



NOTITIE

Afzender: Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
Ontvanger: Internetconsultatie
Datum: zondag 4 december 2022
Onderwerp: Reactie KVNR op conceptwetsvoorstel Wet minimumbelasting 2024

Reactie KVNR op conceptwetsvoorstel Wet minimumbelasting 2024

Met interesse heeft de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) kennisgenomen van het conceptwetsvoorstel Wet minimumbelasting 2024.

De KVNR is de vertegenwoordiger van in Nederland gevestigde reders die actief zijn in de zeevaart. De activiteiten van de KVNR zijn gericht op politiek, overheid, maritiem cluster en samenleving. Doel van de belangenbehartiging is dat reders wereldwijd onbelemmerd kunnen ondernemen met schone schepen die veilig varen met bekwame bemanning.

Aanleiding

De samenloop tussen het conceptwetsvoorstel en het tonnageregime is voor de KVNR aanleiding om op deze internetconsultatie te reageren. De impact van het conceptwetsvoorstel op het tonnageregime is in potentie zeer groot. Vooral voor de reders werkzaam in de offshoresector, die in Nederland vooral de windmolenparken op zee bouwen en daarmee essentieel zijn voor de energietransitie. De Nederlandse reders in de offshore zijn bijzonder innovatief – en staan ook mondiaal zo bekend – en werken ook veel met Nederlandse zeevarenden en Nederlands technisch personeel. Ten aanzien van de scheepsmanagementbedrijven merkt de KVNR nog expliciet op dat die volwaardig onderdeel uitmaken van de Nederlandse maritieme sector.

Nederland doorbreekt het mondiale fiscale gelijke speelveld voor de zeevaart

Het aantal scheepvaartondernemingen met een omzet van meer dan € 750 miljoen is niet groot. Zowel de OESO als het Nederlandse kabinet heeft echter al aangekondigd dat deze omzeldrempel zal worden verlaagd. Ook de substance *carve out* wordt over een aantal jaren afgebouwd. Dit geeft een onzekerheid voor reders die in Nederland zijn gevestigd, die zodanig groot is, dat zij investeringsbeslissingen uitstellen of overwegen om te verplaatsen naar landen die nog niet zo ver zijn met de implementatie van de OESO-afspraken en de (nog niet aangenomen) EU-richtlijn. Nederland is, voor zover de KVNR bekend, de eerste EU-lidstaat die een conceptwetsvoorstel heeft gepubliceerd. Hiermee doorbreekt Nederland als eerste land het mondiale fiscale gelijke speelveld dat in de zeescheepvaart bestaat.



Een concreet voorbeeld is de voorliggende vraag van een Nederlandse reder met vestigingen in Nederland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk. Deze reder, actief in de offshoresector, heeft op dit moment de keuze voorliggen of de exploitatie van een aantal zeeschepen, dat nu vanuit Nederland gebeurt, in Nederland blijft of wordt verplaatst naar Noorwegen of het Verenigd Koninkrijk. In die twee landen heeft deze reder namelijk al kantoren en gekwalificeerd personeel om de exploitatie van de betreffende schepen uit te voeren. Dit is niet een unieke casus. Er zijn op dit moment meerdere reders, juist in de offshoresector, die zich beraden op hun positie in Nederland.

Omdat Nederland de sterke politieke ambitie heeft om de minimumbelasting van 15% zo spoedig mogelijk in te voeren en hiermee het fiscale gelijke speelveld als eerste te doorbreken, betekent dit op de korte tot middellange termijn een verslechtering van het Nederlandse maritieme vestigingsklimaat. Op het moment dat er opnieuw een mondiaal fiscaal gelijk speelveld is, komt hier – voor wat betreft de fiscaliteit – weer een einde aan. Daar komt bij dat in de (nog niet aangenomen) EU-richtlijn er een strengere positie wordt ingenomen dan in de OESO-regels, zodat juist in de zeescheepvaart een mondiaal fiscaal gelijk speelveld waarschijnlijk niet bereikbaar is. Men moet in het achterhoofd houden dat eenmaal uit Nederland vertrokken bedrijven en activiteiten niet binnen afzienbare tijd weer terugkeren.

Verschillende definities 'kwalificerend inkomen uit zeescheepvaart'

In het onderliggende conceptwetsvoorstel wordt een nieuwe definitie van inkomen uit zeescheepvaart geïntroduceerd. De KVNR vraagt zich af waarom hiervoor is gekozen. De Nederlandse belastingwetgeving kent immers al een definitie, namelijk die in artikel 3.22 Wet IB 2001, die gebaseerd is op de EU-richtsnoeren. Waarom wordt hier niet bij aangesloten?

EU-richtsnoeren staatssteun maritiem transport

De tonnageregimes die vele EU-lidstaten kennen, worden door de Europese Commissie getoetst aan de richtsnoeren staatssteun maritiem transport (2004/C 13/03). Ook het Nederlandse tonnageregime is getoetst aan deze richtsnoeren en goedgekeurd. Artikel 6.12 van het onderliggende conceptwetsvoorstel wijkt af van deze Europese richtsnoeren. Dit is onwenselijk. Daarnaast betekent de methodiek zoals vastgelegd in het conceptwetsvoorstel dat ook de reders die voor 100% kwalificeren voor de vrijstelling van inkomen uit internationale scheepvaart jaarlijks alle toetsen moeten doorlopen. Dit leidt tot een onevenredig zware administratieve last.





Inconsistenties

Indachtig het voornoemde heeft de KVNR in het conceptwetsvoorstel de volgende onderwerpen geïdentificeerd die inconsistenties bevatten met reeds bestaande Nederlandse en Europese wet- en regelgeving:

- (i) Offshore serviceschepen
- (ii) Internationaal verkeer
- (iii) Scheepsmanagement
- (iv) Inkomen uit bareboat charters
- (v) Substance eisen
- (vi) Tekstuele aandachtspunten

Hierna volgt per inconsistentie een beschrijving van het concrete probleem en aanbevelingen om die problemen op te lossen.

De KVNR roept de Nederlandse overheid op om de voorgenomen koploperpositie te herzien, dan wel alleen door te zetten als de hier geïdentificeerde inconsistenties en onjuistheden worden overgenomen in het (concept)wetsvoorstel.

(i) *Offshore serviceschepen*

Beschrijving van het probleem

In artikel 6.12, lid 6, sub a, onder 1° van het conceptwetsvoorstel wordt "het vervoer van passagiers of vracht per schip in het internationale verkeer" onder de vrijstelling van inkomen uit internationale scheepvaart gebracht. Deze bewoording sluit echter (in aanzienlijke mate) de diensten uit die door offshore serviceschepen worden geleverd, ook al worden deze diensten in bijna alle bestaande bijzondere scheepvaartbelastingregelingen van rechtsgebieden met een grote offshore dienstvaartsector, waaronder de tonnagebelastingregeling van Nederland, als in aanmerking komende inkomsten beschouwd.

Het commentaar op de GloBE Rules geeft in paragraaf 153 enige verlichting met betrekking tot de uitsluiting van offshore serviceschepen:

"153. [...] The exclusion does not apply to the profits from towing or dredging activities but it would apply to the profits from transportation of passengers or cargo in international traffic by offshore service vessels."

In de context van het conceptwetsvoorstel blijft het onduidelijk of deze uitbreiding tot offshore serviceschepen kan worden toegepast.

- Schepen die sleep- en baggeractiviteiten verrichten worden ook beschouwd als offshore serviceschepen in het kader van vele internationale





scheepvaartregelingen, waaronder het tonnageregime van Nederland en andere tonnagebelastingregelingen binnen de EU. Zie de Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer (2004/C 13/03). Als zodanig moet de uitsluiting tot deze vaartuigen worden uitgebreid;

- De beperking van de uitsluiting tot de winst uit het vervoer van passagiers of vracht in het internationale verkeer gerealiseerd door offshore serviceschepen is eveneens problematisch. Volgens vele internationale scheepvaartregelingen, waaronder de Nederlandse tonnagebelastingregeling, komen 100% van de activiteiten van offshore serviceschepen voor een dergelijke uitsluiting in aanmerking;
- De verwijzing naar "internationaal verkeer" in het conceptwetsvoorstel, dat wil zeggen "waarbij het vervoer niet plaatsvindt via binnenwateren in dezelfde staat" is eveneens onpraktisch. Dit houdt in dat de winsten uit het vervoer van passagiers of vracht door offshore serviceschepen in een groot aantal gevallen niet in aanmerking zullen komen, omdat deze schepen meestal opereren tussen twee punten binnen hetzelfde rechtsgebied, bijvoorbeeld van een haven naar een offshore-installatie op het continentaal plat van hetzelfde rechtsgebied, of omgekeerd. Denk hierbij onder meer aan zeeschepen die materiaal vervoeren voor de bouw van windmolenparken op zee (binnen één jurisdictie, bijvoorbeeld Nederland).

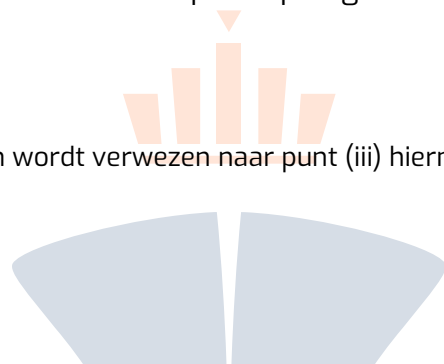
Voorgestelde oplossingen

De meest pragmatische oplossing zou zijn om de activiteiten van offshore serviceschepen op te nemen in de definitie van "inkomen uit internationale scheepvaart" in artikel 6.12, lid 6, sub a van het conceptwetsvoorstel, voor zover dergelijke activiteiten reeds in aanmerking komen voor uitsluiting krachtens door de EU/EER of OESO goedgekeurde scheepvaartbelastingregimes. Een dergelijke opname zou kunnen geschieden door toevoeging van onderdeel 7° aan artikel 6.12, lid 6, sub a:

"7°. elke andere activiteit¹ die inkomen genereert en kwalificeert onder het tonnagebelastingregime van een lidstaat van de EU of EER of een door de OESO goedgekeurd belastingregime voor de scheepvaart."

Een aanvullende oplossing is de uitbreiding van de toelichting op het conceptwetsvoorstel met de verwijzing naar offshore serviceschepen in paragraaf 153 van het OESO-commentaar:

¹ Voor de uitsluiting van scheepsmanagement activiteiten wordt verwezen naar punt (iii) hierna.





"153. [...] The exclusion also applies to the profits from activities by offshore service vessels to the extent that such profits qualify under special shipping tax regimes, including those approved by the OECD."

(ii) *Internationaal verkeer*

Beschrijving van het probleem

Artikel 6.12, lid 6, sub a van het conceptwetsvoorstel beperkt het inkomen uit internationale scheepvaart tot het vervoer van passagiers of vracht per schip "in het internationale verkeer".

De definitie van "internationaal verkeer" ("international traffic") wordt verder uitgewerkt in paragraaf 153 van het OESO-commentaar:

"153. [...] For the purposes of the GloBE Rules, the term "international traffic" means any transport by a ship, except when the ship is operated solely between places within a single jurisdiction (regardless of whether such jurisdiction is the same jurisdiction as the one in which the Constituent Entity is located). This differs slightly from the definition in Article 3 of the OECD Model, which adds the qualification "and the enterprise that operates the ship or aircraft is not an enterprise of that State". While these words are necessary for the proper operation of Article 8 of the OECD Model Tax Convention, the transport by a ship, when the ship is operated solely between places in a jurisdiction and the Constituent Entity that operates the ship is located in that jurisdiction, would also not be considered as international traffic for purposes of the GloBE Rules."

In artikel 6.12, lid 6, sub a van het conceptwetsvoorstel wordt "internationale scheepvaart" gedefinieerd als "[...] activiteiten, waarbij het vervoer niet plaatsvindt via binnenwateren in dezelfde staat". Hoewel de definitie enigszins verschilt, lijkt de interpretatie in overeenstemming met de OESO-definitie van "international traffic".

Deze definitie van "international traffic" in het OESO-kader en de overeenkomstige definitie in de artikelsgewijze toelichting bij het onderliggende conceptwetsvoorstel, namelijk "onder internationaal verkeer wordt verstaan elke vorm van transport bij schip, tenzij sprake is van transport binnen dezelfde staat, ongeacht of de groepsentiteit in die staat is gevestigd", zijn beide te eng en leiden tot de volgende problemen:

- De GloBE Rules hanteren een definitie die veel strikter is dan de definitie van artikel 3 van het OESO-modelbelastingverdrag. De meeste scheepvaartbelastingregimes die overal ter wereld van kracht zijn, zoals het Nederlandse tonnageregime, hanteren een veel ruimere definitie, die vaak alleen betrekking heeft op activiteiten "over zee". Zie de definitie in de Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer (2004/C 13/03).



- Met name (i) het vervoer van goederen en personen over zee tussen twee havens in één jurisdictie, en (ii) de activiteiten van offshore serviceschepen, bijvoorbeeld tussen een haven en een offshore-installatie op het continentaal plat van dezelfde jurisdictie zouden buiten de activiteiten vallen die in aanmerking komen voor inkomen uit internationale scheepvaart, hoewel zij wel in aanmerking komen voor de meeste scheepvaartbelastingregimes, met inbegrip van het tonnageregime van Nederland.

Voorgestelde oplossingen

Deze kwestie zou kunnen worden opgelost door de term "internationaal verkeer" in artikel 6.12, lid 6, sub a van het conceptwetsvoorstel en de verwijzing naar "[...] niet [...] via binnenwateren in dezelfde staat" in het conceptwetsvoorstel te vervangen door de term "over zee".

Dit zou ook kunnen worden bereikt door de definitie van "international traffic" in paragraaf 153 van het OESO-commentaar of de definitie van "internationaal verkeer" in het artikelsgewijze commentaar bij artikel 6.12, lid 6, uit te breiden naar "alle vervoer per schip over zee".

(iii) Scheepsmanagement

Beschrijving van het probleem

- Inkomen uit scheepsmanagement van in aanmerking komende schepen die eigendom zijn van derden lijkt niet te vallen onder de definitie van inkomen uit internationale scheepvaart (artikel 6.12, lid 6, sub a van het conceptwetsvoorstel), maar zij zijn wel opgenomen in de scheepvaartbelastingregimes van vele jurisdicties uit de hele wereld, zoals de tonnagebelastingregelingen van de EU en Nederland (vergelijk artikel 3.22 Wet IB 2001).
- In artikel 6.12, lid 6, sub b, onder 4^o van het conceptwetsvoorstel worden alleen bepaalde diensten opgesomd als "Inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart".

Voorgestelde oplossingen

- De meest pragmatische oplossing zou zijn om inkomen uit scheepsmanagement op te nemen als "Inkomen uit internationale scheepvaart", die zijn gedefinieerd in artikel 6.12, lid 6, sub a van het conceptwetsvoorstel. Voor een tekstvoorstel wordt verwezen naar de voorgestelde nieuwe tekst onder i) Offshore serviceschepen.





- Bij wijze van alternatief zou de formulering van artikel 6.12, lid 6, sub a, onder 1° van het conceptwetsvoorstel kunnen worden aangevuld met de formulering "beheerd door" met een nadere toelichting in het GloBE Rules commentaar dat "the net income obtained from the management of qualifying ships", zoals omschreven in artikel 6.12, lid 6, sub a, onder 1° van het conceptwetsvoorstel, ook als inkomen uit internationale scheepvaart kunnen worden aangemerkt.

(iv) *Inkomen uit bareboat charters*

Beschrijving van het probleem

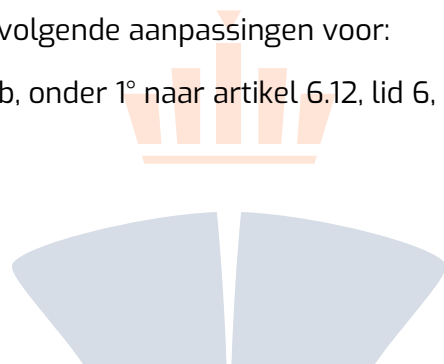
Inkomen uit bareboat charters kan kwalificeren als "Inkomen uit internationale scheepvaart" (artikel 6.12, lid 6, sub a, onder 4° van het conceptwetsvoorstel) in de gevallen waarin het kwalificerende schip is verhuurd op bareboat basis aan een andere groepsentiteit of als "Inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart" (artikel 6.12, lid 6, sub b, onder 1° van het conceptwetsvoorstel) in gevallen waarin het kwalificerende schip is verhuurd aan een andere scheepvaartonderneming die geen groepsentiteit is, onder de voorwaarde dat de verhuur niet langer dan drie jaren is overeengekomen. In vele internationale zeevaartbelastingregimes is een dergelijke voorwaarde opgenomen, maar de verhuur op bareboat basis aan een derde partij (binnen een beperkte tijdsperiode) vormt dan geen inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten, maar inkomen uit internationale scheepvaart.

- De kwalificatie van inkomen uit bareboat charters als inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten levert in de praktijk grote problemen op, omdat *single ship companies* die hiervoor worden gebruikt vaak in een andere jurisdictie zijn gevestigd dan de exploitant (huurder) van het schip. Dergelijke *single ship companies* hebben zelf geen inkomen uit internationale scheepvaart. Daardoor wordt niet aan de 50%-toets voldaan.
- In meer algemene zin is de definitie van inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten beperkt tot de voorbeelden, genoemd in het commentaar bij artikel 8 van het OESO-modelverdrag. In internationale zeevaartbelastingregimes is de definitie van inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten veel breder en houdt verband met de algemene voorwaarde dat het "verband moet houden met" inkomen uit internationale scheepvaart.

Voorgestelde oplossingen

Om deze problemen op te lossen, stelt de KVNR de volgende aanpassingen voor:

- Verplaats de tekst van artikel 6.12, lid 6, sub b, onder 1° naar artikel 6.12, lid 6, sub a, onder 4°.





- Verruim het toepassingsbereik van inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten (artikel 6.12, lid 6, sub b) naar alle activiteiten die verband houden met inkomen uit internationale scheepvaart.

Dit kan als volgt worden verwoord in de tekst:

"4°. leasing van een schip aan een andere groepsentiteit **of aan een andere scheepvaartonderneming die geen groepsentiteit is**, indien dat schip wordt gebruikt voor het vervoer van passagiers of vracht in het internationale verkeer, op basis van rompbevrachting **en niet langer dan drie jaren is overeengekomen**;

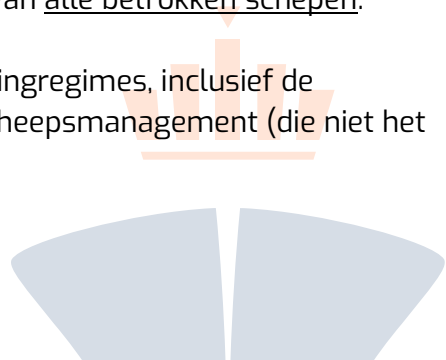
"b. *inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart*: het door een groepsentiteit behaalde netto-inkomen uit de volgende activiteiten, mits die activiteiten hoofdzakelijk worden verricht in verband met **activiteiten die verband houden met inkomen uit internationale scheepvaart als bedoeld in sub a van dit lid, zoals, maar niet beperkt tot ~~het vervoer van passagiers of vracht per schip in het internationale verkeer~~**: [...]"

(v) *Substance eisen*

Beschrijving van het probleem

Onder artikel 6.12, lid 1 van het conceptwetsvoorstel moet de groepsentiteit aannemelijk maken dat het strategisch of commercieel beheer van alle betrokken schepen feitelijk wordt verricht vanuit de staat waar zij is gevestigd.

- Allereerst merken wij op dat de begrippen "strategisch beheer" en "commercieel beheer" geen vast gedefinieerde begrippen zijn. De tekst lijkt te suggereren dat 100% van het strategische of commerciële beheer in de staat moet plaatsvinden. Dus als een klein deel van dit beheer in een andere staat wordt verricht, is de uitsluiting van het inkomen uit internationale scheepvaart niet van toepassing. Het is voor een reder dus van zeer groot belang of 100% dan wel 99% van het relevante beheer in de staat van vestiging wordt verricht. Dit gaat in de praktijk ongetwijfeld tot veel discussie leiden.
- Onder vele internationale scheepvaartbelastingregimes, inclusief de tonnageregimes in de EU en EER, moet ten aanzien van het strategisch of commercieel beheer van de scheepvaartonderneming aannemelijk worden gemaakt dat die feitelijk wordt verricht vanuit de staat waar zij is gevestigd. Dus niet het strategisch of commercieel beheer van alle betrokken schepen.
- Onder vele internationale scheepvaartbelastingregimes, inclusief de tonnageregimes in de EU en EER, valt ook scheepsmanagement (die niet het





strategisch of commercieel management van de schepen verrichten, maar “slechts” het volledige bemannings- en technische beheer; zie ook onder (iii) Scheepsmanagement hierboven).

- Een aparte, aanvullende set van substance eisen leidt tot een aanzienlijke administratieve last voor zowel de belastingplichtige als de Belastingdienst, bovenop de reeds bestaande substance eisen die Nederland kent in het tonnageregime.

Voorgestelde oplossingen

Een praktische oplossing is om de tekst van artikel 6.12, lid 1 van het conceptwetsvoorstel aan te passen:

“1. Voor het bepalen van het kwalificerende inkomen of verlies van een groepsentiteit blijft het inkomen of verlies uit internationale scheepvaart en inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart van die groepsentiteit buiten aanmerking indien die groepsentiteit aannemelijk maakt dat het ~~aan de strategische of commerciële~~ beheer ~~seisen voldoet van een lidstaat van de EU of EER of van een door de OESO goedgekeurd zeevaartbelastingregime van alle betrokken schepen feitelijk wordt verricht vanuit~~ in de staat waar zij is gevestigd.”

Als alternatief kan eraan worden gedacht dat in de artikelsgewijze toelichting een wettelijk vermoeden wordt opgenomen dat aan de voorwaarden van artikel 6.12, lid 1 wordt voldaan, als de groepsentiteit een tonnageregime van een lidstaat van de EU of EER of een door de OESO goedgekeurd zeevaartbelastingregime toepast, tenzij anderszins wordt aangetoond.

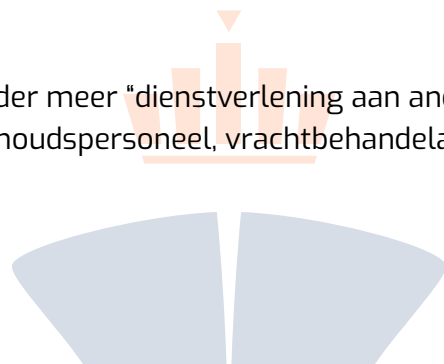
(vi) *Tekstuele aandachtspunten*

Beschrijving van het probleem

In de definitie van “internationale scheepvaart” staat dat het vervoer niet plaatsvindt via binnenwateren in dezelfde staat. Bij veel havens vindt het eerste c.q. laatste deel van de reis niet plaats over zee, bijvoorbeeld in de haven van Rotterdam (eerste c.q. laatste deel van de reis gaat over de Nieuwe Waterweg). Wij nemen aan dat indien een transport over zee plaatsvindt met inbegrip van transport over een waterweg van maritieme aard, het transport voor het gehele traject geacht wordt transport over zee te zijn. Dit conform de tonnageregeling (artikel 3.22, lid 12 Wet op de inkomstenbelasting 2001).

Beschrijving van het probleem

Als kwalificerende neveninkomsten kwalificeren onder meer “dienstverlening aan andere scheepvaartondernemingen door ingenieurs, onderhoudspersoneel, vrachtbehandelaars,





cateringpersoneel en personeel voor klantenservice" (artikel 6.12, lid 6, sub b, onder 4° van het conceptwetsvoorstel). Het begrip "ingenieur" in de Nederlandse tekst lijkt een andere lading te hebben dan het begrip in de Engelse versie van de conceptringlijn waar het begrip "engineers" wordt gebruikt. "Ingenieur" is een woord dat in Nederland wordt gebruikt voor hoog opgeleid technisch personeel. Het Engelse woord "engineer" wordt gebruikt voor verschillende functies, functieniveaus en kennisniveaus. Wij stellen voor om hier "technisch personeel" te gebruiken.

Voorstel tot aanpassing van artikel 6.12 van het conceptwetsvoorstel

Bovenstaand commentaar leidt uiteindelijk tot de volgende aanpassingen in het voorgestelde artikel 6.12 van het conceptwetsvoorstel.

Artikel 6.12 Uitsluiting van inkomen uit internationale scheepvaart

1. Voor het bepalen van het kwalificerende inkomen of verlies van een groepsentiteit blijft het inkomen of verlies uit internationale scheepvaart en inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart van die groepsentiteit buiten aanmerking indien die groepsentiteit aannemelijk maakt dat het ~~aan de strategische of commerciële~~ beheers(e)isen voldoet van een lidstaat van de EU of EER of van een door de OESO goedgekeurd zeevaartbelastingregime ~~van alle betrokken schepen feitelijk wordt verricht vanuit~~ in de staat waar zij is gevestigd.
2. Voor de toepassing van het eerste lid bedraagt het totale inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart van alle in een staat gevestigde groepsentiteiten ten hoogste 50% van het totale inkomen uit internationale scheepvaart van deze groepsentiteiten.
3. Voor het bepalen van het inkomen uit internationale scheepvaart en het inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart komen in aftrek de door een groepsentiteit gemaakte kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan haar activiteiten in de internationale scheepvaart en gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart als bedoeld in het zesde lid.
4. Voor het bepalen van het inkomen uit internationale scheepvaart en het inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart komen de door een groepsentiteit gemaakte kosten die indirect voortvloeien uit haar activiteiten in de internationale scheepvaart als bedoeld in het zesde lid, onderdeel a, onderscheidenlijk haar gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart als bedoeld in het zesde lid, onderdeel b, in aftrek naar rato van haar inkomen uit die activiteiten ten opzichte van haar totale inkomen.





5. Alle directe en indirecte kosten die overeenkomstig het derde en vierde lid worden toegerekend aan het inkomen uit internationale scheepvaart en het inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart van een groepsentiteit worden uitgesloten van de berekening van het kwalificerende inkomen of verlies van die groepsentiteit.
6. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:
- a. *inkomen uit internationale scheepvaart*: het door een groepsentiteit behaalde netto-inkomen uit de volgende activiteiten, waarbij het vervoer ~~niet~~ plaatsvindt ~~via binnenwateren in dezelfde staat over zee~~:
- 1°. vervoer van passagiers of vracht per schip ~~in het internationale verkeer over zee~~, ongeacht of het schip eigendom is van, geleased wordt ~~of beheerd door~~ of anderszins ter beschikking staat van de groepsentiteit;
- 2°. vervoer van passagiers of vracht per schip ~~in het internationale verkeer over zee~~, op basis van een slotcharterovereenkomst.
- 3°. leasing van een schip dat wordt gebruikt voor vervoer van passagiers of vracht ~~in het internationale verkeer over zee~~, op basis van charter met volledige uitrusting, bemanning en bevoorrading;
- 4°. leasing van een schip aan een andere groepsentiteit ~~of aan een andere scheepvaartonderneming die geen groepsentiteit is~~, indien dat schip wordt gebruikt voor het vervoer van passagiers of vracht ~~in het internationale verkeer over zee~~, op basis van rompbevrachting ~~en niet langer dan drie jaren is overeengekomen~~;
- 5°. ~~de~~ participatie in een poolovereenkomst, een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap voor het vervoer van passagiers of vracht per schip ~~in het internationale verkeer over zee~~; ~~en~~
- 6°. ~~de~~ verkoop van een schip dat wordt gebruikt voor het vervoer van passagiers of vracht ~~in het internationale verkeer over zee~~, mits het schip gedurende ten minste één jaar voor gebruik is aangehouden door de groepsentiteit; ~~en~~
- 7°. ~~elke andere activiteit die inkomen genereert en kwalificeert onder het tonnagebelastingregime van een lidstaat van de EU of EER of een door de OESO goedgekeurd belastingregime voor de scheepvaart.~~
- b. *inkomen uit gekwalificeerde nevenactiviteiten in de internationale scheepvaart*: het door een groepsentiteit behaalde netto-inkomen uit de volgende activiteiten,



mits die activiteiten hoofdzakelijk worden verricht in verband met activiteiten die verband houden met inkomen uit internationale scheepvaart als bedoeld in sub a van dit lid, zoals, maar niet beperkt tot het vervoer van passagiers of vracht per schip in het internationale verkeer:

~~1°. leasing van een schip, op basis van rompbevrachting, aan een andere scheepvaartonderneming die geen groepsentiteit is, mits de charterovereenkomst niet langer dan drie jaar duurt;~~

2°. verkoop van door andere scheepvaartondernemingen uitgegeven vervoersbewijzen voor het binnenlandse deel van een internationale reis;

3°. leasing en kortdurende opslag van containers of overligkosten voor vertraagde retour van containers;

4°. dienstverlening aan andere scheepvaartondernemingen door technisch personeel ingenieurs, onderhoudspersoneel, vrachtbehandelaars, cateringpersoneel en personeel voor klantenservice; en

5°. Investerings die integraal zijn verricht voor het drijven van een onderneming bestaande uit de exploitatie van schepen in het internationale verkeer op zee.

7. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder zee verstaan alle wateren die zich bevinden voorbij de laagwaterlijn van de kust. Indien een transport over zee plaatsvindt met inbegrip van transport door een waterweg van maritieme aard in de zin van de Verordening (EG) nr. 13/2004 van de Commissie van 8 december 2003 tot vaststelling van de lijst van waterwegen van maritieme aard, bedoeld in artikel 3, onder d), van Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad (PbEU 2004, L 3), wordt het transport voor het gehele traject geacht transport over zee te zijn.

