

Policy Research Corporation

**Het fiscale level playing field
zeescheepvaart in de EU**

- Eindrapport -

Maart 2008

In opdracht van
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart

© *Policy Research Corporation*

Copyright 2008

Kantoor België:

Jan Moorkensstraat 68

2600 Antwerpen

tel: +32 3 286 94 94

fax: +32 3 286 94 96

e-mail : info@policyresearch.be

website : www.policyresearch.be

Kantoor Nederland:

Parklaan 40

3016 BC Rotterdam

tel: +31 10 436 03 64

fax : +31 10 436 14 16

e-mail : info@policyresearch.nl

website: www.policyresearch.nl

Dit rapport waarop het auteursrecht van toepassing is, is bestemd voor intern gebruik door de geadresseerde. Elke vorm van gebruik door derden van dit rapport, volledig of gedeeltelijk, vergt een voorafgaande schriftelijke toestemming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

INHOUDSOPGAVE

I. AANLEIDING EN METHODOLOGIE	1
I.1. AANLEIDING EN CONTEXT	1
I.2. METHODOLOGIE	1
II. BEREKENINGSWIJZE FISCALE FACILITEIT	5
II.1. AANNAMES	5
II.2. NEDERLAND	6
II.3. BELGIË	7
II.4. DUITSLAND	8
II.5. NOORWEGEN (NIS)	9
III. RESULTATEN.....	11
IV. CONCLUSIES.....	15

LIJST VAN FIGUREN EN TABELLEN

Tabel 1 : Jaarlijkse loonkosten van een officier.....	11
Tabel 2 : Kleine reder (1 kapitein, 3 officieren, 1 500 NT, €30 000 renteopbrengsten).....	12
Tabel 3 : Grote reder (1.8 kapiteins, 5.4 officieren, 4 500 NT, €40 000 renteopbrengsten).....	13

I. AANLEIDING EN METHODOLOGIE

I.1. AANLEIDING EN CONTEXT

In december 2006 is de Fiscale monitor zeescheepvaart 2005 van Deloitte Consulting in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgekomen. De Fiscale monitor omvat voor verschillende landen een kwalitatieve vergelijking van de fiscale faciliteiten. De relatieve rangorde van deze landen laat zien dat Nederland in termen van kwaliteit van het fiscale steunregime haar koppositie verloren heeft. Daarnaast is door Loyens & Loeff in opdracht van KVNR een studie gemaakt naar de effectiviteit van de (loon)afdrachtvermindering in Nederland en is de afdrachtvermindering als percentage van het brutoloon vergeleken met dat van België, Duitsland, Zweden en Noorwegen.

Omdat de systematiek voor de bepaling van de hoogte van de fiscale faciliteiten tussen de landen sterk uiteenlopend is, is het zinvol om naast de kwalitatieve benchmark tevens een kwantitatieve benchmark uit te voeren. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan *Policy Research Corporation* gevraagd deze kwantitatieve vergelijking van de fiscale steunpakketten in de Europese Unie (EU) te maken. In het onderzoek dient onderzocht te worden of er sprake is van een substantiële verstoring van het level playing field tussen de fiscale steunpakketten in Nederland en in concurrerende Europese landen, te weten België, Duitsland en Noorwegen. Andere elementen die van invloed zijn op de concurrentiepositie van een scheepvaartregister, zoals de kwaliteit van de scheepvaartsinspectie en de beschikbaarheid van zeevarenden vallen buiten de scope van het onderzoek.

I.2. METHODOLOGIE

Policy Research heeft gegevens verzameld bij een aantal Nederlandse reders over het aantal schepen in beheer, de grootte van de schepen in termen van netto tonnage (NT), het aantal zeevarenden in dienst dat in aanmerking komt voor de afdrachtvermindering, de brutolonen, de werkgeversbijdragen, de afdrachtvermindering en belastingen op renteopbrengsten. Om de resultaten van het onderzoek niet te kunnen herleiden naar individuele Nederlandse reders is er voor gekozen de berekeningen uit te

voeren voor twee geanonimiseerde – maar wel op de praktijk gerichte - cases. De eerste case betreft een kleine reder *zonder* walorganisatie en de tweede case betreft een grote reder *met* walorganisatie. Voor beide cases geldt dat er is uitgegaan van de Nederlandse situatie; het aantal nationale/EU/EER zeevarenden op het schip is gebaseerd op dat van een gemiddeld Nederlands schip. In de praktijk blijkt dat de Nederlandse situatie niet zonder meer geldt voor de andere landen. Met name voor het Noorse internationale register (het NIS) blijkt dat er per schip gemiddeld minder zeevarenden opteren voor de Noorse fiscale faciliteit in de loonsfeer.

Case kleine reder

- Kapitein-eigenaar met een schip van 1 500 NT dat vaart onder de nationale vlag en zich kwalificeert voor het tonnageregime;
- De kleine reder beschikt niet over een walorganisatie, zodat geen verrekening van de afdrachtvermindering met een walorganisatie mogelijk is;
- Voor de bemanning wordt aangenomen dat de kapitein en de 3 officieren (inclusief bovenrol) in aanmerking komen voor de regeling van de afdrachtvermindering; de overige bemanning komt hiervoor *niet* in aanmerking (er wordt aangenomen dat de gezellen werkzaam op het betreffende schip een niet-EU/EER nationaliteit hebben en niet in aanmerking komen voor de afdrachtvermindering);
- Er wordt aangenomen dat de rente over de liquiditeitsreserve van een 1 500 NT schip ongeveer €30 000 bedraagt.

Case grote reder

- De reder heeft een vloot waarvan het gemiddelde schip 4 500 NT is, vaart onder de nationale vlag en zich kwalificeert voor het tonnageregime;
- Om de resultaten van beide cases vergelijkbaar te maken wordt de case van de grote reder gebaseerd op *één* (gemiddeld) schip en niet de gehele vloot;
- De grote reder beschikt over een voldoende grote walorganisatie waarbij een mogelijk overschot aan afdrachtvermindering volledig kan worden verrekend met de walorganisatie;
- Voor de bemanning wordt aangenomen dat, inclusief bovenrol, 1.8 kapiteins en 5.4 officieren in aanmerking komen voor de afdrachtvermindering en dat de overige bemanning hiervoor *niet* in aanmerking komt (er wordt aangenomen dat de gezellen werkzaam op het betreffende schip een niet-EU/EER nationaliteit hebben en niet in aanmerking komen voor de afdrachtvermindering);
- Er wordt aangenomen dat de rente over de liquiditeitsreserve van een 4 500 NT schip ongeveer €40 000 bedraagt.

De cases zijn representatief voor de Nederlandse situatie. Het gaat om circa 3 300 Nederlandse officieren op vanuit Nederland beheerde schepen en 900 handelsvaartschepen onder Nederlandse vlag. Gemiddeld zijn er 3,7 Nederlandse officieren per schip.

II. BEREKENINGSWIJZE FISCALE FACILITEIT

II.1. AANNAMES

De twee cases zijn voor Nederland, België, Duitsland en Noorwegen doorgerekend. Bij de berekeningen zijn verschillende aannames gemaakt:

- De studie is een quick scan naar het level playing field van de fiscale steunpakketten in bovengenoemde landen. De studie is geen volledig vergelijkend onderzoek naar de loonopbouw of loonstructuren. Bij de verschillende landenberekeningen is het brutoloon constant gehouden door het niet te variëren tussen de onderzochte landen. Verschillen in werknemerslasten zijn buiten beschouwing gehouden. Het brutoloon van een officier is vastgesteld op €45 000 en het brutoloon van een kapitein op €55 000;
- De loonkosten voor Nederlandse zeevarenden vormen maar een deel van de totale exploitatiekosten van een schip. De verschillende kostenposten zijn verder niet gewogen;
- De effectiviteit van de fiscale faciliteit ten opzichte van het brutoloon is de verhouding tussen de hoogte van de fiscale faciliteit in de loonsfeer en het brutoloon. Doordat de werkgeversbijdragen over de verschillende landen in hoogte verschillen is een vergelijking tussen landen in termen van het percentage loonafdracht ten opzichte van het brutoloon niet zinvol. Van belang zijn vooral de absolute verschillen in loonkosten;
- In de onderzochte landen wordt op zeer uiteenlopende wijze (en soms ook per individuele reder) omgegaan met de te betalen belasting over renteopbrengsten van reders, zoals de rente die wordt ontvangen over de liquiditeitsreserve. In Noorwegen en Duitsland worden deze renteopbrengsten onder het reguliere belastingregime belast, in België vallen deze inkomsten onder het tonnageregime. In Nederland hangt het af van de herkomst of bestemming van de liquiditeit of het onder de tonnageregeling valt of niet. Voor dit onderzoek wordt aangenomen dat deze opbrengsten in Nederland volgens het reguliere belastingregime worden belast.

II.2. NEDERLAND

- *Werkgeversbijdragen*: Uit de gegevensverzameling voor dit onderzoek is gebleken dat in Nederland de werkgeversbijdragen 22% en 24% van het brutoloon bedragen. In de berekeningen is gerekend met een percentage van 24;
- *Fiscale faciliteit in de loonsfeer*: In Nederland is de afdrachtvermindering voor een EU/EER zeevarende 40% van het fiscale loon. Het fiscale loon is gelijk aan bruto basisloon plus vakantiegeld en overwerk minus premies werknemersverzekeringen, pensioen en jaarlijkse donatie aan spaartegoed (levensloopregeling). Uit de gegevensverzameling voor dit onderzoek blijkt dat als vuistregel voor het berekenen van het fiscale loon 91% van het brutoloon genomen kan worden;
- *Effectiviteitspercentage Nederlandse afdrachtvermindering ten opzichte van het fiscale loon*: De afdrachtvermindering wordt verrekend met de ingehouden loonheffing van de zeevarenden in dienst van de reder. Echter, de ingehouden loonheffing is kleiner dan 40% van het fiscale loon. Indien de reder ook walpersoneel in dienst heeft mag het ‘overschot aan afdrachtvermindering’ verrekend worden met de ingehouden loonheffing van het walpersoneel. Indien de reder geen walorganisatie heeft om de afdrachtvermindering mee te verrekenen (dit is bijvoorbeeld het geval bij kapitein-eigenaren) dan ligt het effectiviteitspercentage ten opzichte van het fiscaal loon gemiddeld op 28.4% ¹. Indien de reder een voldoende grote walorganisatie heeft ligt het effectiviteitspercentage in werkelijkheid niet op 40% van het fiscale loon, maar op 37.5% ².

In de andere landen is verrekening met walpersoneel niet nodig. In België bijvoorbeeld, mag de afdrachtvermindering niet alleen verrekend worden met de ingehouden loonheffing van de zeevarende, maar ook met de werkgeversbijdragen. De lasten van de werknemer samen met deze van de werkgever zijn groot genoeg om geen negatieve belastingdruk te krijgen;

- *Totale loonkosten*: De totale loonkosten worden berekend door het brutoloon te vermeerderen met de werkgeversbijdragen en te verminderen met de fiscale faciliteit in de loonsfeer;

¹ Bron: Loyens & Loeff / KVNR (2007) *Afdrachtvermindering zeevaart: herstel van de effectiviteit naar een Europees niveau*. Dit cijfer komt overeen met de gegevensverzameling voor onderhavig onderzoek.

² Uit de studie *Afdrachtvermindering zeevaart: herstel van de effectiviteit naar een Europees niveau* (Loyens & Loeff / KVNR, 2007) blijkt dat de effectiviteit van de afdrachtvermindering zeevaart door fiscaal-technische veranderingen in de afgelopen jaren onbedoeld is afgenomen. Uit de gegevensverzameling bij marktpartijen voor dit onderzoek is gebleken dat voor reders met een voldoende grote walorganisatie de daadwerkelijke effectiviteit van 40% van het fiscale loon is afgenomen door grotere aftrekposten op het brutoloon van andere componenten, zoals spaarloon, levensloop en premies werknemersverzekeringen. De data gebruikt voor dit onderzoek geeft een momentopname weer, omdat het vatbaar is voor jaarlijks wisselende aftrekposten op het brutoloon met doorwerking naar veranderingen in het fiscale loon waarover de afdrachtvermindering wordt berekend. Zo zal de effectiviteit van de afdrachtvermindering toenemen wanneer maatregelen (bijvoorbeeld het afschaffen van de WW-premie voor werknemers in 2009) leiden tot een hoger fiscaal loon.

- *Tonnagebelasting*: De af te dragen tonnagebelasting wordt berekend over een forfaitaire vaststelling van de fiscale winst. Enkel winsten volgend uit zeevaartactiviteiten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van een schip komen in aanmerking. De hoogte van deze forfaitaire winst wordt berekend op basis van het NT van een schip. De keuze voor het al dan niet toepassen van de tonnageregeling staat voor tien jaar vast. De gehanteerde dagtarieven per 1 000 NT per schip voor de berekening van de forfaitaire winst zijn:
 - Tot 1 000 NT: €9.08;
 - 1 000 NT tot 10 000 NT: €6.81;
 - 10 000 NT tot 25 000 NT: €4.54;
 - Boven 25 000 NT: €2.27;
- *Af te dragen vennootschapsbelasting (vpb) over de rente over de liquiditeitsreserve*: In Nederland vallen renteopbrengsten in beginsel niet onder het tonnageregime, vandaar dat voor de berekening van de belasting over de rente over de liquiditeitsreserve gerekend is met het (lage) vpb-tarief van 20%.

II.3. BELGIË

- *Werkgeversbijdragen*: In België worden alle werkgeversbijdragen, met uitzondering van de extra wettelijke bijdragen, geïnd door de HVKZ (Hulp- en Verzorgkas Voor Zeevarenden). De extra wettelijke bijdragen Belgische vlag zijn jaarlijks €1 710 per zeevarende. De werkgeversbijdragen zijn jaarlijks per zeevarende €6 506 (sociale zekerheidsbijdragen) plus overige werkgeversbijdragen (zijnde 27.02% van het brutoloon met een maximum jaarplafondloon van €44 995);
- *Fiscale faciliteit in de loonsfeer*: In België zijn de reders vrijgesteld van doorstorting van de bedrijfsvoorheffing van de zeevarenden. De bedrijfsvoorheffing is voor een officier met een brutoloon van € 45 000 gelijk aan € 17 162. Voor een kapitein met een brutoloon van €55 000 is de bedrijfsvoorheffing gelijk aan €21 833. Bovendien zijn reders van schepen die geregistreerd zijn in een register van een lidstaat van de Europese Unie vrijgesteld van de overige werkgeversbijdragen;
- *Totale loonkosten*: De totale loonkosten worden berekend door het brutoloon te vermeerderen met de werkgeversbijdragen en te verminderen met de fiscale faciliteit in de loonsfeer;
- *Tonnagebelasting*: De af te dragen tonnagebelasting wordt berekend over een forfaitaire vaststelling van de fiscale winst. De gehanteerde dagtarieven per 100 NT per schip voor de berekening van de forfaitaire winst zijn (NB: het Belgische vpb-tarief is gelijk aan 33.99%):

- Tot 1 000 NT: €1.00; (€10.00 per 1 000 NT)
 - 1 000 NT tot 10 000 NT: €0.60; (€6.00 per 1 000 NT)
 - 10 000 NT tot 20 000 NT: €0.40; (€4.00 per 1 000 NT)
 - 20 000 NT tot 40 000 NT: €0.20; (€2.00 per 1 000 NT)
 - Boven 24 000 NT: €0.05; (€0.50 per 1 000 NT)
- *Af te dragen vpb over de rente over de liquiditeitsreserve:* In België vallen renteopbrengsten over de liquiditeitsreserve onder het tonnageregime.

II.4. DUITSLAND

- *Werkgeversbijdragen:* In Duitsland worden de werkgeversbijdragen berekend over het gedeelte van het brutoloon dat niet vrijgesteld is voor belasting. Door een specifieke regeling waar zeescheepvaartondernemingen gebruik van kunnen maken is voor een officier met een brutoloon van €45 000, €9 454 vrijgesteld van belasting. Werkgeversbijdragen (sociale zekerheid) zijn €6 683 voor een officier en €7 910 voor een kapitein met een brutoloon van €55 000;
- *Fiscale faciliteit in de loonsfeer:* In Duitsland zijn er twee zaken die de hoogte van de fiscale faciliteit in de loonsfeer bepalen. Ten eerste is er een korting op de inkomensbelasting die toekomt aan de reder. Deze korting is gelijk aan 40% van de inkomensbelasting van een zeevarende. Ten tweede is er een vaste subsidie van €15 400 per zeevarende, welke tevens aan de reder toekomt;
- *Totale loonkosten:* De totale loonkosten worden berekend door het brutoloon te vermeerderen met de werkgeversbijdragen en te verminderen met de fiscale faciliteit in de loonsfeer;
- *Tonnagebelasting:* De af te dragen tonnagebelasting wordt berekend over een forfaitaire vaststelling van de fiscale winst. De gehanteerde dagtarieven per 100 NT per schip voor de berekening van de forfaitaire winst zijn:
- Tot 1 000 NT: €0.92 (€9.20 per 1 000 NT)
 - 1 000 NT tot 10 000 NT: €0.69; (€6.90 per 1 000 NT)
 - 10 000 NT tot 25 000 NT: €0.46; (€4.60 per 1 000 NT)
 - Boven 25 000 NT: €0.23; (€2.30 per 1 000 NT)
- *Af te dragen vpb over de rente over de liquiditeitsreserve:* In Duitsland vallen renteopbrengsten over de liquiditeitsreserve niet onder het tonnageregime. Het vpb-tarief in Duitsland is 30.5%;
- In de berekening is vanwege de diverse daaraan gekoppelde specifieke voorwaarden geen rekening gehouden met de Duitse stagevergoeding van €25 500 per stagiaire.

II.5. NOORWEGEN (NIS)

- *Werkgeversbijdragen*: In Noorwegen zijn de werkgeversbijdragen berekend als 14.1% van het brutoloon;
- *Fiscale faciliteit in de loonsfeer*: In Noorwegen (NIS) is de fiscale faciliteit in de loonsfeer gelijk aan 12% van het brutoloon;
- *Totale loonkosten*: De totale loonkosten worden berekend door het brutoloon te vermeerderen met de werkgeversbijdragen en te verminderen met de fiscale faciliteit in de loonsfeer;
- *Tonnagebelasting*: De af te dragen tonnagebelasting wordt berekend over een forfaitaire vaststelling van de fiscale winst. De gehanteerde dagtarieven per 1 000 NT per schip voor de berekening van de forfaitaire winst zijn:
 - Tot 1 000 NT: NOK 0;
 - 1 000 NT tot 10 000 NT: NOK 18 (~€2.25);
 - 10 000 NT tot 25 000 NT: NOK 12 (~€1.50);
 - Boven 25 000 NT: NOK 6 (~€0.75);
- *Af te dragen vpb over de rente over de liquiditeitsreserve*: In Duitsland vallen renteopbrengsten over de liquiditeitsreserve niet onder het tonnageregime. Het vpb-tarief in Noorwegen is 28%.

III. RESULTATEN

In de drie tabellen hieronder is een overzicht gegeven van de geïsoleerde effecten van de fiscale faciliteiten op de loonkosten van één officier in Nederland, België, Duitsland en Noorwegen, de totale loonkosten en fiscale lasten per schip van een kleine reder en de totale loonkosten en fiscale lasten per schip van een grote reder onder de aanname van gelijke bruto lonen. De belangrijkste uitkomsten met betrekking tot de fiscale faciliteiten worden per tabel behandeld.

Tabel 1 : Jaarlijkse loonkosten van een officier

In €	Nederland (37.5%)	Nederland (28.4%)	België	Duitsland*	Noorwegen (NIS)
Brutoloon officier	45 000	45 000	45 000	45 000	45 000
Werkgeversbijdragen	10 800	10 800	20 373	6 683	6 345
Fiscale faciliteit	-15 356	-11 630	-29 320	-17 994	-5 400
Totale loonkosten	40 444	44 170	36 054	33 689	45 945

* In Duitsland is voor zeescheepvaartondernemingen een gedeelte van het brutoloon vrijgesteld van belastingen. De werkgeversbijdragen worden berekend over het gedeelte van het brutoloon dat niet vrijgesteld is van belastingen. Voor één officier bedragen de werkgeversbijdragen €6 683. Indien de werkgeversbijdragen over het volledige brutoloon berekend zouden worden, dan zouden deze €8 330 bedragen.

Bron : Policy Research Corporation

- De jaarlijkse loonkosten voor een officier variëren in Nederland tussen de €40 500 en €44 000 (het verschil wordt veroorzaakt door de grootte van de walorganisatie; naarmate de walorganisatie groter is nemen de loonkosten af door verrekening met de walorganisatie);

- De jaarlijkse loonkosten zijn in België (€ 36 000) tussen de 11% en 18% lager dan in Nederland en in Duitsland (€ 33 700) tussen de 17% en 23% lager dan in Nederland. In Noorwegen (NIS) zijn de jaarlijkse loonkosten tussen de 14% en 4% hoger dan in Nederland³;
- De effectiviteit van de subsidie ten opzichte van het brutoloon is in België met 65% hoger dan de 40% in Duitsland. Echter, doordat de werkgeversbijdragen in België bijna drie keer zo hoog zijn als in Duitsland, zijn de jaarlijkse totale loonkosten in Duitsland lager dan in België; dit betekent dat een vergelijking op basis van de hoogte van de loonkosten een duidelijker beeld geeft van de concurrentiepositie van een Nederlandse officier.

Tabel 2 : Kleine reder (1 kapitein, 3 officieren, 1 500 NT, €30 000 renteopbrengsten)

In €	Nederland (28.4%)	België	Duitsland	Noorwegen (NIS)
Brutoloon kapitein en officieren	190 000	190 000	190 000	190 000
Werkgeversbijdragen	45 600	81 493	27 958	26 790
Fiscale faciliteit	-49 104	-121 949	-72 847	-22 800
Totale loonkosten	186 496	149 544	145 112	193 900
Af te dragen tonnagebelasting	854	1 612	1 408	0
Belasting over renteopbrengst	6 000	0	9 150	8 400
Totale lasten	193 350	151 156	155 670	202 390

Bron : Policy Research Corporation

- De loonkosten voor een kleine reder met één schip van 1 500 NT varende met 3 officieren en 1 kapitein (inclusief bovenrol) die voor de afdrachtvermindering in aanmerking komen, liggen in België en Duitsland 20%, respectievelijk 22% lager dan in Nederland. In Noorwegen (NIS) zijn de loonkosten 4% hoger dan in Nederland;
- De af te dragen tonnagebelasting is in Nederland €750 lager dan in België en €550 dan in Duitsland; in Noorwegen wordt geen tonnagebelasting afgedragen over schepen tot 1 500 NT;

³ Noorwegen heeft een internationaal register (NIS) en een nationaal register (NOR). Het NOR register wordt buiten de vergelijking gehouden, omdat het een nationaal register betreft waarvoor zeer specifieke regelingen gelden (o.a. bemanningseisen).

Resultaten

- De verschillen in de te betalen tonnagebelasting zijn in vergelijking met de verschillen in loonkosten tussen de vergeleken landen zeer klein;
- Over de € 30 000 ontvangen rente over de liquiditeitsreserve wordt in Nederland €6 000 belasting betaald. Deze is in Noorwegen 40% hoger dan in Nederland en in Duitsland 53% hoger. In België valt deze opbrengst onder het tonnageregime en is dus opgenomen in de af te dragen tonnagebelasting;
 - Echter, relatief grotere reders in een internationale structuur kunnen dergelijke belastingafdrachten via tax-planning voorkomen;
- De totale lasten (loonkosten + tonnagebelasting + belasting over renteopbrengsten) zijn in België en Duitsland respectievelijk 22% en 19% lager dan in Nederland. De totale kosten zijn in Noorwegen 5% hoger dan in Nederland.

Tabel 3 : Grote reder (1.8 kapiteins, 5.4 officieren, 4 500 NT, €40 000 renteopbrengsten)

In €	Nederland (37.5%)	België	Duitsland	Noorwegen (NIS)
Brutoloon kapitein en officieren	342 000	342 000	342 000	342 000
Werkgeversbijdragen	82 080	146 688	50 325	45 222
Fiscale faciliteit	-116 708	-219 508	-131 124	-41 040
Totale loonkosten	307 373	269 179	261 201	349 182
Af te dragen tonnagebelasting	2 747	3 734	3 713	2 464
Belasting over renteopbrengst	8 000	0	12 200	11 200
Totale lasten	318 120	272 913	277 114	362 846

Bron : Policy Research Corporation

- De totale lasten (loonkosten + tonnagebelasting + belasting over renteopbrengsten) voor een grote reder met een schip van 4 500 NT en een bemanning van 1.8 kapiteins en 5.4 officieren (inclusief bovenrol) die in aanmerking komen voor afdrachtvermindering, zijn in België en Duitsland 14%, respectievelijk 13% lager dan in Nederland. De totale kosten zijn in Noorwegen (NIS) 14% hoger dan in Nederland.

IV. CONCLUSIES

Onderstaande conclusies dienen te worden gelezen in de context van de voor dit onderzoek gehanteerde aannames, zoals onder andere het gelijk houden van de brutolonen tussen de onderzochte landen en het buiten beschouwing laten van verschillen in werknemerslasten.

- Op EU-niveau is er een verstoring van het level playing field wat betreft de fiscale faciliteiten. Met de huidige fiscale regelingen liggen de totale lasten in België en Duitsland 13-22% lager dan in Nederland. Voor een reder met een vloot van 100 schepen (4 500 NT) loopt het verschil met Duitsland op tot ongeveer €4.1 miljoen, hetgeen voldoende is als eigen vermogen om een nieuw schip van €15 miljoen aan te schaffen. Ook voor kapitein-eigenaren is een verschil in jaarlijks inkomen van €40 000 aanzienlijk;
- Dit betekent dat het Nederlandse vestigingsklimaat qua fiscale faciliteiten niet langer aan de EU-benchmark voldoet; het behalen van deze benchmark is een minimum (let wel: geen voldoende) voorwaarde om concurrerend te zijn; daarnaast zijn onder andere ondernemingsklimaat, overheidsvertrouwen en een adequate scheepvaartinspectie belangrijke voorwaarden voor de keuze van vestigingsland;
- Met name in vergelijking met Duitsland is het level playing field verstoord, daar in Duitsland directe concurrenten van Nederlandse reders zijn gevestigd; in België is dit veel minder het geval;
- Door het verschil in fiscale faciliteit met directe concurrenten in Duitsland kleiner te maken verkleint de kans dat Nederlandse reders uitvlaggen naar goedkopere niet-EU registers om van daaruit te concurreren met Duitse reders. De kans op uitvlaggen naar EU registers is gering.

Welke mogelijkheden zijn er om de fiscale faciliteit in Nederland op niveau van EU benchmark te brengen?

De uitwerking en berekening van de impact van oplossingsrichtingen valt buiten de scope van de opdracht. Hieronder wordt een indicatie van mogelijke oplossingsrichtingen gegeven waarbij geen beoordeling plaatsvindt in hoeverre dit de best mogelijke maatregelen zijn:

- Om de Nederlandse loonkosten concurrerend te maken met de Duitse zou de loonafdrachtvermindering verhoogd kunnen worden naar effectief 45% van het brutoloon. Het doorvoeren van deze maatregel is echter complex omdat het een substantiële wetswijziging inhoudt;
- Minder complexe oplossingsrichtingen kunnen in de uitvoeringspraktijk liggen. Hiermee kunnen naar verwachting voldoende kostenvoordelen gerealiseerd worden om het verschil met Duitsland te compenseren:
 - Een voorbeeld hiervan betreft het uitbreiden van het begrip ‘kwalificerende zeevarende’ voor de afdrachtvermindering. Een mogelijkheid hierbij zou zijn de afdrachtvermindering *ook* toe te passen voor officieren in walfuncties, op voorwaarde dat zij nog steeds beschikken over een vaarbewijs en bekend zijn bij de scheepvaartinspectie (met andere woorden: dat ze nog af en toe varen en dus over deze kennis blijven beschikken);
 - Andere voorbeelden voor verruiming van de fiscale regelingen in de sfeer van de uitvoeringspraktijk zouden kunnen zijn: het onder tonnageregime brengen van rente-inkomsten op werkkapitaal, rente op niet-overtollige liquide middelen en inkomsten uit bouwtoezicht, maar bijvoorbeeld ook het uitbreiden van het aantal CV-participaties dat als onderneming wordt gezien of het verruimen van de definitie van het begrip ‘voornamelijk op zee’;
- Een andere mogelijkheid betreft een regeling met betrekking tot stagevergoeding;
- Tevens ligt een oplossingsrichting in geïntegreerd beleid in de vorm van een Maritiem Pact tussen sector en overheid. De concept-beleidsvisie voor de zeescheepvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat biedt daartoe aanknopingspunten. Het totale beleidsinstrumentarium omvat naast fiscale regelingen ook andere belangrijke aspecten, zoals registratie en inspectie, bemanning, onderwijs, milieu, veiligheid en innovatie. Uit de studie ‘Scenario’s, beleidsmaatregelen, premissen en internationale beleidsbenchmark zeescheepvaart’ (*Policy Research Corporation, 2007*) is duidelijk dat naast fiscale ook andere maatregelen doeltreffend kunnen zijn op dit moment van de ontwikkeling van de Nederlandse zeescheepvaartsector.