

# Investeren in zeeschepen: *the Netherlands rule the waves?*<sup>1</sup>

Mr. D.E. van Sprundel\*

De redactie van *De Aanslag* – het verenigingsblad van de fiscale studievereniging *Christiaanse Taxateur*<sup>2</sup> van de Erasmus Universiteit Rotterdam – vroeg me onlangs aan de hand van een fiscale structuur een bijdrage te schrijven over – samengevat en gesimplificeerd – fiscale ethiek<sup>3</sup>; wanneer is iets op het randje en wanneer ‘ken ‘t net’?<sup>4</sup> Bij dit laatste dient men bijvoorbeeld te denken aan de reclame van Sonnema Berenburg waar een aantal studentikoze types aan – naar ik begrijp – een Friese boer vraagt of ze het ijs op kunnen en deze Fries hun vraag beantwoordt met ‘het ken net’. Op het moment dat het ijs wordt betreden, zakken de studenten er doorheen; het kon toch niet.

Een andere televisiereclame die me tot voor kort opviel, zag op het investeren in zeescheepvaartmaatschappen. Ook kon u in nagenoeg iedere ‘kwaliteitskrant’ een van de volgende advertenties aantreffen: ‘Aftrekpost EUR 35.276 bij deelname van EUR 15.000’, ‘Grote aftrekposten en onbelaste vermogenstoename’ en ‘Binnen twee jaar 119% van uw inleg terug’. De advertenties<sup>5</sup> deden geloven dat u eigenlijk geld liet liggen als u niet participeerde. Hoewel de zeescheepvaartmaatschappen fiscaaltechnisch niet op of over het randje zijn, hebben met name de reclames

tot veel ophef geleid. Zo zijn er in de Tweede Kamer bijvoorbeeld vragen<sup>6</sup> over de reclames gesteld, waarbij de staatssecretaris werd verzocht IB-ondernemers die investeren in zeeschepen per 1 januari 2011 uit te sluiten van de versnelde willekeurige afschrijving. Uiteindelijk is dit niet gebeurd, zoals in deze bijdrage wordt toegelicht.<sup>7</sup> Alvorens ik nader op deze historie inga, zal ik laten zien dat de constructie om te investeren in zeescheepvaartmaatschappen inderdaad ook na 1 januari 2011 fiscaal voordelig kan uitpakken door gebruik te maken van de versnelde willekeurige afschrijving en de hefboomwerking.

## 1. Fiscaaltechnische werking van zeescheepvaartmaatschappen

### 1.1. Inhoud prospectus

Voordat u overgaat tot het deelnemen in een maatschap die in zeeschepen investeert, dient u uiteraard kennis te nemen van het prospectus. Kort samengevat, kunnen volgens het prospectus in Nederland woonachtige en belastingplichtige natuurlijke personen als maat investeren in een maatschap.<sup>8</sup> In deze maatschap wordt een zogenaamd ‘multipurpose’ schip gebouwd. Dit schip kwalificeert voor de willekeurige afschrijvingsmaatregel die het voor de maten mogelijk maakt om voor de jaren 2009, 2010

\* Mr. D.E. van Sprundel is als wetenschappelijk medewerker/promovendus verbonden aan de Erasmus School of Economics van de Erasmus Universiteit Rotterdam en daarnaast werkzaam als Senior Manager Tax bij Ernst & Young Belastingadviseurs LLP te Rotterdam.

1 Bewerkt naar aanleiding van *Rule, Britannia!*, het onofficiële volkslied van de Britten. Het gedicht *Rule, Britannia!* werd geschreven door James Thomson (1700-1748) en de muziek is van Thomas Arne (1710-1778).

2 Raadpleeg voor meer informatie hun website: [www.christiaanse-taxateur.nl](http://www.christiaanse-taxateur.nl).

3 In deze bijdrage wordt summier op fiscale ethiek ingegaan. Voor meer informatie omtrent fiscale ethiek, verwijs ik naar de uitgebreide preadviezen van de Nederlandse Vereniging voor Belastingwetenschap met als onderwerp ‘Belastingrecht & Ethiek’. De preadviezen van R.H. Happé, *Belastingethiek: een kwestie van fair share*, en van J.L.M. Gribnau, *Fiscale ethiek: wederkerige verantwoordelijkheid voor de integriteit van het belastingrecht*, zijn op te vragen via [www.belastingwetenschap.nl](http://www.belastingwetenschap.nl). Deze preadviezen dienden ter voorbereiding van de bijeenkomst van de Nederlandse Vereniging voor Belastingwetenschap *Belastingrecht & Ethiek*, die op 14 december 2010 werd georganiseerd.

4 Mijn bijdrage in *De Aanslag* was bijgewerkt tot 14 december 2010 en deze bijdrage is een min of meer geactualiseerde versie van voornoemde bijdrage. Ook deze bijdrage is overigens specifiek bedoeld voor studenten fiscale economie/fiscaal recht.

5 Indien u zou wensen te investeren, raadpleeg dan in elk geval het prospectus. Voor deze bijdrage heb ik de prospectussen van maatschap ms Bonacieux, vlootmaatschap Flinter Arctic en maatschap CFL Proud bestudeerd.

6 Motie 55 voorgesteld op 17 november 2010 door de Kamerleden Bashir, Braakhuis, Koolmees, Slob en Groot, Kamerstukken II, 2010-2011, 32 504 (Belastingplan 2011). Met deze motie is overigens door de voltallige Tweede Kamer, maar met uitzondering van de CDA-fractie, op 18 november 2010 ingestemd; zie het overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer, zoals opgesteld door de afdeling Inhoudelijke Ondersteuning van 19 november 2010.

7 Brief staatssecretaris van Financiën van 15 december 2010, nr. AFP/2010/0665U.

8 Van belang is dat de maatschap kwalificeert als een open maatschap en niet als een stille maatschap. Hiervoor is van belang dat (i) voor rekening (en risico) van de maat de onderneming wordt gedreven en (ii) de maat rechtstreeks wordt verbonden voor de verbintenissen van de onderneming (zie art. 3.4 Wet IB 2001). Van een openbare maatschap is slechts sprake indien de maatschap op een voor derden duidelijk kenbare wijze onder een bepaalde naam aan het rechtsverkeer deelneemt (zie HR 14 november 2008, nr. 42.927, V-N 2008/55.11). In het geval de maatschap als een stille maatschap kwalificeert en de maat derhalve geen ondernemer is voor de inkomstenbelasting, dan beperkt art. 3.9 Wet IB 2001 het verlies als gevolg van de willekeurige afschrijving tot het ondernemingsvermogen (de deelname in de maatschap minus de schulden die zijn aangegaan om die deelname te financieren) van de maat. Uit de prospectussen komt naar voren dat de maatschap kwalificeert als openbare maatschap, doordat de maatschap voor gezamenlijke rekening en risico van de maten wordt gedreven, de maatschap handelt onder een voor derden duidelijk kenbare naam en de maten aansprakelijk zijn voor de schulden van de maatschap. De maat kwalificeert dan als ondernemer.

of 2011<sup>9</sup> investeringen in twee jaar af te schrijven. Mede doordat op de gehele investering (tot de restwaarde) mag worden afgeschreven (dus inclusief het deel dat is gefinancierd met vreemd vermogen)<sup>10</sup> kunnen met name maten die zich in de hoogste inkomstenbelastingsschijf van 52% bevinden naar verwachting een substantieel positief rendement behalen. Naast de willekeurige afschrijvingsmaatregel deelt de maat in de eventuele exploitatie- en verkoopopbrengsten van het schip. Na benutting van de willekeurige afschrijvingsmaatregel en de ingebruikname van het schip brengen de maten ter beperking van de aansprakelijkheid hun maatschapsaandeel in in een naamloze vennootschap. Voor meer informatie omtrent deze structuur verwijs ik kortheidshalve naar de inhoud van het prospectus.<sup>11</sup>

## 1.2. Voorbeeld

Hier zal aan de hand van een voorbeeld<sup>12</sup> het voordeel van het gebruikmaken van zeescheepvaartmaatschappen worden getoond.

*'Voorbeeld willekeurige afschrijving zeeschepen Samen met andere beleggers die investeren in schepen vormt u een maatschap. U bent participant. De beleggers leggen samen zelf in totaal € 4.000.000 in. De maatschap koopt een schip van € 10.000.000 en vraagt hiervoor een hypotheek aan van € 6.000.000.'*<sup>13</sup>

### Niveau maatschap

Aanschafprijs schip	€ 10.000.000
Financiering:	
Eigen vermogen (inleg participanten)	€ 4.000.000
Vreemd vermogen (scheepshypotheek)	€ 6.000.000

<sup>9</sup> Deze maatregel is ingevoerd als crisismaatregel voor de jaren 2009 en 2010 en het voornemen tot verlenging voor een jaar was opgenomen in het Belastingplan 2011, wet van 23 december 2010, *Sib.* 2010, 872. De verlenging voor 2011 is inmiddels ingevoerd via de Bijstellingsregeling 2011.

<sup>10</sup> De natuurlijke persoon/maat heeft recht op de MKB-winstvrijstelling, daar sinds 1 januari 2010 het urencriterium niet meer voor de MKB-winstvrijstelling geldt (art. 3.79a Wet IB 2001). De MKB-winstvrijstelling resulteert bij verliesituaties in een bijtelling en verlaagt daardoor in casu het verrekenbare verlies met 12%. Door toepassing van de MKB-winstvrijstelling kan het verlies met ingang van 2010 effectief tegen maximaal 45,76% in plaats van 52% worden afgetrokken. Verder is mede als gevolg van het arrest Gielen (HR 29 oktober 2010, nr. 43.761bis, *VN* 2010/63.18) de toepassing van het urencriterium versoepeld.

<sup>11</sup> Zekerheidshalve merk ik op dat in een aantal van de prospectussen mijns inziens ten onrechte wordt gesteld dat de maten tijdens de maatschapsperiode naar evenredigheid van hun kapitaalbreng aansprakelijk zijn voor de schulden van de maatschap. Bij mijn weten zijn maten gedurende de maatschapsperiode in beginsel voor gelijke delen aansprakelijk.

<sup>12</sup> Dit voorbeeld is ontleend aan de website van de Belastingdienst en eveneens opgenomen in een brief van de staatssecretaris van Financiën van 29 januari 2010, AFP 2009/0778U, *VN* 2010/12.3 en een brief van het Ministerie van Financiën aan de Tweede Kamer van 12 november 2010, inzake Brief n.a.v. wetgevingsoverleg Belastingplan 2011 c.a., met kenmerk AFP/2010/568.

<sup>13</sup> Dit is de gebruikelijke verhouding tussen vreemd en eigen vermogen bij scheepsfinancieringen. Zie bijvoorbeeld ook het artikel van H.E. Quast, 'Investeren in zeeschepen en films via een CV, (hoe lang) kan het nog?', *Fiscaal Praktijkblad* 2004/14, waarin de volgende zinsnede is opgenomen: 'Banken zijn doorgaans niet bereid meer dan 60% van de investering in een schip te financieren.'

### Niveau participant

Aandeel in het schip (= totaal eigen inleg en aandeel in de scheepshypotheek)	€ 25.000
Eigen inleg (participatie in het EV)	€ 10.000
Deel in de schuld (scheepshypotheek)	€ 15.000
Willekeurige afschrijving:	
Fiscale afschrijvingsbasis bij restwaarde 15% (0,85 x € 25.000)	€ 21.250
Belastingvermindering over 2 jaar tegen 52% (0,52 x € 21.250)	€ 11.050'

Zoals opgemerkt in de reclames is de initiële belastingteruggave inderdaad groter dan de eigen inleg. Dit voordeel wordt veroorzaakt, doordat er versneld mag worden afgeschreven. Daarnaast mag – zoals gebruikelijk – over de hele aanschafwaarde (minus restwaarde) worden afgeschreven, waardoor over meer wordt afgeschreven dan de inleg (de hefboomwerking/leverage). Doordat een maatschap in beginsel<sup>14</sup> fiscaal transparant is voor de inkomstenbelasting, mag de participant de belastingvermindering van €11.050 in mindering brengen op haar andere inkomsten in box 1. De participant dient derhalve over andere inkomsten in box 1 te beschikken en kan pas maximaal profiteren als hij in de hoogste tariefschijf van 52% zit. Hoewel niet opgemerkt in de prospectussen, kan overigens door toepassing van de MKB-winstvrijstelling van art 3.79a Wet IB 2001 het verlies in 2010 effectief tegen maximaal 45,76%, in plaats van 52% worden afgetrokken.

Verder betreft een van de stappen de geruisloze inbreng, zoals omschreven in art. 3.65 Wet IB 2001, door de maten van het maatschapsaandeel in een naamloze vennootschap. Deze maten verkrijgen vervolgens een (fictief) aanmerkelijk belang (zie art. 4.11 Wet IB 2001); over deze fictieve aanmerkelijkbelangclaim kan op verzoek via art. 4.16, lid 3, Wet IB 2001 worden afgerekend, waarna het belang zich in box 3 bevindt, waardoor een belastingclaim blijft bestaan.

Ik merk hierbij nog op dat de omzetting van de maatschap in een naamloze vennootschap niet aan toepassing van de willekeurige afschrijving gedurende de maatschapsperiode in de weg staat. Door toepassing van de faciliteit van art. 3.65 Wet IB 2001 treedt de naamloze vennootschap in de plaats van de overdragers. In de tweede standaardvoorwaarde horende bij art. 3.65 Wet IB 2001 is de fiscale indeplaatstreding nader toegelicht. Hierin wordt beschreven dat ook voor toepassing van de willekeurige afschrijving de naamloze vennootschap in de plaats treedt van de overdra-

<sup>14</sup> De transparantie heeft tot gevolg dat Nederland een maatschap niet als een zelfstandige belastingplichtige ziet. De inkomsten en vermogensbestanddelen van de maatschap worden vervolgens toegerekend aan de achterliggende deelnemers. In deze bijdrage wordt niet nader ingegaan op de problematiek wanneer een samenwerkingsverband al dan niet als transparant wordt geduid. Raadpleeg voor meer informatie allereerst art. 2, lid 3, sub c, *AVR*, vervolgens het besluit van het Ministerie van Financiën van 11 december 2009, nr. CPP 2009/519M en ten slotte bijvoorbeeld het themanummer van april van *MBB* 2010 over 'Hybride entiteiten'.

gers, waardoor de sanctie als bedoeld in art. 3.38 Wet IB 2001 – het niet tijdig in gebruik nemen van het bedrijfsmiddel met terugname van de willekeurige afschrijving als gevolg – overgaat op de naamloze vennootschap. Het tijdig in gebruik nemen (vóór 1 januari 2012/2013/2014 als de investeringsverplichting in 2009, 2010 respectievelijk 2011 is aangegaan) van het schip is namelijk een belangrijk risico voor het kunnen toepassen van de willekeurige afschrijving. Indien het schip niet tijdig in gebruik wordt genomen, wordt de willekeurige afschrijving teruggenomen op het tijdstip waarop niet wordt voldaan aan de voorwaarden. Terugname van de willekeurige afschrijving geschiedt door verhoging van de boekwaarde tot het niveau dat zou zijn bereikt als niet willekeurig was afgeschreven. Deze ophoging vindt plaats bij de naamloze vennootschap en is belast met 25% vennootschapsbelasting.<sup>15</sup> Doordat bij de natuurlijke persoon/participant de aftrek heeft plaatsgevonden tegen een hoger tarief, is alsnog belasting bespaard, maar uiteraard minder dan beoogd.

### 1.3. Verzoek om toepassing van het tonnageregime

In één prospectus wordt ook nog aangegeven dat, na omzetting van de maatschap in een naamloze vennootschap, een verzoek bij de Belastingdienst zal worden ingediend voor toepassing van het tonnageregime. Door gebruik te maken van het tonnageregime kan een Nederlandse belastingplichtige zijn winst uit zeescheepvaart bepalen aan de hand van de nettotonnage van de schepen waarmee die winst wordt behaald. Op grond van het tonnageregime van art. 3.22 Wet IB 2001 wordt de winst forfaitair vastgesteld en kan de te betalen belasting zeer laag zijn vergeleken met hetgeen belast zou zijn op basis van het reguliere winstregime.<sup>16</sup> In een persbericht van 28 november 2009<sup>17</sup> heeft de wetgever echter aangekondigd de ministeriële regeling aan te passen, waarmee wordt bewerkstelligd dat de willekeurige afschrijving wordt teruggenomen wanneer de belastingplichtige binnen tien jaar

overstapt naar het tonnageregime.<sup>18</sup> Deze aanpassing is ook per 1 januari 2010 ingegaan<sup>19</sup> en het verzoek voor toepassing van het tonnageregime zal dan ook niet zijn gehonoreerd. Met ingang van 1 januari 2010 staat zelfs expliciet in de Uitvoeringsregeling willekeurige afschrijving 2001 vermeld dat voor het desbetreffende schip het tonnageregime niet meer mag worden toegepast.<sup>20</sup> Een vergelijkbare bewoording geldt ook voor investeringen in zeeschepen na 1 januari 2011.<sup>21</sup>

## 2. Fiscale ethiek versus algemene economie

### 2.1. Goedkeuring

Kortom: zoals in de prospectussen staat aangegeven, betreft het een fiscaal aantrekkelijke structuur. Dit wordt ook bevestigd door de Belastingdienst en het Ministerie van Financiën. Sterker nog, in enkele prospectussen wordt aangegeven dat over de structuur overeenstemming met de Belastingdienst is bereikt en dat de fiscale gevolgen hiervan zijn afgestemd in een ruling.<sup>22</sup> Tevens heeft de staatssecretaris meermaals in de Kamer aangegeven dat dergelijke structuren zijn goedkeuring hebben, ondanks dat de structuren alleen maar werken door een fiscaal voordeel (namelijk binnen twee jaar willekeurig afschrijven).

### 2.2. Kamervragen/motie

Over de zeescheepvaartmaatschappen zijn Kamervragen<sup>23</sup> gesteld. Ook is er een motie ingediend waarin de staats-

<sup>15</sup> Het maximale tarief zoals dit per 1 januari 2011 geldt.

<sup>16</sup> Aangenomen dat er commerciële winst wordt gemaakt. Ik merk in dit kader op dat opteren voor het tonnageregime niet altijd voordelig hoeft te zijn. De toepassing van het tonnageregime resulteert immers altijd in een belastbaar resultaat, ook in het geval van een commercieel verlies. Bovendien is een onbelaste verkoop van het schip door toepassing van het tonnageregime niet mogelijk indien zij plaatsvindt binnen tien jaar nadat gekozen is voor het tonnageregime. Het tonnageregime schrijft immers voor dat de in het eerste jaar volgens de regels van het tonnageregime te bepalen fiscale winst wordt verhoogd met de fiscale reserves (zoals bijvoorbeeld de herinvesteringsreserve) en de stille reserves met betrekking tot de vermogensbestanddelen die gebruikt worden voor het behalen van winst uit zeescheepvaart. De belastingheffing over deze fiscale en stille reserves – voor zover dit bedrag de compensabele verliezen overtreft – blijft echter in beginsel achterwege door toevoeging aan een zeevaart onbelaste reserve. De belastingplichtige is echter alsnog belasting verschuldigd over deze zeevaart onbelaste reserve indien binnen tien jaar nadat is geopteerd voor toepassing van het tonnageregime geen winst uit zeescheepvaart meer wordt behaald. Na het verstrijken van de tienjaarsperiode is deze reserve definitief onbelast.

<sup>17</sup> Nieuwsbericht van het Ministerie van Financiën, 28 november 2009, 'Geen dubbel voordeel bij investeringen in zeeschepen'.

<sup>18</sup> Brief van de staatssecretaris van 29 januari 2010, nr. AFP 2009/0778U, VN 2010/12.3.

<sup>19</sup> Uitvoeringsregeling willekeurige afschrijving 2001, art. 13, lid 1 en art. 15, lid 2, wijziging van enige fiscale uitvoeringsregelingen, besluit 31 december 2009, 17 december 2009, DB 2009-735M, *Stcrt.* 2009, 20549.

<sup>20</sup> Art. 13, lid 1, Uitvoeringsregeling willekeurige afschrijving 2001 luidt: '[...] Met betrekking tot een schip waarvoor verplichtingen zijn aangegaan of voortbrengingskosten zijn gemaakt in het kalenderjaar 2010, is de eerste volzin slechts van toepassing indien de winst met betrekking tot dit schip ten minste tot 1 januari 2020 niet wordt bepaald met toepassing van artikel 3.22 van de wet. De inspecteur kan voor situaties van een zakelijke vervreemding ontheffing van de toepassing van de tweede volzin verlenen.' en 'Ingeval met betrekking tot een in artikel 13, eerste lid, tweede volzin, bedoeld schip vanaf enig moment vóór 1 januari 2020 de winst wordt bepaald met toepassing van artikel 3.22 van de wet, vindt artikel 3.38 van de wet toepassing voordat artikel 3.23, tweede lid, van de wet toepassing vindt.'

<sup>21</sup> Art. 13 en 15 van de Uitvoeringsregeling willekeurige afschrijving 2001 (wijziging van enige fiscale uitvoeringsregelingen, van enige overige uitvoeringsregelingen en van de Wet op de accijns, DB 2010/281 M, *Stcrt.* 2010, 21111): 'Voor investeringen in schepen in het kalenderjaar 2011 wordt als aanvullende voorwaarde gesteld dat de winst met betrekking tot het schip niet vóór 1 januari 2021 mag worden bepaald aan de hand van het tonnageregime van artikel 3.22 van de Wet IB 2001.'

<sup>22</sup> Via internet heb ik bijvoorbeeld kunnen achterhalen dat de ruling voor vlootmaatschap Flinter Arctic is getekend op 12 mei 2009 (kenmerk: 2009.051/1090.03.967) door de Belastingdienst Rijmond/kantoor Rotterdam. De fiscale gevolgen zijn ook afgestemd voor natuurlijke personen.

<sup>23</sup> Motie 55 voorgesteld op 17 november 2010 door de Kamerleden Bashir, Braakhuis, Koolmees, Slob en Groot, Kamerstukken II 2010-2011, 32 504 (Belastingplan 2011). Met deze motie is overigens door de voltallige Tweede Kamer, maar met uitzondering van de CDA-fractie, op 18 november 2010 ingestemd; zie het overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer, zoals opgesteld door de afdeling Inhoudelijke Ondersteuning van 19 november 2010.



secretaris werd gevraagd de IB-ondernemers die investeren in zeeschepen per 1 januari 2011 uit te sluiten van de versnelde willekeurige afschrijving. Hoewel deze mogelijkheid gezien een eerdere uitlating van de staatssecretaris<sup>24</sup> overigens zeer klein was, stond de mogelijke inperking van deze regeling op gespannen voet met de rechtszekerheid. Zelfs een ruling zou dan zelfs geen redding hebben gegeven, omdat in rulings doorgaans een uitzondering wordt gemaakt voor wetwijzigingen. Hoewel er veel te doen is geweest over de advertenties (*C'est le ton qui fait la musique*) zijn mijns inziens over de bewoordingen van enkele Kamerleden ook de nodige kanttekeningen te maken, getuige de volgende – mijns inziens – populistische uitlating: 'In de reclames wordt geroepen over meer geld terug van de Belastingdienst dan de investering, terwijl wij in de Kamer worstelen met de rollators al dan niet in het ziektekostenpakket.' De motie werd overigens gesteund door de volledige Tweede Kamer, met uitzondering van de CDA-fractie.

Desalniettemin heeft de staatssecretaris – mede doordat de zeescheepvaartsector heeft aangegeven een reclamecode<sup>25</sup> in te voeren – geen invulling gegeven aan de motie. De sector heeft de oorspronkelijke reclame-uiting aangepast en op grond van de reclamecode zal niet alleen meer op de fiscale voordelen worden gewezen. De nadruk van de reclames voor participaties in zeeschepen komt in het vervolg te liggen op het investeren in zeeschepen als een bijdrage aan de Nederlandse economie en de Nederlandse maritieme bedrijfstak.<sup>26</sup>

### 2.3. Prospectus bestuderen

In de reclames wordt nu primair aangegeven dat het investeren in de zeescheepvaart goed is voor de Nederlandse economie; de invoering van de versnelde willekeurige afschrijvingsmaatregel was immers ook een crisismaatregel. Daarnaast zullen deelnemers er nadrukkelijk op worden gewezen dat men het prospectus dient te bestuderen voordat men tot investeren overgaat.<sup>27</sup> Een investeerder dient namelijk niet alleen op de fiscale voordelen en risico's te letten. Er zijn voor de deelnemer – gelijk bij andere beleggingen – uiteraard nog andere risico's, zoals investeringsrisico's, bouwrisico's, aansprakelijkheidsrisico's, financieringsrisico's, inkomstenrisico's, debiteurenrisico's en de rente-

24 Brief van 12 november 2010, Kamerstukken II, 2010-2011, 32 504 (Belastingplan 2011), nr. 30.

25 Brief Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (hierna: KVNR) en Scheepsbouw Nederland van 10 december 2010 aan de staatssecretaris van Financiën. In deze brief wordt aangegeven dat de code door KVNR en Scheepsbouw Nederland is ontwikkeld in nauw overleg met betrokken aanbieders van participaties in zeeschepen. Ook is aangegeven dat over de structuur van de code uitgebreid overleg is gevoerd met de Stichting Reclame Code. Tot slot is ook aangegeven dat de code is getoetst en – waar nodig – is aangepast door een gerenommeerd gespecialiseerd extern advocatenkantoor.

26 Art. 1 van de reclamecode participaties in zeeschepen.

27 Art. 5, lid 2 van de reclamecode participaties in zeeschepen.

inflatie-risico's. Dergelijke risico's en problemen dient een investeerder (en de fiscalist die betrokken is bij de structuur) te onderkennen. Ook dient bij het opzetten van een dergelijke structuur de fiscale ethiek in ogenschouw te worden genomen. Was het niet op voorhand te verwachten dat deze structuur tot maatschappelijk verzet zou leiden of heeft alleen de toonzetting in de reclames de ophef doen ontstaan?<sup>28</sup> In elk geval zijn de zeescheepvaartmaatschappen op voorhand afgestemd en rechtszekerheid door de overheid vormt ook een onderdeel van fiscale ethiek.

### 2.4. Ratio van de regeling: Nederlandse economie

Uit de parlementaire geschiedenis blijkt dat de willekeurige afschrijvingsmaatregel destijds is ingevoerd om – in tijden van economische crisis – ondernemingen te stimuleren in de Nederlandse economie te investeren en het bedrijfsleven een extra liquiditeitsimpuls te geven. Het lijkt me duidelijk dat een dergelijke maatregel effect kan sorteren. Wel vroeg ik me in eerste instantie af – vanuit een economisch perspectief – of de afschrijvingsmaatregel wel diende te worden gebruikt om particulieren te bewegen deel te nemen in maatschappen die investeren in zeeschepen. Hoewel Nederland al andere maatregelen had ingevoerd om een duurzame

ontwikkeling van de zeescheepvaart in Nederland zeker te stellen en maritieme activiteiten in Nederland te bevorderen, zoals het tonnageregime,<sup>29</sup> zou de reden om op dat moment terughoudend te zijn met het investeren in de zeescheepvaartsector kunnen zijn geweest dat – zeker in 2009 en 2010 – veel zeeschepen stillagen in de havens. Het creëren van nog meer capaciteit in een sector waar sprake is van grote overcapaciteit zou de zeescheepvaartsector kunnen schaden; door de fiscale prikkels zou een 'varkenscyclus'<sup>30</sup> alleen maar worden versterkt.

28 Zie – ruim voor de Kamervragen van 17 november 2010 – bijvoorbeeld het consumentenprogramma Radar van de publieke omroep De Tros van 30 november 2009. Naar aanleiding van dit programma heeft Kamerlid Bashir overigens ook Kamervragen gesteld, maar deze vragen hebben destijds tot minder ophef geleid (Kamervragen Bashir met kenmerk 2009Z23480 van 4 december 2009 inzake 'Investeren in zeeschepen' en reactie namens het Ministerie van Financiën met kenmerk DGB/2009/6417 U van 17 december 2009).

29 Kamerstukken II, 1995-1996, 24 482 (Wijziging van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart), nr. 3 (MvT), p. 1 en 7.

30 De varkenscyclus is het verschijnsel in de economie dat overschotten en tekorten van een bepaald product elkaar afwisselen, doordat aanbieders massaal reageren op de hoogte van de prijzen, maar tegen de tijd dat deze reactie doorwerkt op het aanbod, is de prijs alweer omgeslagen. De term 'varkenscyclus' is afgeleid van de varkenscyclus die optreedt in de varkenssector. Het aanbod en de prijs van varkens wisselt namelijk sterk in de loop der jaren, doordat varkensfokkers massaal gaan uitbreiden op het moment dat de prijzen hoog zijn, met als gevolg dat er in volgende jaren een overschot ontstaat. De zeescheepvaartsector wordt overigens sterk gekenmerkt door het hebben van een cyclisch karakter, waarin periodes van goede jaren en slechte jaren zich afwisselen. Ook zit er veelal veel tijd tussen de bestelling en oplevering van een zeeschip en dienen er substantiële aanbestedingen te worden gedaan.

Uit onderzoek<sup>31</sup> opgesteld door Scheepsbouw Nederland en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (hierna: KVNR) blijkt dat sinds 2009 voor 77 schepen gebruik wordt gemaakt van de willekeurige afschrijvingsregeling, waarvan er 56 (deels) in Nederland worden gebouwd. Ook blijkt volgens ditzelfde onderzoek dat wat terugvloeit naar de overheid door de extra belastinginkomsten al meer bedraagt dan het ingeboekte tijdelijke effect voor de rijksfinanciën van de versnelde willekeurige afschrijving. Het probleem van een varkenscyclus lijkt dan ook voor het bouwende deel van de zeescheepvaartsector – getuige het onderzoek van Scheepsbouw Nederland en de KVNR – niet te spelen en tevens lijkt de regeling om particulieren fiscaal gunstig in zeeschepen te laten investeren succesvol voor zowel de Nederlandse economie als de Nederlandse schatkist. Daarbij geeft de willekeurige afschrijving slechts een rentenadeel voor de rijksbegroting, doordat er niet méér wordt afgeschreven (alleen maar sneller). Voor de reders zou het voordeel erin kunnen zitten dat door gebruik te maken van de willekeurige afschrijving de financiering gemakkelijker kan worden verkregen. Mede gezien de reactie van de staatssecretaris op eerdere Kamervragen, lijkt het erop dat mijn zorg dat een varkenscyclus zou kunnen optreden, niet gegrond is.<sup>32</sup>

In zijn brief van 15 december 2010 geeft de staatssecretaris aan dat hij tijdens de parlementaire behandeling de ruimte van de Tweede Kamer had gekregen om de motie naast zich neer te leggen als in Nederland (bijvoorbeeld bij de werven in het noorden van het land)<sup>33</sup> reële werkgelegenheid verloren zou gaan. De staatssecretaris concludeert dat de uitvoering van de motie naar verwachting negatieve effecten zal hebben op de werkgelegenheid in Nederland. De tijdelijke willekeurige afschrijving heeft als crisismaatregel effect gehad om de liquiditeits- en financieringspositie te verbeteren van bedrijven die voor vervangings- of uitbreidingsinvesteringen staan en dient volgens

de staatssecretaris derhalve te worden verlengd. In dit kader is het wellicht ook aardig op te merken dat volgens een bericht van *het Financieele Dagblad* de Nederlandse scheepsbouw, het Ministerie van Economische Zaken en de banken al jarenlang bezig zijn om een garantieregeling voor de sector op te tuigen.<sup>34</sup> De regeling is bedoeld om de financiering van nieuwe orders gemakkelijker te maken, maar de regeling is er tot op heden nog niet gekomen. Als alternatief lijkt het handhaven van een financiering door particulieren via zeescheepvaartmaatschappen dan ook niet geheel onbegrijpelijk. Ook de invoering van de reclamecode – zelfregulering door de sector – draagt hieraan bij. Hierdoor is het voor degenen die belastingplichtig zijn voor de inkomstenbelasting derhalve ook nog na 1 januari 2011 mogelijk om te investeren in zeeschepen met gebruikmaking van de tijdelijke willekeurige afschrijvingsmaatregel.

### 3. Afsluiting

U staat als student aan het begin van uw (hopelijk) fiscale carrière. Onafhankelijk van de vraag waar u zult gaan werken – bijvoorbeeld bij een (groot) advieskantoor of bij de Belastingdienst of het ministerie – u dient al voor indiensttreding goed na te denken en te kijken of een organisatie bij u past. In de toekomst kan uw standpunt blijven variëren van ‘het ken net’ tot – om in het Friese jargon te blijven – ‘it giet oan’. Een onderbouwde kritische houding is hiervoor noodzakelijk; u dient zelfstandig te blijven nadenken of een bepaalde kwestie bijvoorbeeld niet anders moet worden gezien. Mijns inziens is hiervoor niet alleen afdoende fiscale kennis benodigd, maar ook dient u fiscale ethiek, algemene economische en rechtsbeginselen en uw gezonde verstand te blijven gebruiken. Zoals u in het voorbeeld van de zeescheepvaartmaatschappen heeft kunnen zien, zijn er nog andere risico's en overwegingen dan fiscale. Deze dient u in elk geval te signaleren. Ondanks dat er – met name door de oorspronkelijke reclameuitingen – veel discussie over het investeren in zeeschepen door consumenten met gebruikmaking van de tijdelijke willekeurige afschrijvingsmaatregel is geweest, blijkt dat de tijdelijke willekeurige afschrijving als crisismaatregel effect heeft gehad, waardoor de Nederlandse economie niet verder is verslechterd. Het handhaven van de regeling is – niet alleen met betrekking tot de rechtszekerheid – dan ook te verwelkomen. Desalniettemin dienen we als Nederland innovatief te blijven en voor verbeteringen van ons fiscale vestigingsklimaat te blijven openstaan,<sup>35</sup> teneinde te bewerkstelligen dat *the Netherlands rule the waves!*

31 Brief KVNR aan de voorzitter en leden van de Commissie Scheepvaartpolitieke, Economische en Juridische Zaken (CEZ), Werkgroep Financiële en Fiscale Onderwerpen van 30 november 2010. In dit onderzoek wordt mede verwezen naar *Monitor 2010, De Nederlandse maritieme cluster*, NML.

32 De staatssecretaris heeft overigens eerder Kamervragen van Kamerlid Bashir beantwoord [Kamervragen van de heer Bashir met kenmerk 2009Z23480 van 4 december 2009 inzake 'Investeren in zeeschepen' en reactie namens het Ministerie van Financiën met kenmerk DGB/2009/6417 U van 17 december 2009] en opgemerkt dat: '(z)eeschepen [...] een gemiddelde levensduur van zo'n 20-25 jaar (hebben). Investeren in die schepen worden dan ook niet voor de korte termijn gedaan. Daarnaast bestaat de markt voor scheepsvervoer uit verschillende deelmarkten. Op dit moment wordt voornamelijk geïnvesteerd in multipurposeschepen. Dit is een ander segment dan de containerschepen, waar de overcapaciteit voornamelijk zit. Multipurposeschepen zijn voornamelijk actief op een marktsegment waar minder overcapaciteit is. De verwachting is dat van dit type schip de komende jaren een groot aantal verouderde schepen wordt gesloopt. Ten slotte geldt dat nieuwe schepen vaak milieuvriendelijker zijn. Vervanging van oude schepen door nieuwe schepen leidt er toe dat veiliger en milieuvriendelijker wordt vervoerd.'

33 Deze regio had onlangs overigens nog een andere positieve economische opsteker, zoals blijkt uit het artikel van *het Financieele Dagblad* van 11 januari 2011: 'Vopak en NIBC bouwen nieuwe olieterminal Eemshaven'.

34 *Het Financieele Dagblad* van 17 januari 2011: 'Regeling voor scheepsbouw niet van grond'.

35 Zie bijvoorbeeld mijn bijdrage over de dividendbelasting: D.E. van Sprundel, 'Het naderende einde van de dividendbelasting – een analyse', *WFR* 2009/511.