

Convenant Binnenvaart

Partijen

de brancheorganisaties

- Kantoor Binnenvaart gevestigd te Rotterdam, in deze vertegenwoordigd door de heer H.J. van der Velde, secretaris Kantoor Binnenvaart
- Vereniging van Sleep- en Duwbooteigenaren 'Rijn & IJssel' gevestigd te Dordrecht, in deze vertegenwoordigd door de heer L. van Waardenberg

enerzijds en

- de Belastingdienst, in deze vertegenwoordigd door de heer drs A.L. Langstraat, lid van het Managementteam Belastingdienst/Rijnmond

anderzijds,

overwegende

- dat de Belastingdienst streeft naar het onderhouden en versterken van de bereidheid van ondernemers (en ondernemingen) om wettelijke verplichtingen na te leven (compliance),
- dat partijen daarbij vooraf tot afstemming willen komen over fiscale aandachtspunten,
- dat partijen daarbij streven naar betrokkenheid van (fiscale) intermediairs,
- dat partijen hiermee de administratieve lasten willen verminderen voor de ondernemers (ondernemingen) en de Belastingdienst,
- dat hiermee de rechtszekerheid wordt gediend,

sluiten een convenant.

1. Samenwerking

Partijen werken met elkaar samen op basis van wederzijds vertrouwen, begrip en transparantie. De samenwerking is gericht op het bevorderen van een correcte uitvoering van de fiscale wetgeving en socialezekerheidswetgeving in de bedrijfstak Binnenvaart.

2. Platform Binnenvaart

Om hun samenwerking vorm te geven richten partijen het Platform Binnenvaart op.

Het Platform Binnenvaart bestaat uit vertegenwoordigers van partijen. Partijen dragen er zorg voor dat hun vertegenwoordigers over de benodigde deskundigheid beschikken. De brancheorganisaties streven ernaar zich te laten bijstaan door (fiscale) intermediairs die representatief zijn voor de accountants- en administratiekantoren die actief zijn in de bedrijfstak binnenvaart.

Het Platform Binnenvaart komt op verzoek van partijen bijeen. Dit gebeurt ten minste éénmaal per kalenderjaar op initiatief van de Belastingdienst.

3. Afspraken

Partijen willen snel en actueel afspraken maken over aandachtspunten bij de uitvoering van fiscale wet- en regelgeving.

Partijen leggen in de praktijk gesignaleerde discussiepunten actief aan elkaar voor. Hierbij wordt inzicht gegeven in de relevante feiten en omstandigheden.

De Belastingdienst geeft zo snel mogelijk zijn visie op de mogelijke rechtsgevolgen. Hieruit voortvloeiende standpunten worden vastgelegd in de annex die afzonderlijk wordt gepubliceerd.

Partijen dragen, met inachtneming van hun eigen verantwoordelijkheid, zorg voor de communicatie van deze standpunten naar de bedrijfstak Binnenvaart.

4. Looptijd, periodieke evaluatie, deelname en beëindiging

Dit convenant treedt vanaf ondertekening in werking. Het convenant en de annex zullen aan het einde van ieder kalenderjaar door het Platform Binnenvaart worden geëvalueerd en zo nodig geactualiseerd. Het geactualiseerde convenant en/of de geactualiseerde annex vervangen de voorgaande.

Partijen kunnen dit convenant per einde van ieder kalenderjaar, of tussentijds wegens bijzondere omstandigheden, beëindigen. In dat geval zullen zij hun voornemen vooraf schriftelijk met redenen omkleed aan de andere partijen kenbaar maken en, indien één der partijen daarom verzoekt, in een mondeling overleg toelichten.

5. Ondertekening

Rotterdam, 19 november 2009

Namens Kantoor Binnenvaart

Namens de Vereniging van Sleep- en
duwbooteigenaren

.....
H.J. van der Velde

.....
L. van Waardenberg

Namens de Belastingdienst/Rijnmond

.....
Drs A.L. Langstraat

Annex behorende bij het op 19 november 2009 afgesloten Convenant Binnenvaart

1. Afschrijvingen motorvrachtschepen, motortankschepen en duwbakken
2. Vaststelling privé-deel uitgaven van gemengde aard
- Communicatiekosten
- Kosten verband houdende met het wonen aan boord
3. Aannemelijk maken en normeren diverse zakelijke kosten
- Fooien
- Voeding en drank personeel
- Zelfstandig opererende loodsen
4. Afloskapiteins
5. Inlenen personeel buitenlandse uitzendbureau's

1. Afschrijvingen schepen

Ten aanzien van de afschrijving van motorvrachtschepen, motortankschepen en duwbakken zijn de volgende afspraken gemaakt.

1.1 Onderverdeling binnenvaartschepen en duwbakken

Onderverdeling binnenvaartschepen

Er worden twee categorieën onderscheiden:

- motorvrachtschepen
- motortankschepen

Ieder schip heeft na indeling in één van deze categorieën zijn eigen afschrijvingsmethode.

Onderverdeling duwbakken

De volgende categorieën worden onderscheiden:

1. droge lading duwbak in koppelverband
2. tankduwbak in koppelverband
3. losse (verhuurde) duwbakken

Iedere duwbak heeft na indeling in één van deze categorieën zijn eigen afschrijvingsmethode.

Verdeling in onderdelen

Er vindt vervolgens een beperkte verdere uitsplitsing in onderdelen van de schepen en duwbakken plaats. De aanschafwaarde van een motorvrachtschip wordt verdeeld in 3 onderdelen, te weten casco, machinekamer en overig. De aanschafwaarde van een motortankschip wordt onderverdeeld in 5 onderdelen, te weten casco, machinekamer, overige, pompinstallatie en leidingwerk.

De waarde van een onderdeel van een schip wordt bepaald door een vast percentage te nemen van de aanschafwaarde van een schip. Ieder onderdeel heeft zijn eigen afschrijvingsmethode.

Voor wat betreft de economische levensduur van de schepen wordt aangesloten bij de technische levensduur.

1.2 Afschrijving binnenvaartschepen

Motorvrachtschip

Onderdeel	% aanschafwaarde schip	Afschrijvingspercentage (% van de aanschafwaarde onderdeel)	Restwaarde
Casco	55%	2%	5%
Machinekamer	15%	10%	
Overig	30%	6,66%	

Motortankschip

Onderdeel	% aanschafwaarde schip	Afschrijvingspercentage (% van de aanschafwaarde onderdeel)	Restwaarde
Casco	60%	2,5%	5%
Machinekamer	15%	10%	
Overig	15%	6,66%	
Pompinstallatie	4%	6,66%	
Leidingwerk	6%	5%	

1.3 Afschrijving duwbakken

Droge lading duwbak in koppelverband

Onderdeel(1)	% aanschafwaarde duwbak	Afschrijvingspercentage (% van de aanschafwaarde onderdeel)	Restwaarde
Casco	70%	2%	5%
Boegschroef	5%	10%	
Overig	25%	6,66%	

Tankduwbak in koppelverband

Onderdeel (1)	% aanschafwaarde duwbak	Afschrijvingspercentage (% van de aanschafwaarde onderdeel)	Restwaarde
Casco	68%	2,5%	5%
Boegschroef	5%	10%	
Overig	15%	6,66%	
Pompinstallatie	10%	6,66%	
Leidingwerk	2%	5%	

(1) Voor zover de betreffende onderdelen in de bak aanwezig zijn

Losse (verhuurde) duwbakken

De onderverdeling alsmede de afschrijvingspercentages van de bakken in verhuurde staat volgen de hiervoor genoemde uitgangspunten met dien verstande dat voor het onderdeel casco een afschrijvingspercentage van 3% wordt gehanteerd. De overige afschrijvingspercentages blijven gelijk.

1.4 Onderscheid nieuw en gebruikt; vervolginvesteringen; herinvesteringsreserve; oude schepen

Onderscheid nieuwe en gebruikte schepen/duwbakken

Er wordt bij de bepaling van de waarden van de onderdelen geen onderscheid gemaakt tussen nieuwe en gebruikte schepen of duwbakken. In geval van een gebruikt schip of duwbak wijzigt wel het afschrijvingspercentage van het onderdeel casco, afhankelijk van de leeftijd van het schip. De afschrijvingspercentages van de overige onderdelen wijzigen niet.

Voorbeeld: Het afschrijvingspercentage van het onderdeel casco van een nieuw motorvrachtschip bedraagt 2%. Het onderdeel casco van een gebruikt motorvrachtschip (stel 20 jaar oud) wordt nu niet in 50 maar in 30 jaar afgeschreven. Het afschrijvingspercentage van dit onderdeel bedraagt dan 3,33%.

Vervolginvesteringen

De vervolginvesteringen worden bijgeboekt in de daartoe behorende categorie, hierbij wordt geen rekening gehouden met boekwinsten of –verliezen. De desbetreffende vervolginvesteringen volgen dan het afschrijvingspercentage van deze categorie.

Herinvesteringsreserve

De afboeking van de herinvesteringsreserve geschiedt conform de procentuele verdeling over de verschillende onderdelen. Dit is uitgewerkt in het in onderdeel 1.7 opgenomen voorbeeld.

Motorvrachtschepen van 40 jaar en ouder en motortankschepen van 30 jaar en ouder

Motorvrachtschepen van 40 jaar en ouder en motortankschepen van 30 jaar en ouder vallen voor wat betreft de afschrijvingen niet onder de afspraken van het convenant. De wijze van afschrijven wordt in onderling overleg aan de hand van het afschrijvingsdossier van het betreffende schip door de Belastingdienst en de betreffende ondernemer vastgesteld. De ondernemer of zijn gemachtigde neemt in deze gevallen contact op met de Belastingdienst.

1.5 Invoering

De regeling geldt zowel voor nieuwe als bestaande schepen en duwbakken. Voor de bestaande schepen en duwbakken geschiedt de invoering als volgt.

Als basis voor de afschrijving gaat dienen de geldende boekwaarde verminderd met de (nieuwe) restwaarde. De totale boekwaarde van de schepen en duwbakken en de bestaande onderdelen op de fiscale balans worden opnieuw gesplitst in de onderdelen zoals hiervoor is omschreven. Op de op deze wijze verkregen onderverdeling wordt afgeschreven middels de percentages zoals ook hiervoor zijn vermeld. Het afschrijvingspercentage van het onderdeel casco vormt hierbij de enige uitzondering.

Bij de invoering van de regeling wordt de waarde van het casco opnieuw herleid op basis van de hiervoor vermelde verdeling in onderdelen. Bij de andere onderdelen van het schip herleeft de afschrijving.

Het afschrijvingspercentage wordt bepaald door de op de hiervoor bedoelde wijze bepaalde waarde van het casco af te schrijven over het aantal jaren dat bepaald wordt door het verschil tussen de leeftijd per datum toetreding en de technische levensduur van het casco.

Voorbeeld	
Motorvrachtschip van 20 jaar oud	
Balanswaarde per 31-12-2008	
Casco	€ 900.000
Motor	€ 150.000
Inventaris	€ 30.000
Roerwerk	€ 15.000
Generatoren	€ 20.000
Betimmering	€ 15.000
	€ 1.130.000

Bij deelname aan het convenant wordt de splitsing dan als volgt 1):						
		Balanswaarde	RW	Afschr.basis	%afschr	afschr
			5%			
Casco	55%	€ 621.500	€ 31.075	€ 590.425	3,33%	€ 19.661
Machinekamer	15%	€ 169.500		€ 169.500	10%	€ 16.950
Overig	30%	€ 339.000		€ 339.000	6,66%	€ 22.577
		€ 1.130.000	€ 31.075	€ 1.098.925		€ 59.189

1) Het schip is 20 jaar oud, dus er resteert nog 30 jaar afschrijving voor het casco (100/30 is 3,33%).

1.6 Werkingsduur van dit onderdeel

De afspraken over afschrijving gelden voor vijf jaar, te weten tot 1 januari 2015. Voor de periode hierna worden de afspraken opnieuw besproken. De hier boven genoemde uitgangspunten kunnen worden aangepast op basis van de afschrijvingsdossiers die per schip of duwbak worden bijgehouden.

1.7 Cijfermatige uitwerking

Uitwerking motorvrachtschip

	AW	%AW	RW	Afschr.basis	%afschr	afschr
			5%			
Casco	€ 2.255.000	55%	€ 112.750	€ 2.142.250	2,00%	€ 42.845
Machinekamer	€ 615.000	15%		€ 615.000	10,00%	€ 61.500
Overig	€ 1.230.000	30%		€ 1.230.000	6,66%	€ 81.918
	€ 4.100.000		€ 112.750	€ 3.987.250		€ 186.263

Model met HIR van € 1.000.000

	AW	%AW	RW	HIR	Afschr.basis	%afschr	afschr
			5%				
Casco	€ 2.255.000	55%	€ 112.750	€ 550.000	€ 1.592.250	2,00%	€ 31.845
Machinekamer	€ 615.000	15%		€ 150.000	€ 465.000	10,00%	€ 46.500
Overig	€ 1.230.000	30%		€ 300.000	€ 930.000	6,66%	€ 61.938
	€ 4.100.000		€ 112.750	€ 1.000.000	€ 2.987.250		€ 140.283

Uitwerking motortankschip

	AW	%AW	RW	Afschr.basis	%afschr	afschr
			5%			
Casco	€ 3.190.000	60%	€ 159.500	€ 3.030.500	2,50%	€ 75.763
Machine kamer	€ 810.000	15%		€ 810.000	10,00%	€ 81.000
Overige	€ 800.000	15%		€ 800.000	6,66%	€ 53.280
Pompinstallatie	€ 200.000	4%		€ 200.000	6,66%	€ 13.320
Leidingwerk	€ 300.000	6%		€ 300.000	5,00%	€ 15.000
	€ 5.300.000		€ 159.500	€ 5.140.500		€ 238.363

Model met HIR van € 1.000.000

	AW	%AW	RW	HIR	Afschr.basis	%afschr	afschr
			5%				
Casco	€ 3.190.000	60%	€ 159.500	€ 600.000	€ 2.430.500	2,50%	€ 60.763
Machine kamer	€ 810.000	15%		€ 150.000	€ 660.000	10,00%	€ 66.000
Overige	€ 800.000	15%		€ 150.000	€ 650.000	6,66%	€ 43.290
Pompinstallatie	€ 200.000	4%		€ 40.000	€ 160.000	6,66%	€ 10.656
Leidingwerk	€ 300.000	6%		€ 60.000	€ 240.000	5,00%	€ 12.000
	€ 5.300.000		€ 159.500	€ 1.000.000	€ 4.140.500		€ 192.709

De betekenis van de gehanteerde afkortingen is de volgende:

AW = aanschafwaarde

RW = restwaarde

HIR = herinvesteringsreserve.

2. Vaststelling privé-deel uitgaven van gemengde aard

2.1 Inleiding

Sommige kosten die binnenvaartondernemingen maken betreffen uitgaven van gemengde aard. Deze kosten dienen gesplitst te worden in een deel voor privé en een deel voor de onderneming. Omtrent deze splitsing zijn voor een aantal kostenposten afspraken gemaakt. De betreffende kostenposten zijn: communicatiekosten en de kosten verband houdende met het wonen aan boord. De hierover gemaakte afspraken worden hierna toegelicht.

2.2 Communicatiekosten

Definitie:

Onder communicatiekosten wordt verstaan de geboekte kosten inzake mobiele telefoon, vaste telefoon, internetverbinding en faxaansluiting.

Privé-deel

Het privé-deel van de hierboven genoemde communicatiekosten wordt gesteld op een bedrag van € 100 per maand per huishouden. Dit normbedrag is in redelijkheid vastgesteld op grond van statistische informatie (Budgethandboek 2007-1, onderdeel 2.1.4 Telefoon, kabel en internet, Tabel 33).

Dit onderdeel geldt tot 1 januari 2014.

2.3 Kosten verband houdende met het wonen aan boord

2.3.1 Investerings in het woonverblijf aan boord en investeringen in bemanningsverblijven

Investerings in en uitgaven met betrekking tot zaken die aard- en/of nagelvast verbonden zijn met het schip worden als zakelijk aangemerkt. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen het woonverblijf en de bemanningsverblijven. Voor de omzetbelasting geldt dat de gehele voorbelasting aftrekbaar is.

2.3.2 Privé deel overige kosten wonen aan boord (correctie vrij wonen)

Tot de uitgaven van een binnenvaartondernemer behoren ook uitgaven die verband houden met het verblijf aan boord van het schip zoals kosten bewassing en kosten energie en water van het woonverblijf. Deze uitgaven zijn naar hun aard privé. Bij de vaststelling van de winst dient rekening gehouden te worden met een privé-onttrekking. Binnenvaartondernemer die naast het woonverblijf aan boord ook beschikken over een woning aan de wal zullen over het algemeen aan boord (veel) minder van de hiervoor genoemde kosten maken dan binnenvaartondernemers die alleen beschikken over een woonverblijf aan boord. Om recht te doen aan dit onderscheid is de volgende afspraak gemaakt.

Binnenvaartondernemer die alleen beschikken over een woonruimte aan boord houden rekening met een privé-onttrekking vrij wonen. Voor de hoogte van de privé-onttrekking wordt aangesloten bij de normen voor vrij wonen voor personeel zoals opgenomen in artikel 51 en 52 Uitvoeringsregeling LB 2001. Op jaarbasis gaat het om de volgende bedragen (cijfers 2009):

1. voor binnenvaartondernemer die met zijn gezin aan boord woont	
- van een schip van meer dan 2000 ton:	€ 1.692
- van een schip van meer dan 500, doch niet meer dan 2000 ton:	€ 1.269
- van een ander schip of van baggermaterieel:	€ 846
2. voor de binnenvaartondernemer die aan boord woont en geen gezin heeft:	€ 684

Voor binnenvaartondernemers die beschikken over een woning aan de wal wordt de privé-onttrekking op praktische gronden vastgesteld op nihil.

3. Aannemelijk maken en normeren diverse zakelijke kosten

3.1 Inleiding

In sommige situaties ondervindt de binnenvaartondernemer problemen bij het aannemelijk maken van door hem gemaakte zakelijke kosten. Schriftelijke bescheiden ontbreken of zijn onvoldoende controleerbaar. In de administratie worden dan veelal zogenoemde stelposten opgenomen. Dergelijke stelposten zijn voor de Belastingdienst niet acceptabel. Teneinde discussies omtrent de aftrek van kosten zoveel mogelijk te voorkomen zijn ten aanzien van een aantal veel voorkomende kostenposten afspraken gemaakt ten aanzien van de vastlegging en/of normering van de kosten. Het betreft hier de kosten van fooien, de kosten van zelfstandig opererende loodsen en de kosten van voeding en drank personeel. De afspraken worden hierna toegelicht.

3.2 Fooien

Fooien worden om diverse redenen verstrekt: hand- en spandiensten en veelal in verband met snellere laad- en lostijden of een snellere doorvaart. Omdat vrijwel steeds betalingsbewijzen ontbreken, moeten de fooien - willen ze aftrekbaar zijn van de winst - op een andere wijze aannemelijk worden gemaakt en in redelijkheid kunnen worden getoetst. Om te kunnen bepalen of de kosten daadwerkelijk en binnen het kader van de onderneming zijn gemaakt is een deugdelijke administratie van de kosten onontbeerlijk. Daartoe is het volgende van belang.

De binnenvaartondernemer dient uitsluitend de daadwerkelijk uitbetaalde bedragen op te nemen in zijn (dagelijkse) kasadministratie. De eisen die aan de kasadministratie worden gesteld zijn afhankelijk van de omvang van de onderneming en de hoeveelheid kasverkeer.

Er dient in ieder geval sprake te zijn van goede, controleerbare vastleggingen, waarbij tenminste wordt vastgelegd:

- Datum
- Plaats
- Omschrijving en reden van de fooi
- Met betrekking tot welke reis
- Bedrag
- Valuta

3.3 Zelfstandig opererende loodsen

Op bepaalde vaartrajecten wordt gebruik gemaakt van een loods die ter plaatse bekend is. Deze loodsen kunnen worden betrokken via een loodsenorganisatie die hiervoor een factuur c.q. kwitantie afgeeft die voldoet aan de in de Wet op de omzetbelasting 1968 gestelde eisen.

Er wordt ook gebruik gemaakt van zelfstandig opererende loodsen. Niet alle zelfstandig opererende loodsen zijn OB-plichtig. Om ook in deze gevallen de kosten aannemelijk te maken geldt dat een kwitantie/nota moet worden overgelegd die voldoet aan de volgende eisen; de vermelding van naam-, adres- en woonplaatsgegevens, datum en plaats en een omschrijving van de dienst.

3.4 Voeding en drank personeel

Indien de binnenvaartondernemer voeding en drank aan de bemanning verstrekt, kan terzake een bedrag ten laste van de winst worden gebracht. Ter vermindering van administratieve lasten (het verzamelen en uitsplitsen van bonnetjes) is een forfaitair normbedrag afgesproken. Met ingang van het belastingjaar 2009 kan dit bedrag gesteld worden op € 7,00 per bemanningslid per dag. Dit bedrag wordt genomen over de werkelijk aan boord verbleven dagen in gevallen waarin er daadwerkelijk voeding op kosten van de binnenvaartondernemer aan het personeel wordt verstrekt. Voor de jaren 2010 en volgende wordt het normbedrag jaarlijks geïndexeerd aan de hand van de CBS-index inzake voedingsmiddelen. De aldus bepaalde kosten zijn beperkt aftrekbaar op grond van artikel 3.15, lid 1, of artikel 3.15, lid 5, Wet IB 2001.

Voor het jaar 2009 zijn de kosten voor 73,5% aftrekbaar.

4. Afloskapiteins

Een afloskapitein (de schipper/gezagvoerder) staat niet in civielrechtelijke dienstbetrekking tot de opdrachtgever. Als de afloskapitein de arbeid niet verricht in de uitoefening van een bedrijf of in de zelfstandige uitoefening van een beroep, kan er sprake zijn van een fictieve dienstbetrekking. Een "verklaring arbeidsrelatie winst uit onderneming" (VAR-WUO) en een "verklaring arbeidsrelatie directeurgrootaandeelhouder" (VAR-DGA) vrijwaart de opdrachtgever van een afloskapitein er van aangemerkt te worden als inhoudingsplichtige voor de loonbelasting (artikel 6a van de Wet op de loonbelasting 1964). Als achteraf blijkt dat er sprake was van een dienstbetrekking, vindt heffing van loonbelasting alleen plaats bij kwade trouw van de opdrachtgever.

Indien een "verklaring arbeidsrelatie resultaat overige werkzaamheden" (VAR-ROW) wordt overgelegd dient de opdrachtgever vast te stellen of er sprake is van een fictieve dienstbetrekking. Als er sprake is van een fictieve dienstbetrekking dan moet de opdrachtgever loonheffingen inhouden en afdragen.

Er is sprake van een fictieve dienstbetrekking als de arbeidsverhouding wordt uitgeoefend op doorgaans ten minste 2 dagen per week tegen een bruto-inkomen van doorgaans ten minste 2/5 maal het bedrag van de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag en de arbeidsverhouding tevens is aangegaan voor langer dan een maand. Van die laatste situatie is ook sprake als twee arbeidsverhoudingen bij dezelfde opdrachtgever elkaar binnen een maand opvolgen en samen ten minste een maand duren.

Problemen kunnen ontstaan als de werkzaamheden zonder dat dit kon worden voorzien langer blijken te duren dan een maand. Als deze situatie zich voordoet kan in overleg met de Belastingdienst naar een oplossing worden gezocht.

Als een afloskapitein beschikt over een VAR-WUO, VAR-DGA dan wel een VAR-ROW dient de opdrachtgever de volgende stukken bij zijn administratie te bewaren:

- een kopie van een (geldige) verklaring arbeidsrelatie (VAR) van de ingehuurde schipper/gezagvoerder.
- kopie van een geldig identiteitsbewijs (een rijbewijs geldt niet als identiteitsbewijs).
- een factuur, afgegeven door de ingehuurde schipper/gezagvoerder, die voldoet aan de in de Wet op de omzetbelasting 1968 gestelde eisen.

De overige aflossers, zoals tweede kapitein/niet zijnde gezagvoerder, stuurman en matroos, staan wel in dienstbetrekking.

Zie hoofdstuk 5 voor de situatie dat personeel door tussenkomst van een buitenlandse (rechts)persoon wordt tewerkgesteld.

5. Inlenen personeel door tussenkomst van buitenlandse (rechts)personen

Als door tussenkomst van een buitenlandse (rechts)persoon personeel in Nederland tewerk wordt gesteld dient deze (rechts)persoon de in Nederland verschuldigde loon- en premieheffing in te houden en af te dragen.

Als de (rechts)persoon dit nalaat kan de inlener (de Nederlandse binnenvaartondernemer) op grond van artikel 34 van de Invorderingswet voor de door de (rechts)persoon cq uitlener/werkgever verschuldigde loonbelasting en premies volksverzekeringen en premies werknemersverzekeringen hoofdelijk aansprakelijk worden gesteld (inlenersaansprakelijkheid)

Samenvatting van de regelgeving anno 2009

Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de belastingheffing en de premieheffing. Hieronder volgt een samenvatting van de wettelijke bepalingen met betrekking tot via een buitenlandse (rechts)persoon tewerkgesteld binnenvaartpersoneel.

A) Belastingheffing

Een (rechts)persoon die personeel tewerkstelt bij een Nederlandse inlener (binnenvaartondernemer) is in principe in Nederland inhoudingsplichtig. Of er daadwerkelijk loonbelasting moet worden ingehouden en afgedragen is afhankelijk van de woonplaats van de werknemers. Hun nationaliteit is niet van belang.

Als werknemers die werkzaam zijn aan boord van een Nederlands schip in Nederland wonen heft Nederland loonbelasting. Onder "een Nederlands schip" wordt verstaan: "een schip in het internationale verkeer van een onderneming waarvan de leiding in Nederland is gevestigd".

In die gevallen dient de buitenlandse (rechts)persoon loonbelasting in te houden en af te dragen in Nederland.

Als werknemers die werkzaam zijn op een Nederlands schip niet in Nederland wonen, heft Nederland ook loonbelasting; er zijn dan echter twee uitzonderingen.

- a) Er wordt nagenoeg geheel (>90%) in het buitenland gevaren, het loon is in een ander land aan belastingheffing onderworpen en op grond van Verdragen is het loon niet in feite alleen in Nederland belast. Het loon is dan geheel vrijgesteld.
- b) Er wordt gedeeltelijk, maar niet nagenoeg geheel (<90%) in het buitenland gevaren. Het loon is dan vrijgesteld voor zover het loon feitelijk aan belastingheffing is onderworpen in een ander land.

B) Premieheffing

Voor werknemers die werkzaam zijn op binnenvaartschepen waarvoor een Rijnvaartverklaring is afgegeven, is de zetel van de onderneming waar het schip toe behoort van belang. De woonplaats en de nationaliteit van de werknemers zijn niet van belang.

Als de zetel van de onderneming waartoe het schip behoort zich in Nederland bevindt, is de sociale verzekeringswetgeving van Nederland van toepassing. Onder het begrip "onderneming waartoe het schip behoort" wordt volgens het Besluit nr. 5 van 27 maart 1990 van het Administratief Centrum voor de sociale zekerheid van Rijnvarenden verstaan: "de onderneming die het betreffende schip exploiteert, ongeacht of deze onderneming al dan niet eigenaar is van het schip". Daarbij zijn de gegevens vermeld op de verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart maatgevend.

Bij Besluit nr. 7 van 27 juni 2007 is het Besluit nr. 5 vervangen en daarbij is eveneens bepaald dat de onderneming waartoe het schip behoort de onderneming of de vennootschap is die het betrokken schip exploiteert, of deze eigenaar van het schip is of niet. Echter, wanneer het schip door meerdere ondernemingen of vennootschappen wordt geëxploiteerd, dan geldt voor de toepassing van dit besluit als exploitant van het schip, de onderneming of die vennootschap die het schip daadwerkelijk exploiteert en die beslissingsbevoegd is voor het economische en commerciële management van het schip. Voor de toepassing van Besluit nr. 7 zijn de gegevens vermeld op de verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart maatgevend.

Het bij Nederlandse exploitanten van binnenvaartschepen tewerkgestelde personeel is dus in Nederland verzekerd en premieplichtig.

Ook hier geldt dat de (rechts)persoon cq uitlener inhoudingsplichtig is voor personeel dat tewerkgesteld wordt bij een Nederlandse inlener (binnenvaartondernemer). De (rechts)persoon cq

uitlener moet premies volksverzekeringen en premies werknemersverzekeringen inhouden en afdragen in Nederland.

C) Inlenersaansprakelijkheid

Als de (rechts)persoon de door hem verschuldigde loonbelasting en premies volksverzekeringen en werknemersverzekeringen niet betaalt, kan de inlener hiervoor aansprakelijk worden gesteld.

D) Risicobeperkende maatregelen

Hoewel de inlener niet direct verantwoordelijk is voor het handelen van een (rechts)persoon loopt hij wel het risico dat hij aansprakelijk wordt gesteld voor de door de (rechts)persoon verschuldigde loonbelasting en premies volksverzekeringen en premies werknemersverzekeringen die betrekking hebben op de werkzaamheden van bij hem tewerkgestelde arbeidskrachten.

De inlener kan zijn risico's op aansprakelijkstelling op de volgende manieren beperken:

1. Hij kan de (rechts)persoon om een verklaring betalingsgedrag vragen;
2. Hij kan storten op de G-rekening van de (rechts)persoon dan wel storten rechtstreeks storten bij de B/CA (WKA-depot);
3. Hij kan in aanmerking komen voor matiging van het anoniementarief door de identiteit van de werknemers op deugdelijke wijze aan te tonen bijvoorbeeld door in zijn administratie identiteitsbewijzen van tewerkgestelde werknemers op te nemen.