

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1020

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de staatssecretaris van Financiën over *de uitzending van Radar over «Investeren in schepen»*. (Ingezonden 4 december 2009)

1
Hebt u kennisgenomen van de uitzending van het programma Radar over «Investeren in schepen»?¹

2
Kunt u door middel van een voorbeeld verduidelijken hoe beleggers en participanten het fiscale voordeel kunnen behalen door middel van een participatie in een scheepvaart-CV²? Is het waar dat een deel van de investering met geleend geld dient te gebeuren om het maximale fiscale voordeel te behalen, namelijk meer geld terugkrijgen van de fiscus dan ingelegd? Welke risico's lopen beleggers/participanten? Wat gebeurt er met het belegde geld (en het eventueel geleende geld) bij faillissement van een scheepvaart-CV en wat is de positie van de fiscus in dit geval?

3
Deelt u de mening dat het fiscaal stimuleren van investeringen in nieuwe schepen niet verstandig is, gezien de overcapaciteit van schepen op dit moment? Zo nee, waarom niet?

4
Deelt u de mening dat een fiscaal voordeel dat meer bedraagt dan de

inleg niet de bedoeling geweest kan zijn van de wetgever en dat deze constructie direct gestopt dient te worden? Hoe gaat u precies dit aanpakken? Kunt u de Tweede Kamer op de hoogte houden van een eventuele ministeriële regeling?

5
Zijn er nog andere mogelijkheden van onbedoeld dan wel oneigenlijk gebruik van de willekeurige afschrijving bij u bekend of denkbaar? Zo ja, welke en wat voor maatregelen gaat u treffen om dit te tegen te gaan?

6
Op hoeveel raamt u de uiteindelijke kosten van het onbedoelde dan wel oneigenlijke gebruik van de willekeurige afschrijving, zoals deze fiscale constructies voor de scheepvaart-CV's?

7
Hoe kijkt u achteraf naar de willekeurige afschrijving als crisismaatregel in het licht van de fiscale constructies die bedacht zijn voor participaties in scheepvaart-CV's? Vindt u dat bij het tot stand komen van de maatregel goed nagedacht heeft over het tegengaan van zulke constructies?

8
Kunt u deze vragen binnen een week beantwoorden?

¹ Radar, 30 november 2009.

² CV: commanditaire vennootschap.

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **De Jager** (Financiën) (ontvangen 17 december 2009)

1
Ja.

2, 4, 5 en 7
Allereerst dient te worden opgemerkt dat Radar niet zozeer inging op scheepvaart-cv's, maar op scheepvaartmaatschappen. In het vervolg van de beantwoording zal dan ook van scheepvaartmaatschappen uit worden gegaan.

Voorbeeld

Onderstaand is ter illustratie een voorbeeld uitgewerkt.

Niveau maatschap:	
Aanschafprijs schip:	€ 10 mln
Financiering:	
• Eigen vermogen (inleg participanten)	€ 4 mln
• Vreemd vermogen (scheepshypotheek)	€ 6 mln
Niveau participant	
Financiering:	
• Aandeel in de financiering	€ 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 twee jaar tegen 52% (0.52 x € 21.250)	€ 11.050

In dit voorbeeld is het bedrag dat de participant na twee jaar door willekeurige afschrijving heeft terug gekregen (€ 11.050) inderdaad hoger dan zijn inleg (€ 10.000), maar aanzienlijk lager dan zijn investering (€ 25.000.). Om dit te duiden, is het van belang te beseffen dat afschrijving, ongeacht of deze willekeurig is of niet, altijd plaats vindt over de gehele aanschafprijs van het bedrijfsmiddel verminderd met de verwachte restwaarde. Dit bedrag representeert de waardedaling die het bedrijfsmiddel ondergaat tijdens de economische levensduur ervan. Die waardedaling vormt een kostenpost voor de onderneming die in mindering komt op de winst.

Voor de afschrijving maakt het niet uit of de investering is gefinancierd met eigen of vreemd vermogen. De hele waardedaling van het bedrijfsmiddel vormt een kostenpost, niet alleen de waardedaling van het bedrijfsmiddel voor zover het is gefinancierd met eigen vermogen. Dit is niet alleen het geval als de investering wordt verricht door een onderneming die wordt gedreven in de vorm van een samenwerkingsverband (een CV of een maatschap), maar evenzeer als de onderneming wordt gedreven in de vorm van een NV of een BV. Het feit dat het belastingvoordeel hoger kan zijn dan de inleg, vormt dan ook geen onbedoeld of oneigenlijk gebruik.

Bij «normale» afschrijving wordt die kostenpost gespreid over de gehele levensduur van het bedrijfsmiddel; bij de huidige tijdelijke willekeurige afschrijving komt die kostenpost in mindering op de winst van de eerste twee jaar na de aanschaf.

Willekeurige afschrijving stelt een onderneming dus in staat om de belastingvermindering die met

afschrijving wordt bereikt, in de tijd naar voren te halen. Daartegenover staat dat dan in latere jaren geen afschrijving meer mogelijk is (waardoor de winst dan hoger uitvalt) en er een claim van de fiscus ontstaat op de stille reserve die een gevolg is van de snelle afschrijving.¹ Het enige verschil tussen (willekeurige) afschrijving door een NV of BV en (willekeurige) afschrijving door een samenwerkingsverband heeft betrekking op het inkomen waartegen de afschrijving kan worden afgezet. Bij afschrijving door een NV of BV komt de afschrijving in mindering op de winst van de NV of de BV zelf. Bij afschrijving door een samenwerkingsverband, komt die afschrijving in mindering op het winstinkomen dat de participanten uit het samenwerkingsverband verkrijgen. Dit vanwege het feit dat samenwerkingsverbanden transparant zijn, waardoor de winsten worden toegerekend aan de achterliggende participanten. Als de participanten particulieren zijn en hun winst uit het samenwerkingsverband door de willekeurige afschrijving negatief wordt, kunnen zij dit verlies verrekenen met andere inkomsten in box I (inkomsten uit een andere onderneming of inkomsten uit arbeid).

Wel wil ik buiten twijfel stellen dat het niet mogelijk is om een onbedoeld fiscaal voordeel bij investeringen in zeeschepen te creëren door de tijdelijke willekeurige afschrijving en het tonnageregime binnen een kort tijdsbestek te combineren. Daarom heb ik aangekondigd² dat in een ministeriële regeling wordt opgenomen dat met ingang van 1 januari 2010 een samenloop met het tonnageregime in de eerste tien jaar niet mogelijk is.

Risico's participanten

Tijdens de bouwfase zijn de maten in de maatschap naar rato van hun inleg aansprakelijk voor de schulden van de maatschap. Tevens lopen de maten risico's ten aanzien van de bouw van het schip. Hierbij valt te denken aan een te late oplevering of faillissement van de scheepswerf. In de praktijk wordt de maatschap voorafgaand aan de exploitatiefase vaak geruisloos omgezet in een NV/BV. Het risico van de participant wordt door die omzetting beperkt. Tijdens de exploitatiefase bestaan er risico's voor de participanten ten aanzien van de restwaarde, de exploitatie en de uiteindelijke verkoop van het schip.

Faillissement

In geval van faillissement zal degene die de hypothecaire lening heeft verstrekt, veelal een bank, voorrang op de fiscus hebben. Ook kunnen bepaalde scheepsvoorrechten op grond van het Burgerlijk Wetboek in rang boven het voorrecht van de fiscus komen. Vervolgens is de fiscus preferent schuldeiser ten opzichte van de overige schuldeisers. De verkoop van het schip zal waarschijnlijk meer opbrengen dan het restant aan hypotheekschuld. Bij verkoop van het schip ontstaat een fiscale boekwinst waarover belasting is verschuldigd. Voor de latente ab-claim die ontstaat bij de inbreng van het maatschapsaandeel in een NV/BV blijft de aandeelhouder, ook in geval van faillissement van de NV/BV, persoonlijk aansprakelijk.

3

Zeeschepen hebben een gemiddelde levensduur van zo'n 20 – 25 jaar. Investerings 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.

6

Zoals uit de antwoorden hierboven blijkt, kan het gebruik van de willekeurige afschrijving door zeescheepvaartmaatschappen moeilijk als onbedoeld gebruik worden beschouwd.

Op dit moment zijn er over 2009 twaalf investeringsproducten in schepen bekend. In totaal gaat het om een investeringsbedrag van circa € 135 mln. Daarvan kan in 2009 en 2010 circa € 115 mln willekeurig worden afgeschreven. Dit betekent grofweg dat er in 2009 en 2010 € 115 mln als willekeurige afschrijving ten laste van de winst in aftrek wordt gebracht. Bij een maximaal belastingtarief van 52% is hiermee in twee jaar circa € 60 mln gemoeid. Daar staat tegenover dat in de jaren na 2010 niet meer kan worden afgeschreven waardoor de winsten in die jaren hoger zullen uitvallen en daarmee de belastingopbrengst. Dit liquiditeitsvoordeel en het daarmee samenhangende rentevoordeel is ook beoogd.

In de eerste twee jaren is de liquiditeitsimpuls van tijdelijke willekeurige afschrijving als geheel, geraamd op € 1,75 mld. Het aandeel van de scheepvaart is hierin dus ruim 3%.

8

Zoals gebruikelijk heb ik uw vragen zo snel als mogelijk trachten te beantwoorden.

¹ Wanneer de maatschap geruisloos wordt omgezet in een NV of BV wordt de participant fiscaal als aanmerkelijkbelanghouder aangemerkt en wordt de IB-claim van de fiscus in box 1 vervangen door een aanmerkelijkbelangclaim in box 2 en een Vpb-claim.

² Nieuwsbericht ministerie van Financiën, Geen dubbel voordeel bij investeringen in zeeschepen, 28 november 2009.