

Mr. S.W.C. Wortelboer

Het tonnageregime

2e druk

 Wolters Kluwer

Deventer – 2020

VOORWOORD

Deze brochure heeft het tonnageregime als onderwerp. Dit specifiek voor de zeescheepvaart ontworpen fiscale stelsel wijkt volledig af van de reguliere inkomsten- of vennootschapsbelasting bepalingen. Ondanks dat het tonnageregime reeds in 1996 in de Nederlandse fiscale wetgeving is ingevoerd, was er tot de eerste druk (2012) nog geen boek over verschenen. Het is dan ook een eer om de tweede druk van dit boek te schrijven.

Door het specifieke karakter van de Nederlandse maritieme sector met haar voortdurende streven naar een mondiaal level playing field, is ook een specifiek winstregime ontstaan. Het succes van het Nederlandse tonnageregime is niet alleen af te meten aan de toename van de economische maritieme activiteit sinds de invoering ervan, maar het is ook af te meten aan de navolging dat het systeem in Europa, maar ook in andere delen van de wereld heeft gehad. In vele Europese landen heeft Nederland met het tonnageregime de nieuwe standaard gezet voor de belastingheffing over winst behaald met zeeschepen.

Deze brochure beschrijft het tonnageregime en de toepasbaarheid ervan in vele facetten. Ongetwijfeld zullen er facetten zijn die niet in dit boek zijn behandeld. Desondanks ben ik ervan overtuigd dat de meest relevante aspecten van het tonnageregime in dit boek aan bod komen.

Assen, 1 juli 2020

Mr. S.W.C. Wortelboer

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord / V

Lijst van gebruikte afkortingen / XI

Lijst met gehanteerde definities / XIII

HOOFDSTUK 1

Inleiding / 1

HOOFDSTUK 2

Historie fiscale faciliteiten zeescheepvaart / 3

2.1 Inleiding / 3

HOOFDSTUK 3

Europees perspectief / 7

3.1 Europese richtsnoeren voor zeevervoer / 7

3.2 Tonnageregime in andere (Europese) landen / 8

HOOFDSTUK 4

Tonnageregime / 11

4.1 Plaats binnen de Wet IB 2001 / 11

4.2 Keuze tussen normaal winstregime en tonnageregime / 11

HOOFDSTUK 5

Voorwaarden voor toetreding tot het tonnageregime / 15

5.1 Belastingplichtig in Nederland (binnen- of buitenlands belastingplichtig) / 15

5.2 Tijdig verzoek / 15

5.3 Kwalificerend schip / 20

5.4 Kwalificerende exploitatievorm / 25

5.4.1 Schip in eigendom of rompbevrachting / 25

5.4.2 Schip in commercieel beheer / 31

5.4.3 Schip in reischarter of tijdcharter / 32

5.4.4 Schip in management / 34

5.5 Overgang van normaal winstregime naar tonnageregime na het eerste jaar / 35

HOOFDSTUK 6

Toepassing van het tonnageregime op de jaarwinst / 37

- 6.1 Winst uit zeescheepvaart / 37
- 6.2 Resultaten uit kwalificerende activiteiten / 40
 - 6.2.1 Reguliere inkomsten kwalificerend voor het tonnageregime / 41
 - 6.2.2 Inkomsten uit direct met de zeescheepvaart samenhangende werkzaamheden / 42
 - 6.2.3 Werkzaamheden bij de bouw van een eigen schip c.q. voorafgaand aan de ingebruikname van een schip / 43
 - 6.2.4 Werkzaamheden tijdens de vaart van een schip / 46
 - 6.2.5 Winstsplitsing baggerschepen, kraanschepen, onderzoeksschepen, kabelleggers en pijpenleggers / 52
 - 6.2.5.1 Winstsplitsing baggerschepen / 52
 - 6.2.5.2 Winstsplitsing kraanschepen, onderzoeksschepen, kabelleggers en pijpenleggers / 57

HOOFDSTUK 7

Voorwaarden/gevolgen uittreding tonnageregime / 59

- 7.1 Beëindiging tonnageregime / 59
- 7.2 Afrekenen ZOR (duurzame inkrimping) / 60
- 7.3 Te boek stellen activa en passiva op waarde in het economische verkeer / 62

HOOFDSTUK 8

Samenloop tonnageregime met andere fiscale faciliteiten en regelingen / 63

- 8.1 Tonnageregime en IB-ondernemersfaciliteiten / 63
- 8.2 Tonnageregime en willekeurige afschrijving / 64
- 8.3 Tonnageregime en bijtelling privégebruik woning/auto / 65
- 8.4 Tonnageregime en middeling / 65
- 8.5 Tonnageregime en bedrijfsoverdrachten / 65
- 8.6 Tonnageregime en fiscale eenheid vennootschapsbelasting / 68
- 8.7 Tonnageregime en verliesverrekening / 71
- 8.8 Tonnageregime en deelnemingsvrijstelling / 71
- 8.9 Tonnageregime en loonbelasting (afdrachtvermindering zeevarenden) / 73
- 8.10 Tonnageregime en omzetbelasting / 73
- 8.11 Tonnageregime en verdragen / 74

HOOFDSTUK 9

Praktische toepassing van het tonnageregime / 75

- 9.1 Inleiding / 75
- 9.2 Tonnageregime en scheepvaart-cv's / 75
 - 9.2.1 Inleiding / 75
 - 9.2.2 Scheepvaart-cv's op basis van het tonnageregime / 76
 - 9.2.3 Varianten scheepvaart-cv's / 78

Bijlage I: **Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer (State Aid Guidelines 2004) / 85**

Bijlage II: **Wetstekst artikel 3.22 tot en met 3.24 Wet IB 2001 (2020) / 103**

Bijlage III: **Lijst kwalificerende schepen / 109**

Literatuurlijst / 111

Jurisprudentieregister (op chronologische volgorde) / 113

Trefwoordenregister / 115

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Dit boek kan een handleiding zijn voor eenieder die als belastingplichtige, adviseur of geïnteresseerde te maken heeft met het tonnageregime, een specifiek voor de zeescheepvaart ingericht winstregime.

Voor de niet ingevoerde lezer wordt in hoofdstuk 2 gestart met een korte introductie van fiscale faciliteiten voor de zeescheepvaart. Met deze achtergrond is de introductie van het tonnageregime goed te begrijpen.

Het Nederlandse tonnageregime is ingebed in een Europeesrechtelijk steunkader. In hoofdstuk 3 wordt daarom stilgestaan bij het Europeesrechtelijk perspectief van het tonnageregime. En passant wordt kort aandacht besteed aan andere landen, zowel Europees als daarbuiten, die ook een soortgelijk tonnageregime kennen.

Vervolgens kom ik toe aan het Nederlandse tonnageregime. Hoofdstuk 4 behandelt het wettelijk kader van het tonnageregime. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de voorwaarden om tot het regime toe te treden. Hierbij worden onder meer het kwalificerende schip, de kwalificerende exploitatievormen alsmede de beheerseisen behandeld.

Nadat de belastingplichtige tot het tonnageregime is toetreden, zal jaarlijks de fiscale winst moeten kwalificeren als winst uit zeescheepvaart of winst uit overige activiteiten. In hoofdstuk 6 wordt hierop ingegaan, inclusief de jurisprudentie over de kwalificatie van inkomsten als winst uit zeescheepvaart. Ook wordt in dit hoofdstuk de, voor sommige schepen, noodzakelijke winstsplitsing behandeld.

Het tonnageregime kan eindigen, soms doelbewust door een belastingplichtige, soms door verkoop of tenietgaan van een schip. Een dergelijke overgang van het tonnageregime naar het 'normale' winstregime wordt in hoofdstuk 7 behandeld.

Hoofdstuk 8 is een verzameling van fiscale bepalingen die verband kunnen houden met het tonnageregime. Zo wordt onder meer stilgestaan bij de combinatie van het tonnageregime met bedrijfsopvolgingsfaciliteiten, de fiscale eenheid vennootschapsbelasting en de deelnemingsvrijstelling.

Het tonnageregime wordt in de praktijk toegepast bij het overgrote deel van de Nederlandse reders. Ook een andere grote doelgroep maakt direct of indirect gebruik van het tonnageregime. Dit betreft de participanten in scheepvaart-cv's. In hoofdstuk 9 ga ik in op deze praktische toepassing van het tonnageregime.

Tot slot een kleine handleiding voor enkele gebruikte termen. Het tonnageregime is een forfaitair regime om winst te bepalen met haar eigen winst afbakeningsregels. Om deze reden gebruik ik in dit boek de term 'tonnageregime' in plaats van tonnageregeling, tonnagegrondslag, tonnenregeling of het Engelse begrip 'tonnage tax'.

In dit boek wordt met enige regelmaat de vergelijking gemaakt tussen het tonnageregime enerzijds en de gebruikelijke wijze van winst bepalen op basis van goed koopmansgebruik en de daarbij behorende fiscale bepalingen van winst uit onderneming.¹ In dit boek hanteer ik voor dit winstregime de term 'normaal' winstregime.

In dit boek wordt ook met enige regelmaat een nautische term gehanteerd. Getracht is om dit zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel duidelijk uit te leggen.

Dit boek is tot stand gekomen op basis van de op 1 juli 2020 geldende wet- en regelgeving en de op deze datum bekend zijnde jurisprudentie.

¹ Art. 3.8 e.v. Wet IB 2001, met uitzondering van art. 3.22, 3.23 en 3.24 Wet IB 2001.

HOOFDSTUK 2

Historie fiscale faciliteiten zeescheepvaart

2.1 Inleiding

Om de impact van de introductie van het tonnageregime voor de maritieme sector te onderkennen is enige historische kennis noodzakelijk. Al sinds de Gouden Eeuw is Nederland een belangrijke zeevarende natie. Het belang van het maritieme transport is niet alleen op zee, maar zeer zeker ook op land economisch relevant. Dit wordt ook al enkele eeuwen door de Nederlandse overheid onderkend.

In 1852 stelt de Minister van Financiën Van Bosse voor om het tonnengeld te verlagen van 45 cent naar 20 cent. De minister motiveert dit als volgt:¹

“Door het cijfer der tonnagelden van 45 cent op twintig centen te verlagen, gelooft de Regering het belang des handels te bevorderen, zonder daaraan de eischen der schatkist geheel op te offeren, welke thans in de mogelijkheid wordt gesteld om in een toenemend scheepvaartverkeer althans eenige vergoeding voor het geleden verlies te vinden.”

En met deze motivering wordt op 1 januari 1853 het verlaagde tonnengeld op schepen ingevoerd, waarna het per 1 januari 1854 alsnog volledig wordt afgeschaft.² Dit toont eens te meer aan dat de Nederlandse overheid al eeuwenlang het belang van de maritieme sector onderkent.

Ook in de afgelopen veertig jaar is de Nederlandse maritieme industrie door de overheid ondersteund. Als gevolg van ondervonden problemen bij de exploitatie van de Nederlandse handelsvloot is, sinds de jaren zeventig in Nederland een aantal maatregelen tot stand gekomen ter bescherming van de zeescheepvaart onder eigen vlag. Sinds het begin van de jaren zeventig werden maatregelen in de fiscale sfeer getroffen. In 1976 werden deze maatregelen aangevuld met een Investeringspremieregeling Zeescheepvaart, een subsidieregeling.

In 1971 heeft de toenmalige Staatssecretaris van Financiën toegestaan dat er op schepen kon worden afgeschreven conform het in het besluit omschreven nutsprestatiestelsel.³ Op

1 Memorie van Toelichting, Wijzigingen in het belastingstelsel, Ontwerp van Wet tot vermindering van het tonnengeld der zeeschepen, 1852.

2 Wijziging van hfdst. V der Staatsbegroting voor 1853 (Koninklijke Boodschap; Ontwerp van Wet; Memorie van Toelichting).

3 BNB 1971/134.

1 juli 1976 is met het oog op de structuurverbetering van de Nederlandse Zeescheepvaart een investeringspremieregeling zeescheepvaart (IPZ) ingevoerd. Op grond van deze regeling werd aan reders die aan de in de regeling gestelde voorwaarden voldoen een subsidie gegeven van 2,5% van het investeringsbedrag gedurende een periode van vijf jaar. De investeringspremieregeling is ingevoerd op basis van een beleidsnota.⁴ Uit deze beleidsnota en de daarop gevolgde Tweede Kamerbehandeling blijkt dat de regering een selectieve steunverlening voorstond. De regering wenste van geval tot geval te kunnen beslissen of wel of geen subsidie zou worden verleend. De te subsidiëren investering diende te leiden tot verbetering van de structuur van de Nederlandse vloot. De subsidies dienden alleen toe te komen aan de bedrijven die een goede gezonde financiële structuur hebben. Eveneens stond de regeling voor dat de te subsidiëren schepen zoveel mogelijk met Nederlanders zouden worden bemand. Indien de investering zou leiden tot een overcapaciteit in de desbetreffende sector moest de mogelijkheid aanwezig zijn een subsidie te weigeren. Daarnaast werd met de invoering van de regeling beoogd om ook de Nederlandse scheepsbouw te bevoordelen door voor de subsidieregeling als voorwaarde te stellen dat de te subsidiëren nieuwbouwschepen zoveel mogelijk op Nederlandse werven moesten worden gebouwd.

De IPZ is per 1 januari 1993 opgevolgd door de Interimregeling Stimulering zeescheepvaart 1993 (ISZ). Doel van de ISZ is het stimuleren van de zeevaart onder Nederlandse vlag. Onder deze ISZ konden investeerders in zeeschepen een subsidie ontvangen van nominaal 10% van de investering onder voorwaarde dat het schip na ingebruikname minimaal zes jaar onder Nederlandse vlag voer.

Per 1 januari 1994 is de ISZ vervolgens weer opgevolgd door de Wet stimulering zeescheepvaart (WSZ). Dit instrument bood de reder de keuze tussen een fiscale regeling, de zeescheepvaartaf trek of een premieregeling. De fiscale regeling bestond uit een winstaf trek en was opgenomen in het toenmalige art. 14a, lid 1, onderdeel a Wet IB 1964. De premieregeling was vergelijkbaar met de voorgaande premieregelingen (subsidie). Bij de invoering van de WSZ is reeds gesproken over een vrijstelling voor de vennootschapsbelasting. Dit zou echter minder effectief zijn vanuit de structuurverbetering van de Nederlandse vloot. Een algemene vrijstelling voor de vennootschapsbelasting zou daarbij gelden voor elke reder, ongeacht de hoogte van de winst, ongeacht of de reder investeringen doet en in welke mate de investeringen structuur verbeterend zijn.

In 1995 is een totaalpakket aan fiscale stimuleringsmaatregelen voor de maritieme sector aangekondigd, welke per 1 januari 1996 in de Wet IB 1964 is geïntroduceerd. Een compleet nieuw fiscaal systeem ter stimulering van de Nederlandse zeescheepvaart is hiermee geïntroduceerd, het tonnageregime. Het bleek namelijk dat de bestaande investeringsfaciliteiten voor de zeescheepvaart – de fiscale zeescheepvaartaf trek en stimuleringspremie zeescheepvaart – onvoldoende effectief waren gebleken.⁵ Ondanks de indertijd aanwezige stimuleringsmaatregelen is gebleken dat tot en met 1994 de maritieme sector meer en meer uit Nederland verdween. De belangrijkste oorzaken daarvan waren de vele vormen

4 Beleidsnota Nederlandse zeescheepvaart, d.d. 1 oktober 1975, Tweede Kamer 1975-1976.

5 Advies Raad van State en Nader rapport, Wetsvoorstel wijzigingen van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart, Tweede Kamer 1995-1996.

van facilitering in andere landen en de grote mobiliteit van de maritieme sector. Het doel van het tonnageregime was en is om de vestiging van zeescheepvaartondernemingen in Nederland te behouden en te bevorderen.⁶

Eén van de argumenten die van belang was om over te stappen naar het tonnageregime was dat de voorgaande regelingen veelal aansloten bij de investering in een zeeschip en dat dit de uitvlagging naar andere landen, waaronder Cyprus, niet voorkwam. Het tonnageregime sluit aan bij de exploitatie van het schip in Nederland.

Tegelijkertijd met de introductie van het tonnageregime werd ook de afdrachtvermindering zeevarenden aanzienlijk verruimd. In 1995 was de afdrachtvermindering zeevarenden geïntroduceerd. Deze regeling stond toe dat de rederij die inhoudingsplichtig is voor de loonbelasting van de zeevarende een vermindering van de af te dragen loonheffing mocht toepassen ter grootte van 19% van het loon van in Nederland belastingplichtige zeevarenden. Voor alle duidelijkheid, het gaat dus niet om een percentage van de af te dragen loonbelasting, maar van het loon van de zeevarende. Voor zeevarenden die in Nederland alleen premieplichtig zijn, bedroeg de vermindering 5%. Per 1 januari 1996 zijn deze percentages verdubbeld.

6 Advies Raad van State en Nader rapport, Wetsvoorstel wijzigingen van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart, Tweede Kamer 1995-1996.

HOOFDSTUK 3

Europees perspectief

3.1 Europese richtsnoeren voor zeevervoer

Het moderne tonnageregime zoals dat in Nederland is geïntroduceerd, heeft navolging gehad in verschillende Europese landen. Het tonnageregime als zodanig wordt vanuit de Europese commissie beschouwd als staatssteun.

In 1997 heeft de Europese Commissie de Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer gepubliceerd.¹ In 2004 is de regeling van 1997 opgevolgd door de Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer.² In 1997 viel het, in 1996 door Nederland ingevoerde, tonnageregime onverkort onder de richtsnoeren. In 2004 wordt door de Europese commissie geconcludeerd dat de in de richtsnoeren van 1997 toegestane staatssteun effectief is geweest en dat het richtsnoer van 2004³ op dezelfde aanpak is gebaseerd. Het in de richtsnoeren omschreven kader van de staatssteun voor het zeevervoer bepaalt nadrukkelijk de grenzen van het tonnageregime. Binnen deze grenzen wordt staatssteun toegestaan.

Steunregelingen mogen niet ten koste gaan van de economie van andere lidstaten en er moet worden aangetoond dat zij niet in zodanige mate tot concurrentievervalsing tussen de lidstaten leiden dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. Staatssteun moet altijd worden beperkt tot hetgeen noodzakelijk is om het doel ervan te verwezenlijken en moet op transparante wijze worden verleend. Er moet steeds met het cumulatieve effect van alle door (nationale, regionale en lokale) overheden verleende steun rekening worden gehouden.

De onderhavige richtsnoeren zijn van toepassing op 'zeevervoer'-activiteiten, dat wil zeggen 'vervoer van goederen en personen over zee'. Specifieke delen daarvan zijn ook van toepassing op slepen en baggeren.

Elke introductie en wijziging in het tonnageregime van een lidstaat dient te worden goedgekeurd door de Europese Commissie. Op het moment dat een introductie of wijziging niet ter accordering wordt voorgelegd, bestaat het risico dat dit als verboden staatssteun wordt gezien. De belastingplichtige die dit geniet, dient deze onterecht ontvangen staatssteun terug te betalen. In Nederland is dit tot op heden één keer aan de orde geweest. Nederland

1 *PbEG* C 205 van 5 juli 1997.

2 *PbEG* C 13/3 van 17 januari 2004.

3 Opgenomen in Bijlage I.

heeft in het verleden goedgekeurd dat het tonnageregime mocht worden toegepast door belastingplichtigen die sleepboten exploiteerden binnen de havens van de Europese Unie. De Europese Commissie oordeelde dat dit onverenigbaar was met de gemeenschappelijke markt en dat er mitsdien sprake was van verboden staatssteun.⁴

De richtsnoeren hebben als doel om de belangen van de maritieme sector te ondersteunen om zodoende de volgende (communautaire) doelstellingen te bereiken:⁵

- verbetering van een veilig, efficiënt, beveiligd en milieuvriendelijk zeevervoer;
- de omvlagging of heromvlagging naar registers van lidstaten te bevorderen;
- bij te dragen tot consolidatie van de in de lidstaten gevestigde maritieme sector, terwijl een in het algemeen op de wereldmarkten concurrerende vloot in stand wordt gehouden;
- de knowhow op maritiem gebied in stand te houden en uit te breiden en de werkgelegenheid voor Europese zeelieden te beschermen en te bevorderen; en
- bij te dragen tot promotie van nieuwe diensten op het gebied van de korte vaart overeenkomstig het Witboek inzake het vervoerbeleid van de EU.⁶

Staatssteun mag in het algemeen uitsluitend worden verleend voor schepen die in het register van een lidstaat zijn opgenomen. In bepaalde uitzonderlijke gevallen mag echter steun worden verleend voor schepen die zijn opgenomen in registers die in punt 3 van de bijlage bij de richtsnoeren⁷ zijn vermeld, mits:

- deze schepen ook wat betreft beveiliging, veiligheid, milieuprestaties en werkomstandigheden aan de internationale normen en het Gemeenschapsrecht voldoen;
- zij vanuit de Gemeenschap worden geëxploiteerd;
- de reder in de Gemeenschap gevestigd is en de betrokken lidstaat aantoont dat het register rechtstreeks bijdraagt tot de verwezenlijking van bovenstaande doelstellingen.

Daarnaast kunnen in bepaalde uitzonderlijke gevallen waarin duidelijk een voordeel voor de Gemeenschap wordt aangetoond, vlagneutrale steunmaatregelen worden goedgekeurd.

Het Nederlandse tonnageregime is door de Europese Commissie goedgekeurd en voldoet mitsdien aan de voorwaarden. De Europese Commissie verricht periodiek een evaluatie op goedgekeurde steunmaatregelen, zoals de verschillende tonnageregimes. Het is mogelijk dat deze evaluatie ertoe leidt dat een eerder goedgekeurd wettelijk kader, als gevolg van voortschrijdend inzicht, moet worden aangepast. Een voorbeeld hiervan is de aanpassing van het Nederlandse tonnageregime per 1 januari 2020.⁸

3.2 Tonnageregime in andere (Europese) landen

Na de introductie van het (moderne) tonnageregime in Nederland hebben vele Europese landen, maar ook daarbuiten, het tonnageregime ook geïntroduceerd in de fiscale wetgeving van het desbetreffende land. Feitelijk bestaan er twee tonnageregimemodellen. Dit

4 Beschikking van de Europese Commissie, d.d. 19 juni 2002, kenmerk 2002 C 2158.

5 *PbEG* C 13/3 van 17 januari 2004, paragraaf 2.

6 COM(2001)370, Witboek, Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen.

7 Zie Bijlage I van dit boek.

8 Beschikking van de Europese Commissie, d.d. 26 juli 2019, kenmerk 2019 C5516.

is het Nederlandse model en het Griekse model. Het Griekse model is het oudste en is geïntroduceerd in 1957. Dit model is verplicht voor alle belastingplichtigen die daarvoor kwalificerende schepen exploiteren. De te betalen belasting wordt bepaald op basis van het brutotonnage, de leeftijd van de schepen en het soort schip. Dit model vormt ook de basis voor de tonnageregimes in Cyprus en Malta.

In Nederland is de basis gelegd voor het moderne tonnageregimemodel. In vele landen is de letterlijke tekst van de (oorspronkelijke) Nederlandse wettekst als basis gebruikt voor de introductie in dat desbetreffende land. Onderstaand volgt een overzicht van tonnageregimes zoals die thans in de diverse jurisdicties van kracht zijn.

Binnen Europa hebben de volgende landen het tonnageregime.

België	Letland
Bulgarije	Litouwen
Cyprus (Griekse model)	Malta (Griekse model)
Denemarken	Nederland
Duitsland	Noorwegen
Estland	Polen
Finland	Portugal
Frankrijk	Slovenië
Griekenland (Griekse model)	Spanje
Ierland	Verenigd Koninkrijk
IJsland	Zweden
Italië	

Buiten Europa komen daar nog de volgende landen bij:

China	Pakistan
India	Verenigde Staten
Japan	Zuid-Afrika
Nederlandse Antillen	Zuid-Korea

Naast de hiervoor genoemde landen die alle het tonnageregime hebben geïntroduceerd, waarvan de meeste op basis van het Nederlandse model, zijn er ook nog tal van andere landen die fiscale faciliteiten in de wet hebben opgenomen voor scheepvaartondernemingen. Dit kan bestaan uit aantrekkelijke afschrijvingsregimes, tax-leaseconstructies, maar ook andere fiscaal aantrekkelijke regimes die scheepvaartwinsten geheel of vrijwel geheel vrijstellen van belasting, zoals de regimes in Singapore en Hong Kong.

Met dit hoofdstuk is aangetoond dat het tonnageregime vanuit Nederlandse fiscale optiek een bijzonder, wellicht exotisch winstregime is, maar dat het voor de concurrentiepositie

van Nederland als maritiem land een voorwaarde is om het level playing field met de andere (Europese) landen in stand te houden. Met kennis van het Nederlandse tonnagerimemodel, beschikt eenieder ook over de basiskennis van de tonnageregimes van de andere landen die op dit model zijn gebouwd.