

'TO TAX OR NOT TO TAX.'¹ VALLEN RENTE-INKOMSTEN ONDER HET TONNAGEREGIME?

MR. D.E. VAN SPRUNDEL EN K. DANS MSc²

1 Inleiding

Een belastingplichtige kan op verzoek onder voorwaarden haar winst uit zeescheepvaart bepalen aan de hand van de nettotonnage van de schepen waarmee die winst wordt behaald. Het tonnageregime is een belangrijke maatregel gericht om een duurzame ontwikkeling van de zeescheepvaart zeker te stellen en maritieme activiteiten in Nederland te bevorderen.³ Daar de winst forfaitair wordt vastgesteld, kan de te betalen belasting zeer laag zijn

vergeleken met hetgeen belast zou zijn op basis van het reguliere winstregime.⁴ Mede in navolging van Nederland hebben ook andere (Europese) jurisdicties een aantrekkelijk tonnageregime ingevoerd.⁵ Deze jurisdicties concurreren onderling en houden elkaar – onder andere binnen het toegestane Europese speelveld⁶ – nauwlet-

1 Bewerkt naar aanleiding van Shakespeares 'Hamlet, Prins van Denemarken'. De tragedie is onder meer bekend vanwege de monoloog, 'To be or not to be', die wordt uitgesproken door Hamlet.

2 Auteurs zijn beiden werkzaam als belastingadviseur bij Ernst & Young Belastingadviseurs LLP te Rotterdam en verbonden aan de Shipping Group van Ernst & Young Belastingadviseurs LLP. De heer Van Sprundel is daarnaast lid van de EU Specel groep van Ernst & Young Belastingadviseurs LLP en tevens verbonden als wetenschappelijk medewerker/promovendus aan het Fiscaal Economisch Instituut van de Faculteit der Economische Wetenschappen, Erasmus Universiteit Rotterdam.

3 Wijziging van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart, Kamerstukken 1995/96, nr. 24 482, nr. 3, blz. 1 en blz. 7. De regeling is ingevoerd bij wet van 21 december 1995, Stb. 1995, 666, en is in werking getreden met ingang van 1 januari 1996. De Europese Commissie heeft bij brief van 31 juli 1997 het tonnageregime definitief goedgekeurd. Ook de gedragscode die tijdens de Ecofin-raad van 1 december 1997 is ingesteld en wat aanleiding heeft gegeven tot de publicatie van het Primarolo-rapport, zoals opgesteld door de toenmalige Engelse Secretary of State Primarolo, welke op 29 november 1999 aan Econfin-raad is aangeboden, merkt onder andere het Nederlandse tonnageregime niet aan als schadelijk in de zin van de gedragscode. Art. 3.22 Wet IB 2001 e.v. zijn ingevoerd met ingang van 1 januari 2001 door middel van wet van 11 mei 2000, Stb. 2000, 215, welke mede gebaseerd is op art. 8c Wet IB 1964, aldus de medewetgever in Belastingherziening 2001, Kamerstukken II 1998/99, nr. 26 727, nr. 3, blz. 106.

4 Zie M.R.A. Hofstee Holtrop, C.J. Roozen en R.M.M.P. Mendez, 'Het Nederlandse tonnageregime: kan het voortvarender of gaat het voor de wind?', WFR 2007/1145. Let wel: een gevolg van deze forfaitaire heffing is dat bij verliezen uiteraard ook over een bepaald fiscaal resultaat belasting dient te worden betaald.

5 Naast Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten (de voormalige Nederlandse Antillen) zijn dit binnen Europa, België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Malta, Noorwegen (Europese Economische Ruimte), Polen, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Zie ook G. Martínez Bárbara, 'Tonnage Tax: A Widespread State Aid Regime in the European Union', European Taxation, juli 2010. Bárbara noemt in haar artikel overigens ook Zweden, maar voor zover ons bekend kent Zweden (vooral nog) geen tonnageregime. De toenmalige Zweedse regering heeft weliswaar in 2007 aangekondigd dat ze voornemens waren een tonnageregime in te voeren, maar tot op heden is dit niet gebeurd. Verder merken we volledigheidshalve nog op dat zowel Griekenland als Cyprus al specifieke zeescheepvaart belastingmaatregelen kenden voordat Nederland zijn tonnageregime invoerde. Tot slot stamt het Noorse tonnageregime eveneens uit 1996. Onder het oorspronkelijk Noorse tonnageregime werd de reguliere belasting over de scheepvaartwinsten slechts uitgesteld. Zolang het vermogen in de scheepvaartonderneming bleef, was het tonnageregime van toepassing. Bij uitkering van dividenden werd echter alsnog vennootschapsbelasting geheven over de uitgekeerde dividenden op het niveau van de scheepvaartonderneming tegen het reguliere belastingtarief. De heffing over uitgekeerde dividenden is per 1 januari 2007 afgeschaft om de regeling meer aan te laten sluiten op de overige Europese tonnageregimes.

6 Met name staatssteun; zie R.H.C. Luja, 'Staatssteun in de winstfeer: een stand van zaken', TFO 2010, blz. 61.

tend in de gaten. Ook de Staatssecretaris van Financiën heeft aangegeven erop toe te zien dat de Nederlandse regeling aantrekkelijk blijft.⁷

Ondanks de toezegging van de staatssecretaris zullen we in dit artikel desalniettemin constateren dat met betrekking tot de rente-inkomsten op aangehouden liquide middelen of werkkapitaal de Nederlandse behandeling minder gunstig uitpakt dan die in een groot aantal andere Europese landen, waardoor de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsland voor met name scheepvaartondernemingen en rederijen in gevaar komt.

In deze bijdrage onderzoeken wij daarom of de huidige behandeling van de rente-inkomsten – in het geval dat het tonnageregime van toepassing is – nog houdbaar is. Hier toe geven wij allereerst een overzicht van de huidige behandeling van de rente-inkomsten (onderdeel 2), die we vervolgens analyseren (onderdeel 3). In deze analyse gaan we na op grond van welke argumenten de visie van de staatssecretaris⁸ tot stand is gekomen en of de Hoge Raad in zijn eerdere arresten⁹ wel juist heeft beslist. Alvorens af te sluiten met een slotconclusie en aanbevelingen (onderdeel 5) zal de Nederlandse regeling met andere Europese jurisdicties waar het tonnageregime van toepassing is worden vergeleken (onderdeel 4). In deze vergelijking staat de vraag centraal of rente-inkomsten uit liquide middelen en werkkapitaal onder het tonnageregime vallen. Geconcludeerd zal worden dat het Nederlandse tonnageregime een goede faciliteit is, maar dat deze voor de fiscale behandeling van de rente-inkomsten een verbetering behoeft om concurrerend te kunnen blijven.

2 Huidige behandeling van rente-inkomsten

2.1 Systeem van de wet

Winst uit zeescheepvaart wordt in afwijking van het gewone winstregime bepaald aan de hand van de nettotonnage van de schepen waarmee die winst wordt behaald. Krachtens art. 3.22, vierde lid, onderdeel a en b, Wet IB 2001 wordt als winst uit zeescheepvaart verstaan

de winst die behaald wordt met daarvoor aldaar gedefiniëerde kwalificerende zeeschepen. In onderdeel c wordt de definitie van winst uit zeescheepvaart uitgebreid tot de winst die wordt behaald met de werkzaamheden die direct samenhangen met de in onderdeel a en b bedoelde exploitatie van een zeeschip.

2.2 Wetshistorische interpretatie

Mede gelet op de probleemstelling is het essentieel te weten wat onder direct samenhangend met de exploitatie van kwalificerende zeeschepen dient te worden verstaan. Een tekstuele interpretatie biedt ons geen duidelijkheid aangezien de formulering van het wetsartikel algemeen is gehouden. In de parlementaire geschiedenis bij de introductie van het tonnageregime in de Wet IB 1964¹⁰ is destijds niet ingegaan op de behandeling van deze rente-inkomsten en of deze onder het tonnageregime dienden te vallen.¹¹ Echter, bij besluit van 7 november 1996¹² wordt door de Staatssecretaris van Financiën het standpunt ingenomen dat het aanhouden van gelden niet kan worden aangemerkt als 'exploitatie van een schip noch als een werkzaamheid die met de exploitatie van een schip samenhangt'. Hierbij wordt voorts opgemerkt dat 'ook het in de toekomst kopen van een vervangend schip (...) niet als exploitatie van een schip (kan) worden beschouwd'. Vervolgens bevestigt de staatssecretaris in een later besluit¹³ deze zienswijze en ook later in de parlementaire geschiedenis¹⁴ wordt in

7 Brief Staatssecretaris van Financiën van 3 juni 2008, nr. AFP 2008/00414, V-N 2008/28.8, en brief Staatssecretaris van Financiën van 11 januari 2010, nr. AFP 2009/0788, V-N 2010/4.14.

8 Zie onder andere besluit Staatssecretaris van Financiën van 7 november 1996, nr. DB96/3720M, V-N 1996/4658, punt 14, en besluit Staatssecretaris van Financiën van 27 maart 2001, nr. CPP2001/366M, NTFR 2001/538.

9 HR 11 november 2005, nr. 40 865, BNB 2006/41 (V-N 2005/58.10), en HR 26 april 2006, nr. 41 994, V-N 2006/31.1.1.

10 Wijziging van de Wet op de inkomstenbelasting 1964, de Wet VPB 1969 en de Wet belasting- en premiefaciliteit voor de zeevaart 1995 (wijziging van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart), Kamerstukken 1995/96, nr. 24 482, nr. 3, blz. 3-6.

11 Op basis van het commentaar bij art. 8 OESO-modelverdrag alwaar winst uit scheepvaart is gedefinieerd kunnen rente-inkomsten onder voorwaarden onder winst uit scheepvaart vallen, mits – kort samengevat – de liquide middelen vereist zijn voor het uitvoeren van de scheepvaartonderneming (zie par. 14 van het commentaar bij art. 8 OESO-modelverdrag). Hiermee wordt een ruime benadering beoogd. Echter, in de parlementaire geschiedenis bij invoering van het tonnageregime in Nederland wordt expliciet aangegeven dat nationaal een minder ruime afbakening van het begrip winst uit zeescheepvaart moet worden toegepast vergeleken met het commentaar op art. 8 OESO-modelverdrag, zie Wijziging van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart, Kamerstukken 1995/96, nr. 24 482, nr. 3, blz. 1. Wij laten daarom een verder bespreking van art. 8 OESO-modelverdrag achterwege.

12 Besluit Staatssecretaris van Financiën van 7 november 1996, nr. DB96/3720M, V-N 1996/4658 punt 14.

13 Besluit Staatssecretaris van Financiën van 27 maart 2001, nr. CPP2001/366M, NTFR 2001/538.

14 NV, Kamerstukken I 2004/05, nr. 29 758, nr. C, blz. 3.

min of meer dezelfde bewoordingen nogmaals hetzelfde standpunt ingenomen.

We onderschrijven de teleologische interpretatie van de staatssecretaris dat strikt theoretisch het *beleggen van gelden* niet onder het tonnageregime zou moeten vallen indien regulier belaste inkomsten onder het tonnageregime zouden worden gebracht en daarmee misbruik wordt gemaakt van het tonnageregime. Een dergelijk risico zou bestaan bij ondernemingen die gemengde activiteiten – voor het tonnageregime kwalificerende activiteiten en regulier belaste activiteiten – verrichten. Hierbij bestaat wellicht het risico dat oneigenlijk gebruik van het tonnageregime zou kunnen worden gemaakt als pure beleggingen onder de noemer van het tonnageregime worden geconcentreerd. De achtergrond van het beperkt onder het tonnageregime toestaan van rente-inkomsten is dan ook het voorkomen van oneigenlijk gebruik van het tonnageregime.¹⁵ Indien een onderneming enkel voor het tonnageregime kwalificerende activiteiten verricht (hetgeen in de praktijk usance is), dan zouden deze activiteiten in het geheel onder het tonnageregime moeten vallen. Echter, dergelijk oneigenlijk gebruik kan afdoende worden aangepakt door het invoeren van een wetbepaling of desnoods door fraus legis te stellen. De onderne-

ming die zich richt op internationale zeescheepvaart – waar het tonnageregime voor is bedoeld – wordt door bovenstaand standpunt van de staatssecretaris onevenredig zwaar getroffen. Voor het uitoefenen van haar onderneming dient ze immers een deel eigen vermogen aan te houden als werkkapitaal, voor mogelijke hoge onderhoudskosten, maar ook voor nieuwe investeringen.¹⁶ Daar dit vermogen noodzakelijk is voor de scheepvaartonderneming en daarmee direct samenhangt met de exploitatie van zeeschepen dient ons inziens ook het rendement op dit vermogen onder het tonnageregime te vallen. Steun voor dit standpunt vinden wij in de parlementaire geschiedenis.¹⁷ De staatssecretaris geeft bijvoorbeeld aan dat tot direct samenhangende werkzaamheden ook het vervreemden van zaken kunnen worden gerekend die bij de exploitatie van zeeschepen zijn gebruikt, zoals bijvoorbeeld een kantoorpand van waaruit het beheer plaatsvindt. Dit zou niet anders moeten zijn voor inkomsten behaald bij het aanhouden van liquide middelen en werkkapitaal bestemd voor de zeescheepvaartactiviteiten.

Verder heeft de staatssecretaris op 3 juni 2008¹⁸ aangegeven dat de behandeling van rente-inkomsten uit werkkapitaal en tijdelijk overtollige middelen nader zou worden onderzocht, maar hier is, voor zover wij hebben kunnen nagaan, niets over gepubliceerd, ondanks dat de staatssecretaris destijds had aangegeven dat, na eventuele verkregen toestemming van de Europese Commissie, dit in een beleidsbesluit zou worden opgenomen.

15 MvT, Kamerstukken II 1995/96, nr. 24 482, nr. 3, blz. 6.

16 In de praktijk kunnen zeescheepvaartondernemingen in de regel hun aanschaf van zeeschepen voor 60% realiseren met vreemd vermogen; voor het restant dient dan derhalve ongeveer 40% eigen vermogen beschikbaar te zijn. Een dergelijke financieringsverhouding komt tevens naar voren uit een algemene benchmarkstudie naar zeescheepvaartondernemingen in West-Europa die onlangs door D. Lierens en X. Zhang van de transfer-pricinggroep van Ernst & Young Belastingadviseurs LLP op ons verzoek is verricht. Uit de benchmarkstudie – gebaseerd op financiële gegevens uit de database Amadeus – komt naar voren dat de mediaan van de resultaten voor de ratio van vreemd vermogen als percentage van de totale activa voor de zeescheepvaartondernemingen die volgen uit de benchmarkstudie rond de 65% ligt. Een dergelijk ratio lijkt te impliceren dat de activiteiten van zeescheepvaartondernemingen voor een relatief groot gedeelte gefinancierd worden met eigen vermogen. Een vergelijkbare financieringsverhouding kan overigens gevonden worden op de website van de Belastingdienst en is eveneens opgenomen in een brief Staatssecretaris van Financiën van 29 januari 2010, nr. AFP 2009/0778U, V-N 2010/12.3, en in een brief Ministerie van Financiën aan de Tweede Kamer van 12 november 2010, nr. AFP/2010/568, inzake brief naar aanleiding van wetgevingsoverleg Belastingplan 2011 c.a. Zie bijvoorbeeld ook H.E. Quast, 'Investeren in zeeschepen en films via een CV, (hoe lang) kan het nog?', FP 2004/14, waarin de volgende zinsnede is opgenomen: 'Banken zijn doorgaans niet bereid meer dan 60% van de investering in een schip te financieren.'

'Wij achten de visie van de Hoge Raad mede door het Europese speelveld achterhaald'

Vragen die hierbij opkomen zijn 1. wat wordt onder het aanhouden of beleggen¹⁹ van gelden verstaan; en 2. op welke wijze dient bepaald te worden welk gedeelte van de rente-inkomsten wel en welk gedeelte niet toerekenbaar

17 MvT, Kamerstukken II 1995/96, nr. 24 482, nr. 3, blz. 5 en 6.

18 Brief Staatssecretaris van Financiën van 3 juni 2008, nr. FP 2008/00414, V-N 2008/28.8.

19 Voor meer informatie over beleggen verwijzen we naar H.A.J.P. te Niet, *Het beleggingsbegrip in de directe belastingen (diss.)*, Deventer: Kluwer 2007.

is aan het aanhouden of beleggen van gelden. Wij komen hier in deze bijdrage nader op terug.

2.3 Jurisprudentie

Ook in de jurisprudentie is de rente-inkomstendiscussie onder het tonnageregime enkele keren aan de orde gekomen. Het meest belangwekkende arrest in dit kader is *BNB 2006/41*.²⁰ In dit arrest lijkt de Hoge Raad in r.o. 5.3 het hierboven genoemde standpunt van de staatssecretaris te bevestigen.²¹ Uit het arrest volgt dat de Hoge Raad – evenals de wetgever – van mening is dat elke inkomst behaald met het beleggen van gelden buiten het tonnageregime belast dient te worden.²² Hij meent dat dit onafhankelijk is van de kwalificatie hoe de middelen rendabel worden gemaakt en dat dit onafhankelijk is van waaruit de middelen zijn verkregen. Tevens middelen aangehouden voor het doen van investeringen in schepen, het doen van onderhoud of het aanhouden als werkkapitaal vallen volgens de Hoge Raad onder het beleggen van middelen. Wij achten de visie van de Hoge Raad – zoals we ook in onderdeel 3 en 4 hieronder zullen toelichten – mede door het Europese speelveld achterhaald.

2.4 Standpunt Belastingdienst

In de praktijk hanteert de Belastingdienst het (niet-gepubliceerde) beleid dat in beginsel alle rente-inkomsten buiten het bereik van het tonnageregime vallen. Na overleg kan veelal worden bereikt dat enkel rente-inkomsten verkregen ter zake van zogenoemde *overtol-*

lige liquide middelen niet direct samenhangen met de exploitatie van schepen. Dergelijke *overtollige* rente-inkomsten dienen te worden aangegeven onder het reguliere winstregime. Andere rente-inkomsten – zoals een deel van het werkkapitaal – vallen derhalve wel onder het gunstige tonnageregime. Een dergelijk beleid is evenwel niet gepubliceerd.²³

Door de toevoeging 'overtollig' nuanceert de Belastingdienst *BNB 2006/41* en erkent hij – ons inziens terecht – impliciet dat het houden van een zeker kapitaal – en het rendabel maken van dit kapitaal – wel direct samenhangt met de exploitatie van kwalificerende zeeschepen. Bij een teveel aan kapitaal – de *overtollige* liquide middelen – vallen de rente-inkomsten met betrekking tot dit meerdere buiten het tonnageregime, terwijl de Hoge Raad daarentegen had geoordeeld dat het aanhouden van middelen in het geheel niet direct samenhangen met de exploitatie van kwalificerende zeeschepen.²⁴

De vraag is wat nu onder *overtollige* liquide middelen dient te worden verstaan. Uit ons overleg met de Belastingdienst blijkt dat in beginsel als *overtollig* dient te worden aangemerkt het deel van de liquide middelen dat het bedrag overstijgt van het gemiddelde van de maandelijkse uitgaande kasstromen²⁵ van de onderneming, berekend over een voorafgaande periode van twaalf maanden, hetgeen een substantiële administratieve lastenverzwaren is.²⁶ Hierbij mag overigens wel rekening worden gehouden met betalingsverplichtingen binnen een jaar ten aanzien van de aankoop van schepen die kwalificeren voor toepassing van het tonnageregime, dan wel voor de aankoop van andere onder het tonnageregime

20 HR 11 november 2005, nr. 40 865, *BNB 2006/41* (V-N 2005/58.10). De uitspraak van Hof Amsterdam is van 23 maart 2004, nr. 03/1637, V-N 2004/30.1.6. In gelijke zin: HR 26 april 2006, nr. 41 994, V-N 2006/31.1.1.

21 'Het beleggen van middelen is niet aan te merken als behorend tot de exploitatie van een schip, ook niet als die middelen worden aangehouden met het oog op de investering in een ander, al dan niet een in het desbetreffende boekjaar geëxploiteerd schip vervangend, schip. Tot de operationele winst is evenmin te rekenen de opbrengst van beleggingstegoeden die worden aangehouden als werkkapitaal of voor het te zijner tijd uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan het schip. De daarmee behaalde rentebaten kunnen immers niet worden aangemerkt als omzet die is behaald met de exploitatie van een schip. Daaraan doet niet af de omstandigheid dat die tegoeden zijn ontstaan door het storten van middelen die zijn verkregen door de exploitatie van een schip.'

22 Zie in vergelijkbare zin Hof 's-Gravenhage 23 december 2004, nr. 02/4863, V-N 2005/14.2.2, en HR 28 april 2006, nr. 41 994, V-N 2006/31.1.1.

23 Vanuit staatssteunrechtelijk perspectief zouden we graag zien dat het beleid ten aanzien van rente-inkomsten onder het tonnageregime wordt gepubliceerd en aangemeld bij de Europese Commissie teneinde te voorkomen dat het beleid achteraf als ongeoorloofde staatssteun zou kunnen worden aangemerkt. Het risico hierop achten wij overigens klein zoals we in onderdeel 4.2 zullen onderbouwen.

24 Zie de hiervoor geciteerde r.o. 5.3 van HR 11 november 2005, nr. 40 865, *BNB 2006/41* (V-N 2005/58.10).

25 Deze liquide middelen moeten nodig zijn voor het doen van de lopende uitgaven (bunkers, havengelden, rente en aflossingen, surveykosten).

26 Een van de beleidspunten van de regering-Balkenende II was de vermindering van de administratieve lastendruk met 25%. De regering-Balkenende IV streefde ernaar de administratieve lastendruk met nog eens 25% te verminderen. Ook de Europese Raad heeft een reductiedoelstelling van 25% afgesproken (V-N 2009/8.29). In het Regeerakkoord van het kabinet-Rutte wordt ook aangegeven dat naar een vermindering van de lastendruk wordt gestreefd. Een berekening als de onderhavige lijkt ons niet in overeenstemming met dit voornemen.

vallende activa. Het salderen van rente-inkomsten en rentekosten is echter nadrukkelijk niet toegestaan. Hoewel de Belastingdienst zich coöperatief opstelt, voelt hij zich gesterkt door het Hoge Raad arrest en de visie van de uitvoerende macht.²⁷ De praktijk heeft behoefte aan een consistente zienswijze;²⁸ temeer dat binnen Europa door andere lidstaten (aanzienlijk) meer ruimte wordt geboden.

3 Nadere analyse van de huidige Nederlandse behandeling van rente-inkomsten onder het tonnageregime

3.1 Ratio achter de huidige behandeling

De achtergrond van het beperkt onder het tonnageregime toestaan van rente-inkomsten vindt haar grondslag in het voorkomen van oneigenlijk gebruik van het tonnageregime. Wij kunnen ons voorstellen dat hiervan sprake is indien naast de scheepvaartonderneming ook andere ondernemingsactiviteiten worden verricht. Immers, in dat geval kunnen in beginsel onder het reguliere winstregime belaste inkomsten worden ondergebracht in

scheepvaartondernemingen die kwalificeren voor het tonnageregime waardoor deze inkomsten de facto niet worden belast. Door te eisen dat de werkzaamheid direct moet samenhangen met de exploitatie van kwalificerende zeeschepen wordt aldus beoogd concurrentievervalsing te voorkomen. Bovendien wordt hiermee uitholling van de Nederlandse belastinggrondslag verhinderd. In Europees verband zijn vergelijkbare uitlatingen gedaan.²⁹

3.2 Nadelen

Het is zonder twijfel dat het voorkomen van concurrentievervalsing en het voorkomen van uitholling van de belastinggrondslag in beginsel belangrijke overwegingen zijn. De vraag is echter in hoeverre deze argumenten valide zijn en in hoeverre de nadelen van de huidige praktijk een ander beleid wenselijk maken.

3.2.1 Kapitaalintensieve sector

Scheepvaartondernemingen dienen – zoals inherent aan het opereren in een kapitaalintensieve sector – over een zeker werkkapitaal te beschikken teneinde de continuïteit van de onderneming te kunnen waarborgen. Daarenboven wordt de zeescheepvaart sterk gekenmerkt door het hebben van een cyclisch karakter, waarin periodes van goede jaren en slechte jaren zich afwisselen.

.....

‘Ten aanzien van de bepaling van de omvang van het werkkapitaal is hier wel wat op af te dingen’

.....

27 *Echter, door een ander standpunt in te nemen dan de Hoge Raad en de wetgever door deels rente-inkomsten wel onder het tonnageregime toe te staan, heeft de Belastingdienst ruimte gecreëerd voor een ruime benadering.*

28 *Uit de hiervoor aangehaalde algemene benchmarkstudie komt naar voren dat de mediaan van de resultaten van de verhouding liquide middelen tot totale activa voor de zeescheepvaartondernemingen die volgen uit de studie ongeveer rond de 10% ligt. Een dergelijk percentage lijkt te impliceren dat veel scheepvaartondernemingen op basis van het standpunt van de Belastingdienst in Nederland geconfronteerd zouden kunnen worden met belastingheffing over hun zogenoemde overtollige liquide middelen.*

29 *Mededeling C(2004) 43 van de Commissie Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer (2004/C 13/03), onderdeel 3.1 ‘In alle gevallen moeten de voordelen die de regelingen opleveren, de ontwikkeling van de zeevaart en de werkgelegenheid ten goede komen, ter ondersteuning van het communautaire belang. Bijgevolg moeten de bovengenoemde fiscale voordelen beperkt blijven tot de zeevaartactiviteiten; vandaar dat, wanneer een rederij ook bij andere commerciële activiteiten betrokken is, een transparante boekhouding wordt vereist om te voorkomen dat de faciliteiten naar andere activiteiten dan het zeevervoer zouden ‘doorsijpe-len’. Met deze aanpak zou het concurrentievermogen van het communautaire zeevervoer worden verbeterd, met een belastingplicht die vergelijkbaar is met de belastingdruk elders in de wereld, terwijl het normale belastingpeil dat de lidstaten voor andere activiteiten en de persoonlijke beloning van aandeelhouders en bestuurders hanteren, gehandhaafd blijft.’*

Ook zit er veelal veel tijd tussen de bestelling en oplevering van een zeeschip en dienen er substantiële aanbetalingen te worden gedaan. Verder is het in de sector usance dat 60% van de aankoop van het zeeschip extern wordt gefinancierd. In dit kader is het wellicht ook aardig op te merken dat de Nederlandse scheepsbouw, het Ministerie van Economische Zaken en de banken al jarenlang bezig zijn om een garantieregeling voor de sector op te tuigen.³⁰ De regeling is bedoeld om de financiering van nieuwe orders gemakkelijker te maken, maar de regeling is er nog niet. Een zeescheepvaartonderneming dient derhalve over eigen gelden te beschik-

30 *‘Regeling voor scheepsbouw niet van grond’, Het Financieele Dagblad 17 januari 2011.*

ken. Zoals goed ondernemerschap betaamt, zal de vennootschap de niet acuut benodigde liquide middelen trachten rendabel te maken, bijvoorbeeld door deze middelen op korte termijn deposito's te plaatsen. Dit neemt niet weg dat deze liquide middelen vereist zijn binnen de onderneming voor het voldoen van de lopende verplichtingen en voor onderhoudsverplichtingen aan de voor het tonnageregime kwalificerende schepen. Ons inziens mist kent de Hoge Raad in *BNB 2006/41* dat het aanhouden van dergelijke liquide middelen wel degelijk direct samenhangen met de exploitatie van kwalificerende zeeschepen.^{31,32} Vorenstaande geldt eens te meer indien de liquide middelen worden aangehouden voor de investering in kwalificerende zeeschepen op korte termijn.

.....

**'Een dergelijke benadering
is in strijd met de
symmetrie benadering,
één van de basisbeginselen
van ons recht'**

.....

De Hoge Raad maakt derhalve ten onrechte geen onderscheid tussen rente-inkomsten met betrekking tot werkkapitaal, rente-inkomsten met betrekking tot tijdelijk

31 Zie in vergelijkbare zin beschikking van de Europese Commissie van 30 juni 2004 inzake de goedkeuring van het tonnageregime in België, 2005/517/EG, PbEU L 150/1, par. 5.3.2.4, en M.R.A. Hofstee Holthrop, C.J. Roozen en R.M.M.P. Mendez, 'Het Nederlandse tonnageregime: kan het voortvarender of gaat het voor de wind?', *WFR 2007/1145*.

32 Het samenhang hebben met winst uit zeescheepvaart is een belangrijke voorwaarde om de rente-inkomsten onder het tonnageregime te kunnen laten vallen. 'Dit betekent dat bij het bepalen van de winst uit zeescheepvaart zowel de feitelijk behaalde omzet als de daarmee samenhangende kosten buiten aanmerking blijven', Wijziging van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart, Kamerstukken 1995/96, nr. 24 482, nr. 3, blz. 1. Hoe samenhang moet worden uitgelegd is echter onduidelijk. Zie ook concl. A-G Wattel 6 oktober 2010, nr. 09/05110, www.rechtspraak.nl/ljn.asp?ljn=B01371, onder 5.7.

33 Ook de Europese Commissie lijkt een dergelijk onderscheid niet strijdig te achten met de Europese wetgeving getuige de recent goedgekeurde tonnagewetgeving op Cyprus. Zie beschikking Europese Commissie van 24 maart 2010, nr. C(2010) 1727 final, inzake de goedkeuring van het tonnageregime in Cyprus.

aangehouden vermogen voor investeringen in kwalificerende schepen en rente-inkomsten behaald ten aanzien van langdurig aangehouden vermogen.³³ De Belastingdienst lijkt zich het bovenstaande ook gerealiseerd te hebben getuige zijn huidige beleid. Echter, ten aanzien van de bepaling van de omvang van het werkkapitaal is hier wel wat op af te dingen. Het aansluiten bij de cash out is arbitrair, aangezien kasstromen eenvoudig zijn te beïnvloeden. Daarnaast zal een maandelijks gemiddelde over een periode van twaalf maanden in veel gevallen niet volstaan. Voor de investering in reeds in het bezit zijnde schepen (voor onderhoud) en voor onvoorziene uitgaven zullen veel liquide middelen nodig zijn die het bedrag van een maandelijks kasstroom overschrijden.³⁴

Voorts wordt door de Hoge Raad, de Staatssecretaris van Financiën en de Belastingdienst ten onrechte irrelevant geacht uit welke hoofde de middelen waarop de rente-inkomsten zijn ontvangen, is verkregen. Indien rente-inkomsten zijn verkregen ter zake van liquide middelen die op hun beurt weer zijn verkregen in het kader van voor het tonnageregime kwalificerende activiteiten, dan lijkt het meer verdedigbaar het aanhouden van dergelijke middelen ook onder het tonnageregime te brengen.³⁵

3.2.2 Ontbreken symmetrie

Door het ontbreken van een saldobenadering waarbij bijvoorbeeld de rente-inkomsten eerst worden gesaldeerd met de rentekosten alvorens het saldo onder het reguliere winstregime wordt belast, ontstaat voorts een naar onze mening ongerechtvaardigd scheve behandeling van rente-inkomsten en rentekosten. Onder het tonnageregime is het voor belastingplichtigen immers niet mogelijk rentekosten in aftrek te brengen. Indien bijvoorbeeld vreemd vermogen wordt aangetrokken ter financiering van de aankoop van schepen, dan is de betaalde rente niet aftrekbaar. Indien daarnaast eigen gelden worden aangehouden, dan worden de rente-inkomsten wel belast onder het reguliere winstregime. Een dergelijke benadering is in strijd met de symmetrie benadering, één van de

34 Zie ook beschikking Europese Commissie van 24 maart 2010, nr. C(2010) 1727 final, inzake de goedkeuring van het tonnageregime in Cyprus.

35 Wij vinden hiervoor steun in de beschikking van de Europese Commissie ten aanzien van de toetsing van het tonnageregime in België. De Europese Commissie keurt goed dat rente-inkomsten uit korte termijn beleggingen onder het tonnageregime worden belast 'voorzover deze inkomsten overeenstemmen met de financiële opbrengsten van de normale kasmiddelen van de scheepvaartonderneming welke uit in aanmerking komende activiteiten zijn verkregen'. Beschikking 2005/517/EG van de Europese Commissie van 30 juni 2004 inzake de goedkeuring van het tonnageregime in België, PbEU 2004 L 150/1, par. 5.3.2.4, punt 140.

basisbeginselen van ons recht.³⁶ Op het moment dat rentekosten geheel onder het tonnageregime vallen, dienen – op basis van de symmetriegedachte – rente-inkomsten eveneens onder het tonnageregime te vallen. Voor een vergelijkbare analyse met betrekking tot valutaresultaten bij art. 10a Wet VPB 1969 schulden verwijzen we naar de lezenswaardige bijdrage van Reinoud en De Wit.³⁷ De staatssecretaris lijkt een dergelijke symmetrie voor te staan getuige hetgeen hij opmerkt in de cassatieprocedure bij Hof Leeuwarden van 10 november 2009 (zie hierna).³⁸ A contrario zou deze redenering ook voor baten (zoals rente-inkomsten) moeten gelden.³⁹

Het huidige beleid inzake rente-inkomsten stimuleert scheepvaartondernemingen werkkapitaal uit te keren aan de aandeelhouders. Economisch gezien zou het echter mogelijk optimaal zijn het eigen vermogen op (korte) termijn binnen de scheepvaartonderneming te herinvesteren. Het beleid verstoort daarmee de financieringsbeslissing van scheepvaartondernemingen, terwijl het tonnageregime een dergelijke verstoring in beginsel juist

wegneemt. Immers, vergoedingen over eigen vermogen (dividenden) zijn niet aftrekbaar, maar ook vergoedingen voor vreemd vermogen zijn niet aftrekbaar.

In de rechtspraak wordt de vraag of werkzaamheden direct samenhangen met de exploitatie van kwalificerende schepen strikt uitgelegd.⁴⁰ Hof Leeuwarden⁴¹ oordeelde dat werkzaamheden van een accountant⁴² niet direct samenhangen met de exploitatie van schepen en buiten het bereik van het tonnageregime vallen. Deze dienden in aftrek te worden gebracht op basis van het reguliere winstregime. Met een beroep op deze uitspraak kon derhalve een (substantiële) verlaging van het belastbare resultaat worden bereikt.⁴³ Deze uitspraak was zeer ruim uit te leggen waardoor het toepassingsbereik van de uitspraak groot kon zijn geweest.⁴⁴ Hoewel de Hoge Raad⁴⁵ onlangs de uitspraak heeft gecasseerd, verdient met name de conclusie van A-G Wattel de aandacht.⁴⁶

- 36 In gelijke zin: L.G.M. Stevens, 'Wat is ongewenste handel in verliesverrekening?', WFR 2000/1215.
- 37 H. Reinoud en R. de Wit, '(A)symmetrie bij de behandeling van valutaresultaten op 10a-schulden?', WFR 2009/1010 merken op: 'Wanneer de fiscus niet deelt in de negatieve uitkomsten dan behoort hij op grond van de symmetrie benadering ook niet te delen in de positieve uitkomsten.' Kort en goed oordeelt Hof Amsterdam (Hof Amsterdam 1 juli 2010, nr. 08/01339, NTFR 2010/1854) dat een redelijke uitleg van art. 10a, tweede lid, aanhef, Wet VPB 1969 meebrengt dat bij toepassing van art. 10a ten dele ook met een positief valutaresultaat rekening wordt gehouden. Dit is volgens het hof het geval voor zover dit in het desbetreffende jaar niet hoger is dan de verschuldigde rente en/of een negatief valutaresultaat ter zake van de desbetreffende lening. Binnen het jaar mag in de optiek van het hof derhalve een valutawinst worden gesaldeerd met de (niet-aftrekbare) verschuldigde 10a-rente of een (niet-aftrekbaar) 10a-valuataverlies op de desbetreffende lening. Op 4 augustus 2010 is tegen deze uitspraak cassatie ingesteld en we zijn dan ook benieuwd naar het arrest van de Hoge Raad.
- 38 Hof Leeuwarden 10 november 2009, nr. 08/00026, V-N 2010/10.1.2: 'Indien een vennootschap uitsluitend een zeeschip exploiteert, vallen de kosten die de vennootschap maakt, ook binnen de winst uit zeescheepvaart. Het lijkt niet juist om bepaalde kosten (buiten de tonnageregeling) als verliespost op te nemen in het geval er geen baten zijn en er geen werkzaamheden van belanghebbende zijn die buiten de winst uit zeescheepvaart vallen.'
- 39 Wij merken hierbij op dat wel van belang is dat geen werkzaamheden door de belastingplichtige ontplooid worden die buiten het bereik van winst uit zeescheepvaart vallen. Hieraan zal niet voldaan zijn bij actief beleggingsbeheer zonder relatie met zeescheepvaart.
- 40 Zie bijvoorbeeld Hof Leeuwarden 10 november 2009, nr. 08/00026, V-N 2010/10.1.2, inzake de werkzaamheden van een accountant, en HR 2 maart 2007, nr. 42 765, BNB 2007/192 (V-N 2007/14.18), inzake de bouwwerkzaamheden van een schip.
- 41 Hof Leeuwarden 10 november 2009, nr. 08/00026, MK I, V-N 2010/10.1.2.
- 42 R.o. 4.5 'De tekst en de totstandkomingsgeschiedenis van artikel 3.22, vierde lid, onderdeel b, van de Wet 2001 (...) vereisen voor de toepassing van de tonnageregeling een directe samenhang tussen de werkzaamheden en de exploitatie van het schip. Naar het oordeel van het hof kan (onderstreping: DvS en KD) redelijkerwijs niet worden gezegd dat de onderhavige werkzaamheden, die het opstellen van de jaarrekeningen van de dochtermaatschappijen en van belanghebbende betreffen alsmede zogenoemde consolidatiewerkzaamheden en het doen van fiscale aangiften, als direct samenhangend met de exploitatie van de schepen kunnen worden bestempeld.'
- 43 Op grond van deze uitspraak kon namelijk het standpunt worden ingenomen dat dit fiscale 'verlies' kon worden verrekend met het marginale (lage) fiscale resultaat op basis van de tonnageregime (of eventueel rente-inkomsten die op basis van het reguliere winstregime dienen te worden belast).
- 44 Naast de werkzaamheden in verband met het opstellen van de jaarrekening en het doen van fiscale aangiften kunnen ook andere werkzaamheden – te denken valt aan administratiekosten en kosten van inschrijving bij de Kamer van Koophandel – als niet direct samenhangend met de exploitatie van schepen kunnen worden aangemerkt waardoor ook deze kosten ter zake van deze werkzaamheden onder het reguliere winstregime in aftrek kunnen worden gebracht.
- 45 HR 11 februari 2011, nr. 09/05110, V-N 2011/10.12.
- 46 Zie ook concl. A-G Wattel 6 oktober 2010, nr. 09/05110, www.rechtspraak.nl/ljn.asp?ljn=B01371; Hof Leeuwarden 10 november 2009, nr. 08/00026 V-N 2010/10.1.2, en Rb. Leeuwarden 7 januari 2008, nr. AWB 06/1599.

3.3 Conclusie A-G Wattel van 6 oktober 2010

Volgens A-G Wattel werpt het doel van het tonnageregime weinig inzicht op de vraag wat te doen met algemene kosten als er ook inkomsten zijn die niet onder het tonnageregime vallen en biedt de parlementaire geschiedenis weinig houvast op het punt van de toerekening van de indirecte kosten in geval van zowel voor het tonnageregime als niet voor het tonnageregime kwalificerende activiteiten.

Wattel onderscheidt drie mogelijkheden om de betreffende kosten toe te rekenen, te weten:

1. een verdeelsleutel: evenredige toerekening volgens een activiteiten- of bezittingenbreuk, zoals in het Bosbedrijfzakenarrest;⁴⁷
2. een het-één-of-het-anderbenadering, zoals in het Scheepsontwerpzakenarrest,⁴⁸ die Hof Leeuwarden volgt⁴⁹ en in wezen ook de staatssecretaris, maar dan de andere kant op;⁵⁰ of
3. de bestaanskostenbenadering ('eigen aan de rechtsvorm'), zoals in het emissiekostenarrest.⁵¹

Ondanks dat de wetsgeschiedenis niet duidelijk is, is Wattel op basis van een wetshistorische en teleologische interpretatie van mening dat de verdeelsleutelmethode moet worden toegepast.

Hoewel wij met Wattel van mening zijn dat een al te ruime uitleg niet in overeenstemming met doel en strekking van de wet kan worden geacht, dient de uitspraak van Hof Leeuwarden wel mede in het licht van de rente-inkomsten discussie te worden gezien. Het komt ons voor dat werkzaamheden die betrekking hebben op het rendabel maken van aangehouden werkkapitaal samenhangen met de exploitatie van schepen. Wij zijn van mening dat in dezelfde lijn ook het houden van een deugdelijke administratie – inclusief het nakomen van verplichtingen zoals het opstellen van de jaarrekening en het voldoen aan de aangifteplicht – essentieel is voor het kunnen uitvoeren van een scheepvaartonderneming. Een correctie in de wettekst ten aanzien van het in aftrek kunnen brengen onder het reguliere winstregime van algemene

kosten dient dan ook gepaard te gaan met een versoepeling van het beleid inzake de rente-inkomsten. We zijn dan ook voorstander van de het-één-of-het-anderbenadering, maar dan wel de versie waarbij de accountantskosten en de rente-inkomsten onder het tonnageregime vallen en dan niet aftrekbaar, noch belast zijn (aangenomen dat de onderneming alleen maar activiteiten verricht die kwalificeren onder het tonnageregime). Voor activiteiten die niet vallen onder het tonnageregime dient ons inziens – evenals Wattel – wel een verdeelsleutel te worden toegepast. De Hoge Raad heeft inmiddels arrest gewezen en dienovereenkomstig beslist. Hij geeft namelijk aan dat als een belastingplichtige zowel winst uit zeescheepvaart – waarvoor het tonnageregime van toepassing is – en normaal belaste winst geniet, de niet rechtstreeks aan één van beide resultaten toerekenbare kosten, algemene kosten niet zijnde zogenoemde orgaankosten, samenhangen met alle ondernemingsactiviteiten. Deze algemene kosten dienen naar rato van een passende bedrijfseconomische verdeelsleutel aan beide winstgenererende activiteiten te worden toegerekend. De Hoge Raad heeft het geding naar Hof Amsterdam verworpen⁵² en we zijn benieuwd naar deze uitspraak.

4 Europese vergelijking; 'battle of the jurisdictions'

4.1 Inleiding

Mede naar aanleiding van *BNB* 2006/41⁵³ is in de literatuur⁵⁴ al eerder bepleit dat als er een causaal verband tussen de werkzaamheden en de exploitatie van een schip bestaat, deze inkomsten onder het tonnageregime moeten vallen. Tevens werd opgemerkt dat iedere ondernemer liquide middelen nodig heeft om zijn dagelijkse bedrijfsactiviteiten te kunnen uitoefenen. Ook werd aangegeven dat deze zienswijze werd ondersteund door het feit dat andere Europese landen rente-inkomsten laten kwalificeren onder hun tonnageregime. Daar de staatssecretaris meermalen heeft benadrukt dat hij 'het belang van fiscale stimuleringsmaatregelen voor het zeevaartbeleid onderken(t)' en 'het Europese steunkader maximaal benut dient te worden',⁵⁵ is een Europese vergelijking noodzakelijk.

47 HR 22 juni 2005, nr. 12 382, *BNB* 1955/285.

48 HR 2 maart 2007, nr. 42 765, *BNB* 2007/192 (V-N 2007/14.18).

49 Alle kosten en opbrengsten vallen onder het reguliere winstregime, tenzij direct toerekenbaar aan zeescheepvaart en dus onder het tonnageregime vallen.

50 In beginsel niet aftrekbaar, tenzij rechtstreeks toerekenbaar aan een andere activiteit dan zeescheepvaart, zoals in casu beleggingen.

51 HR 11 juni 1992, nr. 26 101, *BNB* 1992/170 (V-N 1992, blz. 1543).

52 HR 11 februari 2011, nr. 09/05110, V-N 2011/10.12.

53 HR 11 november 2005, nr. 40 865, *BNB* 2006/41 (V-N 2005/58.10).

54 Zie M.R.A. Hofstee Holtrop, C.J. Roozen en R.M.M.P. Mendez, 'Het Nederlandse tonnageregime: kan het voortvarender of gaat het voor de wind?', *WFR* 2007/1145, onderdeel 2.1.

55 Brief Staatssecretaris van Financiën van 3 juni 2008, nr. AFP 2008-00414, V-N 2008/28.8, en brief Staatssecretaris van Financiën van 11 januari 2010, nr. AFP 2009/0788, V-N 2010/4.14.

Wij⁵⁶ hebben op hoofdlijnen een vergelijking gemaakt tussen Nederland en andere Europese landen die een tonnageregime kennen.⁵⁷ In dit onderzoek zijn de volgende vragen meegenomen, te weten: 1. vallen rente-inkomsten uit werkkapitaal/tijdelijke overtollige middelen onder het tonnageregime?; 2. kunnen rente-inkomsten en rentekosten worden gesaldeerd;⁵⁸ en 3. zijn er maatregelen tegen overkapitalisatie genomen? Uit ons onderzoek blijkt dat Nederland geen gunstige regeling heeft. Bovendien blijkt uit ons onderzoek dat Nederland zijn tonnageregime met betrekking tot de rente-inkomsten wel moet versoepelen om aantrekkelijk te blijven en in lijn te zijn met bovenstaande opmerking van de staatssecretaris.

4.2 Nadere analyse

Nederland blijkt – vergeleken met de andere vijftien Europese landen die een tonnageregime hebben – tot de achterhoede en niet tot de top tien te behoren. Hoewel ons onderzoek slechts op de rente-inkomsten zag, geeft de uitkomst aan dat Nederland op dit gebied toch terrein heeft prijsgegeven. Ons inziens is Europees gezien dus ruimte voor verbetering.

Voor België heeft de Europese Commissie⁵⁹ namelijk expliciet bevestigd dat monetaire beleggingen op korte termijn van gewone kasmiddelen een normale activiteit vormt die rechtstreeks samenhangt met de hoofdactiviteit van de scheepvaartonderneming. Zowel de Belgische wet, de parlementaire geschiedenis, alsmede de Belgische rullingcommissie bepalen niet nader wat met korte termijn wordt bedoeld.

.....

'Nederland blijkt vergeleken met andere Europese landen die een tonnageregime hebben tot de achterhoede en niet tot de top tien te behoren'

.....

Op grond van Belgische boekhoudregels lijkt hiermee een periode van een jaar te worden bedoeld, maar dit kan ook langer zijn. De behandeling voor België van rente-inkomsten lijkt derhalve gunstiger dan die van Nederland. Ook Duitsland⁶⁰ kent een aanmerkelijk betere regeling doordat de rente-inkomsten die opkomen op een zakelijke bankrekening onder het tonnageregime vallen en saldering mogelijk is. Hiernaast blijken eveneens de Cypriotische⁶¹ en met name de Maltese regeling⁶² gunstig uit te pakken; niet alleen worden alle rente-inkomsten

56 *Onderzoek verricht namens de Ernst & Young Dutch Shipping Group. De informatie is aangeleverd door leden van de Ernst & Young European Shipping Group in respectievelijk België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Malta, Noorwegen (Europese Economische Ruimte), Polen, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Ook zijn onze collega's in Zweden geconsulteerd. Daarnaast verschijnt ieder jaar Ernst & Young's 'Shipping Almanac' waarin meer dan 35 landen worden vergeleken.*

57 *Zekerheidshalve wordt opgemerkt de meest aantrekkelijke regimes de cijfers 1 tot en met 10 hebben gekregen. De volgorde is bepaald aan de hand van de behandeling van de rente-inkomsten uit werkkapitaal en tijdelijk overtollige liquide middelen. Alle andere mogelijke factoren voor het bepalen van een rangorde zijn niet meegenomen. Ook kan – afhankelijk van bepaalde feiten en omstandigheden – in bepaalde gevallen een andere volgorde naar voren komen, de volgorde is immers modelmatig en op hoofdlijnen bepaald door gebruik te maken van de 'plussen' en 'minnen'. Van geval tot geval dient te worden onderzocht welke jurisdictie voor de behandeling van de rente-inkomsten het voordeligst is.*

58 *Aangezien scheepvaartondernemingen de schepen in beginsel met 60% vreemd vermogen financieren, zal door de mogelijkheid de rente-inkomsten te salderen met de rentekosten de facto geen belastbaarheid van rente-inkomsten bestaan. De mogelijkheid rente-inkomsten te salderen met rentekosten hebben we een hoge waardering toegekend.*

59 *Mededeling Europese Commissie van 10 juni 2005, PbEU 2005 L 150/1. Expliciet uitgesloten worden uitzonderlijke liquiditeiten, lange termijnbeleggingen en opbrengsten verkregen uit niet in aanmerking komende activiteiten.*

60 *Bundesministerium der Finanzen IV A 6 – S 2133a – 11/02.*

61 *In de regelgeving van Cyprus en uit de mededeling van de Europese Commissie (mededeling C(2010) 1727 final van de Europese Commissie van 24 maart 2010, met name onder punt 49) blijkt niet wat er met rente-inkomsten om andere redenen dan investeringen wordt bedoeld, maar vermoedelijk gaat het om beleggingen. In de Cypriotische wetgeving staat wel expliciet dat alle rente-inkomsten uit werkkapitaal en ontvangen op een bankrekening die verband houden met het tonnageregime en die gebruikt worden voor het betalen van financieringskosten, onderhoudskosten en voor operationele activiteiten onder het tonnageregime vallen.*

62 *S.L. 234.43 Merchant Shipping Regulations jo. art. 842 (1) Merchant Shipping Act.*

ontvangen door een financiële instelling niet belast, door de saldering van de rente-inkomsten tegen de rentekosten zou de probleemstelling zich niet snel voor kunnen doen aangezien een zeescheepvaartonderneming in de regel haar investeringen meer met vreemd dan met eigen vermogen financiert.⁶³ Ook de Deense, Italiaanse,⁶⁴ Engelse,⁶⁵ Franse⁶⁶ en Griekse⁶⁷ regimes zijn gunstiger.

.....

'Het risico bestaat dat een internationaal concern actief in de zeescheepvaart besluit zijn kapitaal (of treasury-afdeling) onder te brengen in een ander (Europees) land'

.....

Wanneer de staatssecretaris de rente-inkomsten discussie positief zal beslechten en toestaat dat het huidige rente-inkomstenbeleid wordt versoepeld, zal dit niet op weerstand van de Europese Commissie moeten stuiten. Wij verwachten een positieve beschikking aangezien 1. de Europese Commissie ten aanzien van België reeds expliciet heeft bevestigd dat monetaire beleggingen onder voorwaarden onder het tonnageregime kunnen worden gebracht; en 2. een aantal lidstaten al een gunstigere regeling kent en de Europese Commissie eveneens belang hecht aan een evenwichtig 'level playing field' voor de

scheepvaartsector in de Europese Unie.⁶⁸ Op basis van het vertrouwensbeginsel zou in verband met de expliciete goedkeuring ten aanzien van België geen aanmelding bij de Europese Commissie vereist zijn. Wij zouden er echter de voorkeur aan geven de aanpassing van het tonnageregime vooraf door de Europese Commissie te laten goedkeuren om het risico van ongeoorloofde staatssteun te weg te nemen.

Indien Nederland niet een dergelijke aanpassing doorvoert, bestaat het risico dat een internationaal concern actief in de zeescheepvaart besluit zijn kapitaal (of *treasury-afdeling*) onder te brengen in een ander (Europees) land. Dit lijkt ons een onwenselijke situatie.⁶⁹ Tot slot voorkomt een dergelijke verbetering een verslechtering van het Nederlandse vestigingsklimaat voor rederijen en zeescheepvaartonderneming⁷⁰ en beperkt ze wellicht de nog minder rooskleurige situatie van een mogelijke uittocht van gehele ondernemingen naar andere (Europese) landen.⁷¹

63 Zoals ook naar voren lijkt te komen uit de hiervoor aangehaalde algemene benchmarkstudie.

64 Circulaire 72/E van 21 december 2007.

65 HRM manual 06510 en TTM6500.

66 Bulletin officiel des impôts – 4 H-1-04 nr. 28 van 12 februari 2004 (par. 55-64).

67 Art. 2, par. 3, Law 27/1975. Hier speelt overigens ook een vergelijkbare discussie als in Nederland; volgens het Griekse ministerie en volgens Griekse rechtspraak vallen rente-inkomsten niet onder het tonnageregime, terwijl de praktijk dit anders ziet.

68 Zie bijvoorbeeld *Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018*, mededeling COM(2009), 8 definitief van de Europese Commissie van 21 januari 2009.

69 Uit onderzoek opgesteld door Scheepsbouw Nederland en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) blijkt dat sinds de openstelling van de willekeurige afschrijving voor particulieren die gebruikmaken van zeescheepvaartmaatschappen 77 schepen gebruikmaken van deze willekeurige afschrijvingsregeling, waarvan er 56 in Nederland worden gebouwd. Ook blijkt volgens ditzelfde onderzoek dat de terugvloeit naar de overheid door de extra belastinginkomsten al meer bedraagt dan het ingeboekte tijdelijke effect voor de rijksfinanciën van de versnelde willekeurige afschrijving. Zie brief KVNR aan de voorzitter en leden van de Commissie Scheepvaartpolitiek, 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. Voor meer informatie over particulieren die investeren in zeescheepvaartmaatschappen verwijzen we naar D.E. van Sprundel, 'Investeren in zeeschepen – the Netherlands rule the waves?', *Forfaitair* 2011/212.

70 Wij benadrukken nogmaals dat deze bijdrage slechts een toetsing betreft van de behandeling van rente-inkomsten.

71 Bij een dergelijke verplaatsing kan overigens de problematiek van emigratieheffingen nog een rol spelen. Mede gelet op de omvang van deze bijdrage wordt deze problematiek hier niet behandeld. Zie voor de meest recente stand van zaken D.E. van Sprundel, 'Emigratieheffingen in de winst sfeer – de stand van zaken', MKB adviseur (nog niet gepubliceerd).

5 Slotconclusie/aanbevelingen

In deze bijdrage wordt de vraag of de huidige behandeling van de rente-inkomsten – in het geval dat het tonnageregime van toepassing is – nog houdbaar is, beantwoord. Allereerst is de huidige behandeling van de rente-inkomsten besproken. Kort en goed vallen op grond van (niet gepubliceerd) beleid van de Belastingdienst alleen rente-inkomsten verkregen ter zake van zogenoemde *overtollige*⁷² liquide middelen niet onder het bereik van het tonnageregime. Wij kunnen ons niet vinden in de door de Belastingdienst gehanteerde invulling van het begrip *overtollig*. Tevens is, hoewel dit beleid al ruimer is dan de lijn die de staatssecretaris had ingezet en in *BNB 2006/41* is bevestigd, het beleid onvoldoende. Het blijkt – mede gezien deze bijdrage – dat de praktijk graag een verruiming zou willen zien. Op grond van onze onderbouwing en de ruimte die andere Europese lidstaten ook hebben, zou dit mogelijk moeten zijn. Indien Nederland niet een ten minste vergelijkbare regeling invoert, kan een internationaal zeescheepvaartconcern besluiten zijn onderneming onder te brengen in een land dat een gunstigere regeling kent. Dit lijkt ons een onwenselijke situatie. Onze aanbeveling is dan ook het Nederlandse tonnageregime te verbeteren door rente-inkomsten, althans indien en voor zover toerekenbaar aan de scheepvaartactiviteiten, onder het toepassingsbereik van het tonnageregime te laten vallen. Als tweede mogelijkheid stellen we de salderingsmethode voor. Als (derde) alternatief zou een bepaald percentage van het balanstotaal onder het bereik van het tonnageregime kunnen komen. Ons komt een percentage van 10% als acceptabel voor aangezien uit de hiervoor aangehaalde algemene benchmarkstudie blijkt dat de mediaan van de resultaten van de verhouding liquide middelen tot totale activa voor de zeescheepvaartondernemingen rond dit percentage ligt.⁷³ Hierdoor wordt een verslechtering van het Nederlandse vestigingsklimaat voor rederijen voorkomen en de minder rooskleurige situatie van een mogelijke uittocht naar andere (Europese) landen wellicht beperkt. Voornoemde verbeteringen kunnen het beste in de vorm van een besluit kenbaar worden gemaakt. Tot het moment dat een dergelijk beleidsbesluit wordt gepubliceerd, zal de behandeling van de vraag of rente-inkomsten onder het tonnageregime vallen of niet – ‘*To tax or not to tax*’ – de gemoederen voorlopig blijven bezighouden.

72 Uit ons overleg met de Belastingdienst blijkt derhalve dat hierbij volgens de Belastingdienst in beginsel als *overtollig* dient te worden aangemerkt het deel van de liquide middelen dat het bedrag overstijgt van het gemiddelde van de maandelijkse uitgaande kasstromen van de onderneming, berekend over een voorafgaande periode van twaalf maanden. Zie onderdeel 2.4.

73 Dit blijkt uit de algemene benchmarkstudie verricht.