

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/196262

Uw kenmerk
2020Z17352

Datum 15 oktober 2020
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Agnes Mulder,
Postma en Omtzigt (allen CDA) over de toepassing van
het tonnageregime voor de offshoresector

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik, mede namens de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst en de minister van Economische Zaken en Klimaat de schriftelijke vragen van de leden Agnes Mulder, Postma en Omtzigt (allen CDA) over de toepassing van het tonnageregime voor de offshoresector en de kosten van de aanleg van windparken op zee.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel uit het Financiële Dagblad 'Nederland benadeelt offshoresector met strikt belastingregime'¹?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat Nederland strikter is dan andere Europese landen als het gaat om het al dan niet toepassen van het zogenoemde tonnageregime voor winst uit zeescheepvaart?

Vraag 3

Kunt u duidelijk maken hoe en in welke mate het kwalificeren van zeeschepen voor toepassing van het tonnageregime in Nederland afwijkt van vergelijkbare regimes in andere Europese landen? Welke typen schepen en/of activiteiten vallen in Nederland niet onder het tonnageregime die in andere landen daar wel onder vallen en vice versa?

Antwoord op vragen 2 en 3

De tonnageregeling biedt, kort gezegd, belastingplichtigen in de inkomstenbelasting en vennootschapsbelasting de mogelijkheid om voor een periode van ten minste tien jaar te kiezen voor een systeem waarbij de winst uit zeescheepvaart forfaitair wordt vastgesteld aan de hand van het netto

¹ FD, 20 september 2020

(<https://fd.nl/economie-politiek/1357318/nederland-benadeelt-offshoresector-met-strikt-belastingregime>)

scheepstonnage. Op onderdelen is de Nederlandse tonnageregeling strikter dan in andere landen. Zo kan in bijvoorbeeld Denemarken de winst die behaald wordt met de inzet van schepen die gebruikt worden voor het bouwen, repareren en ontmantelen van windmolens en andere offshore-installaties in aanmerking komen voor de tonnageregeling, terwijl dat in Nederland in sommige gevallen niet mogelijk is. Het kabinet zal in de evaluatie van de fiscale regelingen voor de zeescheepvaart het gelijke speelveld verder onderzoeken. Deze evaluatie zal naar verwachting in de eerste helft van 2021 afgerond worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/196262

Vraag 4

Klopt het dat het Nederlandse tonnageregime wel van toepassing is voor winst uit zeescheepvaart die wordt behaald bij de exploitatie van windturbines op zee? Kwalificeren schepen die betrokken zijn bij de aanleg van bijvoorbeeld een windmolenpark op zee ook voor toepassing van het Nederlandse tonnageregime? Zo ja, voor welke typen schepen en activiteiten geldt dat? Zo nee, waarom is dit niet het geval?

Antwoord 4

Het uitgangspunt bij de Nederlandse tonnageregeling is dat sprake dient te zijn van vervoer van zaken of personen in het internationale verkeer over zee. Dit betekent dat winst die behaald wordt bij de exploitatie van windturbines op zee niet in aanmerking kan komen voor de tonnageregeling. De winst die wordt behaald met de exploitatie van een schip bestemd voor het vervoer van zaken of personen in het internationale verkeer over zee naar een windmolenpark op zee kan echter wel in aanmerking komen voor de tonnageregeling. Voorts kan bij de aanleg van windmolenparken ook het vervoersdeel van de winst welke wordt behaald met de inzet van kraanschepen en kabelleggers kwalificeren voor de tonnageregeling.

Vraag 5

Wat betekent dit voor de kosten van zeescheepvaartactiviteiten die nodig zijn voor de aanleg van windparken op zee? In hoeverre kan het aanleggen van een windpark op zee hierdoor in Nederland duurder worden dan elders? Kan dit ook effecten hebben voor de keuzes van partijen die windmolens op zee willen ontwikkelen in Nederland?

Vraag 6

In hoeverre zorgen verschillen in de toepassing van het tonnageregime ervoor dat Nederlandse bedrijven, bijvoorbeeld bij de aanleg van windparken op zee, duurder zijn dan bedrijven uit het buitenland? Hoe groot zijn deze verschillen en wat betekenen deze voor de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven?

Antwoord op vragen 5 en 6:

Nederlandse belastingplichtigen die zeeschepen exploiteren die nodig zijn voor de aanleg van windparken op zee en niet gebruikt worden voor het internationale verkeer over zee naar een windmolenpark vallen onder het reguliere fiscale regime voor het bepalen van de winst in de inkomsten- of vennootschapsbelasting. Dit heeft effect op de kosten, maar de totale kosten zijn uiteraard afhankelijk van veel andere factoren die voor partijen onderling verschillen, zoals loonkosten, materiaalkosten, aanwezigheid van de juiste toeleveringsketen, etc. In welke mate ontwikkelaars van windparken op zee de kosten van de winstbelasting meewegen in hun keuze voor een partij die het windpark installeert en onderhoudt, kan het kabinet daarom niet inschatten. Hier kunnen voor partijen bovendien ook andere

afwegingen meespelen dan alleen kosten. In de praktijk zien we overigens dat Nederlandse partijen stevig vertegenwoordigd zijn bij het installeren en onderhouden van windparken in de Nederlandse Noordzee.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 7

Wat betekenen de verschillen in toepassing van de tonnageregimes voor de vergroening van de Nederlandse energieopwekking? Laten wij ons door de huidige toepassing van het tonnageregime hier als Nederland buitenspel zetten?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/196262

Antwoord 7

De vergroening van de Nederlandse energieopwekking is niet afhankelijk van de tonnageregimes die in Nederland of andere Europese landen van toepassing zijn voor activiteiten van zeeschepen. De wind op zee tenders zijn tot nu toe allemaal succesvol geweest en hebben bovendien geleid tot een spectaculaire kostendaling. Windenergie op zee wordt bovendien in Nederland sinds een aantal jaren zonder subsidie gebouwd. Dit zegt wat over de uitstekende uitgangspositie die Nederland heeft voor het aantrekken van partijen die bereid zijn in Nederlandse wind op zee te investeren.

Vraag 8

Wanneer zou er volgens u aanleiding zijn om het tonnageregime zodanig aan te passen dat het bijvoorbeeld ook toegepast kan worden bij activiteiten in het kader van de aanleg van windparken op zee? Is deze aanleiding er volgens u momenteel of in de nabije toekomst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Het kabinet wil de hiervoor genoemde evaluatie afwachten, alvorens uitspraken te doen over de wenselijkheid en vormgeving van een eventuele aanpassing van de tonnageregeling.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga