



NOTITIE

Afzender: KVNR
Ontvanger: Internetconsultatie groepsregeling
Datum: vrijdag 26 juli 2019
Onderwerp: Reactie KVNR op internetconsultatie nieuwe groepsregeling

Reactie KVNR op internetconsultatie nieuwe groepsregeling

Over de KVNR

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) is dé vertegenwoordiger van in Nederland gevestigde reders die actief zijn in de zeevaart. 83 procent van de Nederlands gevestigde schepen zijn middels de 402 leden bij de KVNR aangesloten. Daarnaast telt de KVNR 84 geassocieerden. De KVNR richt zich op politiek, overheid, maritieme cluster en samenleving. Doel van de belangenbehartiging is dat reders wereldwijd onbelemmerd kunnen ondernemen met schone schepen die met bekwame bemanning veilig varen.

Varianten

De KVNR begrijpt dat, op basis van de randvoorwaarden die gesteld zijn aan de nieuwe groepsregeling, de voorkeur van het Ministerie van Financiën uitgaat naar een verlies- of winstoverdrachtregeling (variant c). Op het eerste gezicht zien wij geen problemen voor de sector indien de fiscale eenheid wordt aangepast conform de varianten (a), (c) of (d).

Variant (b) waarbij het fiscale eenheidsregime volledig wordt afgeschaft maakt onzes inziens inbreuk op de vrijheid voor bedrijven om hun activiteiten onder te brengen in verschillende entiteiten zonder daarbij gehinderd te worden door de fiscaliteit. De KVNR ziet variant (b) dan ook niet als een reële optie. Bij varianten (c) en (d) respectievelijk de regeling van verlies- of winstoverdracht en de grensoverschrijdende groepsregeling met objectvrijstelling, missen wij de gevolgen voor de specifieke winstregimes. In het algemeen geldt dat de varianten (c) en (d) ons onbekend zijn. Aangezien een uitwerking van deze varianten op dit moment ontbreekt, zijn erop dit moment nog teveel onduidelijkheden om een goede inschatting te kunnen maken of deze varianten wenselijk en werkbaar zijn voor de sector. Derhalve biedt variant (a) op dit moment de meeste rechtszekerheid. Wij kunnen niet plaatsen op basis van welke argumenten de randvoorwaarden voor de varianten (c) en (d) zijn ingevuld. Met name de neutrale uitwerking van variant (c) op de onderdelen 'bijdrage aan het ondernemingsklimaat',



'gevolgen voor administratieve lasten bedrijfsleven' en 'overgangsproblematiek' betwijfelen wij omdat deze varianten nog niet in detail zijn uitgewerkt.

Ten aanzien van de varianten (b), (c) en (d) hebben wij de volgende opmerkingen inzake de toepassing van het specifieke winstregime voor de scheepvaart, het tonnageregime.

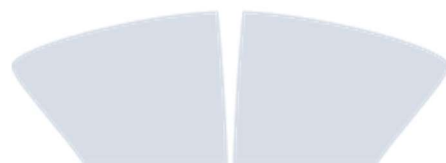
Tonnageregime

Indien het tonnageregime wordt toegepast, wordt de winst uit zeescheepvaart bepaald op basis van de nettotonnage van de geëxploiteerde schepen. De toepassing van het tonnageregime vindt momenteel plaats op het fiscale eenheidsniveau. Dit betekent onder andere dat op geconsolideerd niveau gekeken wordt of sprake is van winst uit zeescheepvaart in de zin van art. 3.22 lid 4 en 5 Wet IB 2001.

In de scheepvaartsector is het gebruikelijk om de juridische eigendom van de schepen en de operationele activiteiten onder te brengen in aparte entiteiten binnen één fiscale eenheid. Dit vanwege het beperken van de aansprakelijkheid, ten behoeve van het financieren van de schepen en/of vlagvoering. Het management, waaronder het technisch, crew en commercieel beheer, vinden plaats binnen andere maatschappijen binnen de fiscale eenheid.

De materiele scheepvaartonderneming vormt de fiscale eenheid en past op dat niveau de tonnageregeling toe. Echter, de maatschappijen die onderdeel uitmaken van die fiscale eenheid en onderdeel zijn van de materiele scheepvaartonderneming kwalificeren op 'stand-alone' basis niet voor toepassing van de tonnageregeling. Hierdoor ontstond bijvoorbeeld onduidelijkheid over de onderworpenheid van de maatschappij die de eigendom van het schip houdt voor de toepassing van de deelnemingsvrijstelling van artikel 13 van de Wet vennootschapsbelasting 1969 (Wet Vpb). Op basis van de parlementaire toelichting bij de totstandkoming van de Wet spoedreparatie fiscale eenheid is gebleken dat het toepassen van de per-elementbenadering bij het fiscale eenheidsregime in de huidige vorm niet leidt tot onvoldoende onderworpenheid voor de deelnemingsvrijstelling indien een bijzonder regime van toepassing is. De beperkte fiscale eenheid zoals wij die nu kennen (variant a) heeft op dit moment nog niet geleid tot een inperking van het tonnageregime.

Echter, als de nieuwe groepsregeling wordt vormgegeven op basis van variant (b), (c) of (d), komt de volledige consolidatie (mogelijk) te vervallen. Op 'stand-alone' basis kwalificeren de maatschappijen die onderdeel uitmaken van de fiscale eenheid en onderdeel zijn van de materiele scheepvaartonderneming niet voor toepassing van de tonnageregeling, waardoor de winst van de scheepvaartonderneming voor een deel niet





meer kwalificeert voor belasting op basis van nettotonnage. Dit is een ongewenst effect, aangezien de wetgever de tonnageregeling wenst toe te passen op het niveau van de materiele scheepvaartonderneming. Daarbij is destijds vanuit praktische overwegingen aangeknoopt bij de fiscale eenheid, maar indien de fiscale eenheid zodanig verandert dat de consolidatie komt te vervallen, pleiten wij voor een nieuw aanknopingspunt.

Aanbevelingen

In WFR 2018/145 (*'t Schip ingaan met de deelnemingsvrijstelling*) hebben mevr. drs. C. Roozen, mr. J.W.F. Bevers en mr. W.V. Boldewijn een aanbeveling gedaan voor een directe wijziging in het tonnageregime en de deelnemingsvrijstelling. Dit artikel zag specifiek op de toepassing van de deelnemingsvrijstelling na de aangekondigde spoedreparatiemaatregelen die de per-elementbenadering van het HvJ EU moesten ondervangen, maar de gedachte die in het artikel naar voren komt is als volgt. De consolidatiegedachte voor ondernemingen die zich bezighouden met het in rompbefrachtiging geven en het exploiteren van schepen is reeds in de wet verankerd. Voor de toepassing van het tonnageregime is het van belang dat de eigendom en de exploitatie beiden in Nederlandse entiteiten zijn ondergebracht.

Op basis van de tonnageregeling is het mogelijk om, zonder dat sprake is van een fiscale eenheid, de activiteiten van entiteiten toe te rekenen aan andere belastingplichtigen, waardoor deze alsnog kunnen kwalificeren voor het tonnageregime. Indien bijvoorbeeld het (economisch) eigendom van de schepen toekomt aan een commanditaire vennootschap (samenwerkingsverband) waarbij ieder van de commandieten slechts een klein deel van het eigendom houdt, kan het beheer dat de beherend vennoot verricht – op grond van art. 3.22, lid 11 Wet IB – worden toegerekend aan de commanditaire vennoot, zodat deze toch zal voldoen aan het beheersvereiste van het tonnageregime.

De KVNR stelt daarom voor om deze consolidatiegedachte uit te breiden en meer expliciet in het huidige tonnageregime te vervatten, zodat het kan worden gecontinueerd indien de fiscale consolidatie voor de vennootschapsbelasting komt te vervallen.

Afsluiting

De KVNR verzoekt het ministerie van Financiën bovenstaande in overweging te nemen bij de verdere uitwerking van de groepsregeling voor de vennootschapsbelasting.

