

Maritieme Fiscale regelingen

Standpunt

25 september 2024 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 19-04-2026



“De tonnageregeling en afdrachtvermindering zeevaart zijn essentieel voor het hebben van een maritieme sector in Nederland. Nederland moet het mondiale fiscale gelijke speelveld herstellen door schepen in de offshore er ook onder te laten vallen.”

Waarom is dit belangrijk?

Nederland kent drie fiscale regelingen voor de zeescheepvaart: de tonnageregeling, de afdrachtvermindering zeevaart en de willekeurige afschrijving voor zeeschepen. Om het beheer van schepen door Nederlandse reders in Nederland te houden, is de instandhouding van deze maritieme fiscale regelingen onmisbaar voor de Nederlandse zeescheepvaart, zeevarenden en maritieme sector als geheel.

Fiscale regelingen

Tonnageregeling



De tonnageregeling bestaat in Nederlands sinds 1996. Sindsdien hebben praktisch alle landen met een maritieme sector een tonnageregeling ingevoerd.

De tonnageregeling is een specifiek voor de zeescheepvaart geldend winstbelastingregime. Rederijen en scheepsmanagers kunnen steeds voor een periode van 10 jaar kiezen om het normale winstbelastingregime toe te passen of het tonnageregime. Hiervoor is afstemming met de Belastingdienst vereist.

De laatste kleine onderhoudsbeurt van de Nederlandse regeling stamt alweer uit 2010. Sinds die tijd heeft de zeescheepvaart zich vergaand ontwikkeld en zijn nieuwe typen schepen in de vaart gekomen. Bijvoorbeeld schepen die worden ingezet bij de bouw van offshore windparken. Deze schepen vallen niet onder de reikwijdte van de tonnageregeling, maar zouden hier wel onder moeten vallen gezien de aard van de werkzaamheden.

Afdrachtvermindering zeevaart



De afdrachtvermindering zeevaart stelt reders door middel van een loonkostenverlichting in staat vanuit Nederland te concurreren in de mondiale zeescheepvaart. Deze regeling versterkt tevens de arbeidsmarktpositie van Nederlandse zeevarenden. Daarmee is deze regeling voorwaardelijk voor de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag en dus ook voor de werkgelegenheid.

Het doel van de regeling is drieledig:

- 1 het versterken van de arbeidsmarktpositie van Nederlandse zeevarenden;
- 2 het versterken van de concurrentiepositie van Nederlandse reders;
- 3 het versterken van de Nederlandse maritieme cluster via Nederlandse zeevarenden die doorstromen naar een functie aan de wal na hun carrière aan boord.

Zonder deze regeling verdwijnen de Nederlandse zeevarenden van de vloot, met alle consequenties van dien voor de gehele Nederlandse maritieme cluster. Veel Nederlandse zeevarenden die hun carrière voortzetten aan de wal, doen dat in de Nederlandse maritieme cluster vanwege hun kennis en expertise.

Willekeurige afschrijving zeeschepen



Reders met zeeschepen die niet kwalificeren voor de tonnageregeling kunnen willekeurig afschrijven op deze schepen. Dit houdt in dat zij versneld de aankoopkosten van een zeeschip fiscaal kunnen afschrijven. Daarmee wordt de fiscale winst van de reder verlaagd. Dit voordeel is tijdelijk. Want over een zeeschip dat al fiscaal is afgeschreven, kan niet nog meer worden afgeschreven. De fiscale winst is na de volledige afschrijving dus weer hoger, zodat vanaf dat moment dus ook meer belasting moet worden betaald.

De willekeurige afschrijving zeeschepen is dus een aanvulling op de tonnageregeling. Reders die in Nederland belasting betalen, maar niet de tonnageregeling kunnen toepassen, kunnen door deze regeling dus alsnog een (tijdelijk) liquiditeitsvoordeel hebben.

Hoe lossen we dit op?

De tonnageregeling en afdrachtvermindering zeevaart zijn toe aan groot onderhoud. Op dit moment kan de tonnageregeling uitsluitend worden toegepast op schepen die transportactiviteiten verrichten en een aantal specifiek benoemde type schepen. Vanwege technologische ontwikkelingen en de maatschappelijke behoefte, pleit de KVNR ervoor dit om te draaien waardoor alle zeeschepen in principe onder de regeling vallen. Voor specifieke schepen of activiteiten die er niet onder moeten vallen, wordt een met de sector afgestemde lijst van niet kwalificerende schepen gehanteerd.

Hiermee wordt het fiscale speelveld met de maritieme landen om ons heen weer gelijk. In ieder geval dienen als gevolg daarvan werkschepen, baggerschepen, chase and guard schepen, stenenstorters en andere schepen gebruikt voor marine assistance, maar ook transportschepen die bijvoorbeeld CO2 van land naar een opslaglocatie op zee vervoeren, kwalificerende schepen voor de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart te worden.

Dit geldt ook voor de afdrachtvermindering zeevaart. De regeling draagt bij aan de concurrentiepositie van Nederlandse reders en zeevarenden met hun Europese en mondiale concurrenten.

Het is dan ook van belang om de regeling zo aantrekkelijk mogelijk te maken en te houden. Dit kan onder meer door de verrekenmogelijkheid zo optimaal mogelijk te maken en de reikwijdte van de regeling uit te breiden naar offshore.

Stand van zaken - 1 november 2024

3 oktober 2024:

Tijdens een debat in de Tweede Kamer op 3 oktober 2024 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)  toegezegd om met de staatssecretaris van Financiën te overleggen hoe de uitbreiding van de regelingen naar offshore moeten worden vormgegeven. Dit overleg moet in het najaar van 2024 plaatsvinden. De KVNR kijkt uit naar de conclusies van de bewindspersonen.

21 februari 2023:

In februari 2023 heeft de Tweede Kamer ook nog eens een motie van Chris Stoffer (SGP) aangenomen, die de regering opdraagt de schepen actief in de offshore volledig onder de

reikwijdte van de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart te brengen. Uiteraard moet een en ander binnen de Europese staatssteunkaders worden uitgewerkt.

2022:

Het evaluatierapport is in 2022 door de minister van Infrastructuur en Waterstaat naar de Tweede Kamer gestuurd. De conclusie van Deloitte is dat de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart voorwaardelijk zijn voor het bestaan van een Nederlandse vloot en een Nederlands maritiem cluster. Om de mondiale concurrentie aan te kunnen, wordt eveneens door Deloitte de aanbeveling gedaan om de reikwijdte van de tonnageregeling te verruimen naar schepen werkzaam in de offshore industrie.

2021:

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft, in afstemming met het ministerie van Financiën, de maritieme fiscale regelingen door Deloitte laten evalueren.

KVNR TONNAGE- REGELING



DEZE VIDEO IS BESCHIKBAAR ALS U DE COOKIES [ACCEPTEERT](#)

Auteur en persvoorlichting

Auteur



Lodewijk Wisse

JURIDISCH, FINANCIËEL EN FISCAAL ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 8397 8355



wisse@kvnr.nl

persvoorlichting



Nathan Habers

HOOFD COMMUNICATIE EN EXTERNE BETREKKINGEN

06 2392 4513

habers@kvnr.nl



Andere interessante items...

Standpunt



Maritieme Autoriteit

“Voor een sterke Nederlandse zeescheepvaart is een Nederlandse maritieme autoriteit noodzakelijk. Nederland verliest op dit moment marktaandeel in de wereldwijde...

19-11-2024



Wat is "Varen onder een vlag"?

Dagelijks varen tienduizenden schepen wereldwijd op zee. Van gigantische containerschepen tot de kleinste sleepbootjes in de haven en van snel varende koelschepe...

02-11-2024