Annex met de normatieve kaders
Versie 2 : 2021

Normatieve kaders inkomstenbelasting en vennootschapsbelasting punt 1, 2 en 3
Toelichting op regelgeving punt 4 en 5

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 door tussenkomst van buitenlandse werkgever

1. Afschrijvingen motorvrachtschepen, motortankschepen en duwbakken

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

Motortankschip

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

Tankduwbak in koppelverband

Onderdeel (1)	% aanschafwaarde	Afschrijvingspercentage (% van de aanschafwaarde)	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. Een lijst waarin staat welke vervolginvesteringen behoren tot de onderdelen casco, machinekamer en overig van een binnenvaartschip, is als bijlage I bij deze Annex gevoegd.

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. Hoewel de oorspronkelijke afspraken over de afschrijving reeds zijn ingegaan per 1 januari 2010 kunnen er thans nog steeds schepen zijn waarvoor is afgeschreven op basis van een ander systeem dat aan goed koopmansgebruik voldoet. Voor deze schepen kan ook nu nog worden overgestapt op het voorgestane systeem. 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 31-12-2019	
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 5%**	**Afschr.basis**	**%afschr**	**afschrijving**
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 2025. 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 herinvesteringsreserve

Uitwerking motorvrachtschip

	AW	%AW	RW 5%	Afschr.basis	% afschr	afschrijving
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 5%	HIR	Afschr.basis	% afschr	afschrijving
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 5%	Afschr.basis	% afschr	afschrijving
Casco	€ 3.190.000	60%	€ 159.500	€ 3.030.500	2,50%	€ 75.763
Machinekamer	€ 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 5%	HIR	Afschr.basis	%afsch	afschrijving
Casco	€ 3.190.000	60%	€ 159.500	€ 600.000	€ 2.430.500	2,50%	€ 60.763
Machinekamer	€ 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 :
AW = aanschafwaarde
RW = restwaarde
HIR = herinvesteringsreserve.

2. Vaststelling privé-deel uitgaven van gemengde aard

2.1 Inleiding

Een aantal uitgaven die binnenvaartondernemingen doen betreffen uitgaven van gemengde aard. Deze uitgaven 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 kosten die ten behoeve van de onderneming worden gemaakt inzake mobiele telefoon, vaste telefoon, internetverbinding en faxaansluiting en andere moderne communicatiemiddelen.

Het privé-deel van de hierboven genoemde communicatiekosten wordt voor het jaar 2016 vastgesteld op € 61 per maand per huishouden (Budgethandboek 2015, voorbeeldbegroting telefoon, televisie, internet voor huishouden van 1 persoon, 3-kamerflat met een gemiddelde huur).

Dit bedrag zal ieder jaar worden geïndexeerd op basis van het CBS, Nederlandse consumentenprijzen, prijsindex gebundelde communicatiekosten.

Voor de volgende jaren bedraagt het bedrag per maand per huishouden:

2018	€ 62
2019	€ 62
2020	€ 64
2021	€ 66

2.3 Kosten verband houdende met het wonen aan boord

2.3.1 Investeringen in het woonverblijf aan boord en investeringen in bemanningsverblijven

Investeringen 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 van de kapitein-eigenaar en zijn gezin en de bemanningsverblijven.

2.3.2. Inrichting woonverblijf en bemanningsverblijven

Met betrekking tot de inrichting wordt wel onderscheid gemaakt tussen woonverblijf van de kapitein-eigenaar en zijn gezin en de bemanningsverblijven. De inrichting van het woonverblijf van de kapitein-eigenaar en zijn gezin vormen privé-uitgaven.

2.3.3 Privé deel overige kosten wonen aan boord

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.
Binnenvaartondernemers 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.

Binnenvaartondernemers 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 3.8, letter b URLB 2011.

Op jaarbasis wordt gerekend met 260 dagen.

Voor het jaar 2018 en 2019 geldt een bijtelling van € 5,55 per dag. Het maximale bedrag van de bijtelling voor het jaar 2018 en 2019 bedraagt 260 x € 5,55 = € 1.443

Voor het jaar 2020 geldt een bijtelling van € 5,60 per dag. Het maximale bedrag van de bijtelling voor het jaar 2020 bedraagt 260 x € 5,60 = € 1.456

Voor het jaar 2021 geldt een bijtelling van € 5,70 per dag. Het maximale bedrag van de bijtelling voor het jaar 2021 bedraagt 260 x € 5,70 = € 1.482

Voor de binnenvaartondernemer die aan boord woont en geen gezin heeft, geldt een bijtelling van 50% van dit bedrag.

Voor de duidelijkheid: de bijtelling vrij wonen ziet op de besparing van woonkosten en niet op de inrichting van het woonverblijf.

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 zelfstandig opereren of kunnen worden betrokken via een loodsenorganisatie die hiervoor een factuur afgeven, die voldoet aan de in de Wet op de omzetbelasting 1968 gestelde eisen.

Indien er gebruik wordt gemaakt van een iemand die niet verplicht is om een factuur af te geven kunnen deze kosten aannemelijk worden gemaakt door het overleggen van een kwitantie/nota die voldoet aan de volgende eisen : 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 2015 kan dit bedrag gesteld worden op een bedrag per bemanningslid (niet zijnde de kapitein-eigenaar) per maaltijd, ongeacht het karakter van de maaltijd. Dit bedrag wordt genomen over de werkelijk aan boord verbleven dagen in gevallen waarin er daadwerkelijk voeding op kosten van de binnenvaartondernemer aan het bemanningslid (niet zijnde de kapitein/eigenaar) wordt verstrekt. Voor de hoogte van het bedrag is aangesloten bij de werkkostenregeling loonheffingen artikel 3.8 letter a URLB 2011.
Het bedrag voor de jaren 2018, 2019, 2020 en 2021 is € 3,35 per maaltijd.

De aldus bepaalde kosten zijn beperkt aftrekbaar op grond van artikel 3.15, lid 1 of artikel 3.15, lid 5, Wet IB 2001. Deze kosten zijn tot en met het jaar 2016 voor 73,5% aftrekbaar. Vanaf het jaar 2017 zijn deze kosten voor 80% aftrekbaar, voor de vennootschapsbelasting blijft de aftrek 73,5 % ingevolge art 8 lid 5 wet VPB 1969.

4. Afloskapiteins

Een afloskapitein/gezagvoerder[1] staat niet in civielrechtelijke dienstbetrekking tot de opdrachtgever indien er geen sprake is van een gezagsverhouding tussen opdrachtgever en afloskapitein/gezagvoerder.

In de bijlage Beoordeling gezagsverhouding bij het Handboek Loonheffingen 2020 zijn aanwijzingen opgenomen over de elementen die relevant zijn voor de beoordeling van de gezagsverhouding.

Als de afloskapitein/gezagvoerder 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.

Er is sprake van een fictieve dienstbetrekking als gelijkgestelde indien 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.

Als de arbeidsverhouding van de afloskapitein wordt aangemerkt als fictieve dienstbetrekking dan moet de opdrachtgever loonheffingen inhouden en afdragen.

Met ingang van 1 mei 2016 is artikel 6a van de Wet op de loonbelasting 1964 vervallen. Daarin werd de verklaring arbeidsrelatie geregeld. Deze verklaring heeft dan ook zijn belang verloren.

Met ingang van 1 mei 2016 is de Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties (Wet DBA) in werking getreden. Deze wet brengt geen wijziging in de beoordeling of een arbeidsrelatie voor de loonheffingen een echte dienstbetrekking of een fictieve dienstbetrekking is. Wel is het mogelijk geworden om de fictieve dienstbetrekking voor gelijkgestelden (en thuiswerkers) contractueel uit te sluiten.

Om zekerheid vooraf te krijgen, kan gebruik gemaakt worden van goedgekeurde (model) overeenkomsten. Er is een goedgekeurde modelovereenkomst Afloskapitein gepubliceerd onder nummer 9051610518. Deze modelovereenkomst kunt u vinden op de internetsite www.belastingdienst.nl/dba. Indien de werkzaamheden van de afloskapitein/gezagvoerder feitelijk worden uitgevoerd overeenkomstig een goedgekeurde (model)overeenkomst is geen sprake van een echte dienstbetrekking. Indien tevens de fictieve dienstbetrekking wordt uitgesloten hoeft de opdrachtgever geen loonheffingen in te houden en af te dragen.

Het is niet noodzakelijk gebruik te maken van een goedgekeurde (model)overeenkomst. In dat geval dienen partijen zelf te beoordelen of ten aanzien van de afloskapitein sprake is van een echte of fictieve dienstbetrekking.

Als een afloskapitein/gezagvoerder werkt met of overeenkomstig een modelovereenkomst dient de opdrachtgever de volgende stukken in zijn administratie op te nemen:

- een kopie van een betreffende modelovereenkomst of individuele overeenkomst of een vastlegging van de afspraak volgens welke modelovereenkomst gewerkt gaat worden;

- facturen, afgegeven door de ingehuurde afloskapitein/gezagvoerder, die voldoen 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 omdat er sprake is van een gezagsverhouding. Voor hen dient de opdrachtgever altijd loonheffingen in te houden en af te dragen.

[1] Ook wel genaamd aflosschipper/gezagvoerder

De handhaving van de Wet DBA was reeds opgeschort tot 1 juli 2018. Bij brief van 9 februari 2018, nr. 2018-0000019932 heeft het Kabinet de Tweede Kamer medegedeeld dat zij de Wet DBA wil gaan vervangen door een andere wet en dat de handhaving van de Wet DBA verder wordt opgeschort tot 1 januari 2020. Dat wil zeggen dat de Wet DBA wel van toepassing is maar dat de repressieve handhaving wordt opgeschort.

Er worden tot 1 juli 2018 geen correctieverplichtingen of naheffingen loonheffingen en boeten opgelegd, tenzij sprake is van evident kwaadwillenden. Vanaf 1 juli 2018 wordt een ruimer begrip kwaadwillenden toegepast. Dit betekent dat de Belastingdienst kan handhaven indien aan de volgende drie eisen wordt voldaan:

-Er is sprake van een (fictieve) dienstbetrekking.

-Er is sprake van een evidente schijnzelfstandigheid.

-Er is sprake van een opzettelijke schijnzelfstandigheid.

Het kabinet streefde naar nieuwe wet- en regelgeving op 1 januari 2021 om de Wet DBA te vervangen. Daarom is besloten om het handhavingsmoratorium te verlengen tot 1 januari 2021 en de mogelijkheden tot handhaving gedurende het moratorium aan te scherpen. Vanaf 1 januari 2021 zal er meer gehandhaafd worden bij opdrachtgevers. Dat betekent dat er correctieverplichtingen en naheffingsaanslagen kunnen worden opgelegd, eventueel met boete. De handhaving geldt niet meer alleen voor kwaadwillenden maar ook als de Belastingdienst aanwijzingen heeft gegeven die niet worden opgevolgd.

In de zesde voortgangsbrief ‘werken als zelfstandige’ van 16 november 2020 heeft het Kabinet medegedeeld dat de vervanging van de Wet DBA op 1 januari 2021 is uitgesteld. In plaats daarvan is besloten tot het opstarten in januari 2021 van een pilot met de Webmodule Beoordeling Arbeidsrelatie voor opdrachtgevers. Na een half jaar zal deze pilot worden geëvalueerd en beslist het Kabinet wanneer de handhaving gefaseerd wordt opgestart. Daarom is besloten om het handhavingsmoratorium te verlengen tot 1 oktober 2021.

De Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties geeft geen zekerheid over de vraag of een afloskapitein/gezagvoerder fiscaal als ondernemer of als resultaatgenieter wordt aangemerkt. Dit wordt achteraf beoordeeld bij de behandeling van de aangifte inkomstenbelasting van de afloskapitein/gezagvoerder.

Zie onderdeel 5 voor de situatie dat personeel door tussenkomst van een buitenlandse werkgever tewerk wordt gesteld.

5. Inlenen personeel door tussenkomst van buitenlandse werkgever

Als door een Nederlandse binnenvaartondernemer door tussenkomst van een buitenlandse werkgever binnenvaartpersoneel in Nederland tewerkgesteld wordt, rijst de vraag of de werkgever (uitlener) in Nederland verschuldigde loonheffingen (loonbelasting, premies volksverzekeringen, premies werknemersverzekeringen en inkomensafhankelijke bijdrage zorgverzekeringswet) behoort in te houden en af te dragen. En als de werkgever (uitlener) dit nalaat, is de vraag of de Nederlandse binnenvaartondernemer (inlener) dan voor de door de werkgever (uitlener) verschuldigde loonheffingen hoofdelijk aansprakelijk kan worden gesteld (inlenersaansprakelijkheid).

1. Samenvatting van de regelgeving

Hieronder volgt een samenvatting van de wettelijke bepalingen. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen belastingheffing en premieheffing.

1A) Belastingheffing

Een buitenlandse werkgever (uitlener) die personeel tewerkstelt bij een Nederlandse binnenvaartondernemer (inlener) is in beginsel in Nederland inhoudingsplichtig. Of er daadwerkelijk loonbelasting moet worden ingehouden en afgedragen is afhankelijk van de woonplaats van de werknemers en de plaats waar de werkzaamheden worden verricht. Hun nationaliteit is niet van belang.

Inwoner van Nederland

Nederland is heffingsbevoegd voor in Nederland wonende uitgeleende bemanningsleden die werkzaam zijn aan boord van een schip van een in Nederland gevestigde binnenvaartonderneming. In die gevallen dient de buitenlandse werkgever (uitlener) loonbelasting in te houden en af te dragen in Nederland.

Dat kan anders zijn indien Nederland een belastingverdrag heeft gesloten met een andere Staat, waarin een bepaling is opgenomen dat het heffingsrecht toekomt aan de Staat waar de plaats van leiding is gelegen van de onderneming (die het schip exploiteert). In een dergelijk geval dient vastgesteld te worden of de Nederlandse binnenvaartonderneming de werkelijke exploitant is van het schip. Zo ja, dan dient de buitenlandse werkgever (uitlener) loonbelasting in te houden en af te dragen in Nederland. Zo neen, dan is er geen loonbelasting verschuldigd in Nederland.

Geen inwoner van Nederland

Met betrekking tot niet in Nederland wonende uitgeleende bemanningsleden, die werkzaam zijn op een schip van een Nederlandse binnenvaartonderneming heft Nederland in beginsel ook loonbelasting.

Er zijn dan echter drie uitzonderingen:

1. Er wordt geheel in het buitenland gevaren (Artikel 2, lid 3 Wet LB 1964). Het loon is dan geheel vrijgesteld van inhouding loonbelasting.
2. Er wordt nagenoeg geheel (>90%) in het buitenland gevaren *en*
   a. het loon is in een ander land aan belastingheffing onderworpen *en*
   b. het loon is op grond van een belastingverdrag niet in feite slechts in Nederland aan belastingheffing onderworpen (Artikel 2, lid 4 Wet LB 1964). Het loon is dan geheel vrijgesteld van inhouding loonbelasting.

3. Er wordt gedeeltelijk, maar niet nagenoeg geheel (<90%) in het buitenland gevaren (Artikel 2, lid 5 Wet LB 1964).
Het loon is dan vrijgesteld van inhouding loonbelasting *voor zover* het loon met inachtneming van belastingverdragen feitelijk aan belastingheffing is onderworpen in een ander land.

Uitzonderingen 1 en 2 zullen zich ten aanzien van een Nederlandse binnenvaartonderneming niet snel voordoen omdat die doorgaans voor ten minste 10% op Nederlandse wateren vaart.

Uitzondering 3 doet zich wel regelmatig voor. Nederland heeft een aantal belastingverdragen gesloten, waarin het heffingsrecht voor werkzaamheden aan boord van een binnenvaartschip in internationaal verkeer aan het woonland van de werknemer toekomt. Met betrekking tot inwoners van deze verdragslanden is de werkgever vrijgesteld van inhouding van loonbelasting.

1B) Premieheffing volksverzekeringen en werknemersverzekeringen en inkomensafhankelijke bijdrage zorgverzekering

Voor de premieheffing dient onderscheid gemaakt te worden in de periode tot en met april 2010 en daarna. Tot en met april 2010 was de Verordening (EEG) 1408/71 van toepassing en vanaf 1 mei 2010 geldt de Verordening (EG) 883/2004. In de oude Verordening is bepaald dat het Verdrag betreffende de sociale zekerheid van Rijnvarenden van 30 november 1979 (hierna: het Rijnvarendenverdrag) voorrang heeft op de Verordening. In de nieuwe Verordening is een dergelijke bepaling niet opgenomen. Door de toepassing van het overgangsrecht kan de oude Verordening en daarmee het Rijnvarendenverdrag echter nog gedurende 10 jaar van toepassing blijven, dus tot en met 30 april 2020.

De Rijnoeverstaten die tevens EU-lidstaat zijn (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland) hebben echter op 25 februari 2011 met terugwerkende kracht tot 1 mei 2010 een overeenkomst gesloten. Dit is de Overeenkomst krachtens artikel 16, eerste lid van Verordening (EG) 883/2004 betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving 883/2004 (hierna: de Rijnvarendenovereenkomst). In deze overeenkomst zijn de aanwijsregels vastgesteld overeenkomstig die uit het Rijnvarendenverdrag en het Besluit nr. 7 van 26 juni 2007 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van Rijnvarenden (hierna: Besluit nr.7).

Zwitserland is met terugwerkende kracht tot 1 april 2012 toegetreden tot deze Rijnvarendenovereenkomst.

Liechtenstein is met terugwerkende kracht tot 1 september 2018 toegetreden tot de Rijnvarendenovereenkomst. Dat betekent dat met betrekking tot Rijnvarenden in dienst van een in Liechtenstein gevestigde werkgever tot en met 31 augustus 2018 de toepasselijke sociale verzekeringswetgeving bepaald dient te worden op grond van de Verordening (EG) 883/2004 en daarna op grond van de Rijnvarendenovereenkomst.

Voor Rijnvarenden, die onderdaan zijn van een andere EU-lidstaat wordt de staat waarvan de socialeverzekeringswetgeving van toepassing is, bepaald aan de hand van de aanwijsregels van Verordening (EG) 883/2004.

Voor Rijnvarenden die onderdaan zijn van buiten de EU gelegen staten rijst de vraag of het Rijnvarendenverdrag nog van toepassing is.

Het Hof van Justitie EG heeft in het arrest van 24 januari 2019, ECLI:EU:C:2019:60 namelijk bepaald dat artikel 1 van Verordening (EU) nr. 1231/2010 van 24 november 2010 tot uitbreiding van Verordening (EG) nr. 883/2004 en Verordening (EG) nr. 987/2009 tot onderdanen van derdelanden die enkel door hun nationaliteit nog niet onder deze verordeningen vallen, zodanig moet worden uitgelegd dat derdelanders, die in dienst van een in een lidstaat gevestigde werkgever tijdelijk in verschillende lidstaten verblijven en werken, zich op de coördinatieregels van deze Verordeningen kunnen beroepen voor de vaststelling van de op hen toepasselijke socialeverzekeringswetgeving, aangezien zij zich legaal ophouden op het grondgebied van de lidstaten en legaal werken op het grondgebied van de lidstaten.

Gelet hierop is het Rijnvarendenverdrag nog slechts van toepassing op derdelanders die niet in dienst van een in een lidstaat gevestigde werkgever werkzaam zijn op een binnenvaartschip van een in een Rijnoeverstaat gevestigde exploitant.

1B.1. Aanwijsregels Rijnvarendenverdrag / Rijnvarendenovereenkomst

Voordat de aanwijsregels van het Rijnvarendenverdrag of de Rijnvarenden-overeenkomst worden toegepast dient eerst vastgesteld te worden of het ingeleende bemanningslid wel onder de personele werkingssfeer van het verdrag of de overeenkomst valt.

Het Rijnvarendenverdrag en de Rijnvarendenovereenkomst zijn op het grondgebied van de ondertekenende Staten van toepassing op alle personen die als Rijnvarenden aan de sociale verzekeringswetgeving van één of meerdere ondertekenende Staten onderworpen zijn of zijn geweest (personele werkingssfeer).

Dat zal doorgaans het geval zijn als de Rijnvarende tewerkgesteld is of is geweest op een schip van een binnenvaartonderneming (exploitant) die in één van de (zeven hiervoor vermelde) ondertekenende Staten van de Rijnvarendenovereenkomst gevestigd is (geweest) en de werkgever (uitlener) gevestigd is (geweest) in één van de ondertekenende Staten.

Indien zowel de onderneming die het schip exploiteert als de werkgever niet gevestigd zijn (geweest) in één van de ondertekenende Staten dan valt het bemanningslid normaliter niet onder de personele werkingssfeer van het Rijnvarendenverdrag of de Rijnvarendenovereenkomst.

Daarbij voeren de Nederlandse uitvoeringsorganen het beleid dat indien de werkgever niet is gevestigd in één van de ondertekenende Staten maar de aanwijsregels van Verordening (EG) 883/2004 de wetgeving van één van deze Staten aanwijst, de Rijnvarendenovereenkomst alsnog moet worden toegepast. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien een substantieel deel van de werkzaamheden in het woonland

(ondertekenende Staat) van het bemanningslid wordt verricht. Dit beleid heeft tot gevolg dat zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan het uitgangspunt van de Rijnvarendenovereenkomst om zoveel mogelijk aan te blijven sluiten bij de wetgeving van de staat waar de exploitant van het schip is gevestigd, waardoor op de gehele bemanning van een schip dezelfde wetgeving van toepassing is.

Welke wetgeving is van toepassing?

Valt men onder de personele werkingssfeer van het Rijnvarendenverdrag dan is de zetel van de onderneming waartoe het schip behoort van belang. Als deze zetel zich in Nederland bevindt, is de Nederlandse sociale verzekeringswetgeving van toepassing.

Bij Besluit nr.7 is 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 de 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 op de Rijnvaartverklaring maatgevend.

In de Rijnvarendenovereenkomst is een nagenoeg gelijkluidende bepaling opgenomen als in Besluit nr.7, zodat er in feite geen verschil in de aanwijsregels bestaat met die van het Rijnvarendenverdrag.

De Hoge Raad heeft over Besluit nr.7 geoordeeld dat de onderneming voor wiens rekening en risico het schip wordt geëxploiteerd de onderneming is waartoe het schip behoort. Dat is ook de ondernemer die de winst geniet die met het gebruik van het schip wordt beoogd. De exploitant is dus de onderneming die de opbrengsten geniet van het vervoer met het schip van mens of goederen en het risico loopt en de kosten draagt die uit het gebruik van het schip voor het vervoer daarvan voortkomen.

De bij Nederlandse exploitanten van binnenvaartschepen tewerkgestelde bemanningsleden die onder de personele werkingssfeer van het Rijnvarendenverdrag of de Rijnvarendenovereenkomst vallen, zijn dus in Nederland verzekerd en premieplichtig. Ook hier geldt dat de werkgever (uitlener) inhoudingsplichtig is.

Uitzondering hierop is de situatie waarbij sprake is van samenloop van werkzaamheden als Rijnvarende en andere werkzaamheden aan de wal. In dergelijke gevallen voeren de Nederlandse uitvoeringsorganen het beleid dat de toepasselijke wetgeving uitsluitend wordt bepaald op grond van de aanwijsregels van Verordening (EG) 883/2004.

1B.2 Aanwijsregels van Verordening (EG) 883/2004 (EU-onderdanen)

Indien de werkgever (uitlener) niet gevestigd is (geweest) in één van de ondertekenende Staten dan is de Rijnvarendenovereenkomst in beginsel niet van toepassing. Indien het ingeleende bemanningslid onderdaan is van een EU-staat of daar rechtmatig verblijft, of onderdaan is van een EER-staat dan valt hij onder de personele werkingssfeer van de Verordening (EG) 883/2004.

Volgens artikel 13 van Verordening (EG) 883/2004 is op de werknemer van wie een substantieel deel (tenminste 25%) van zijn arbeidstijd dan wel van zijn bezoldiging betrekking heeft op werkzaamheden in zijn woonland de wetgeving van het woonland van toepassing. Is dat niet het geval dan is de wetgeving van de Lidstaat van toepassing waar de werkgever is gevestigd.

Dit betekent dat voor de op een schip van een Nederlandse binnenvaartonderneming (exploitant) tewerkgesteld bemanningslid die inwoner van Nederland is, bepalend is of zijn beloning voor 25% of meer betrekking heeft op werkzaamheden die in Nederland zijn verricht. Dat zal aan de hand van de daadwerkelijke werkzaamheden, het vaartijdenboek en/of het dienstboekje moeten worden vastgesteld. Is het 25% of meer in Nederland, dan is hij in Nederland verzekerd en premieplichtig. Ook in dit geval is de werkgever (uitlener) inhoudingsplichtig. Indien minder dan 25% dan is hij verzekerd in het land waar de werkgever gevestigd is.

De Centrale Raad van Beroep heeft echter in de uitspraak van 28 februari 2019, ECLI:NL:CRVB:2019:852 voor de binnenvaart een bandbreedte van 5% aanvaard. Werknemers in de binnenvaart die tussen 20% en 25% van hun werkzaamheden in hun woonland verrichten, zijn daar sociaal verzekerd, mits er daarbij voldoende overige omstandigheden zijn die erop duiden dat de werknemer substantieel in het woonland werkt. Die overige omstandigheden zullen individueel gesteld en beoordeeld moeten worden.

1B.3 Overgangsrecht

Indien echter per 1 mei 2010 ingevolge de aanwijsregels van de Verordening (EG) 883/2004 of de Rijnvarendenovereenkomst de wetgeving van een andere staat wordt aangewezen dan daarvoor op grond van de aanwijsregels van het Rijnvarendenverdrag, blijft door het overgangsrecht nog 10 jaar lang de wetgeving van toepassing die volgde uit de toepassing van het Rijnvarendenverdrag, mits de desbetreffende situatie ongewijzigd blijft. Een uitzondering hierop geldt indien men zich gemeld heeft bij de bevoegde autoriteit van het woonland en een verzoek heeft gedaan om onderworpen te worden aan de wetgeving die van toepassing is op grond van Verordening 883/2004 of de Rijnvarendenovereenkomst. Voor inwoners van Nederland is de Sociale Verzekeringsbank te Amstelveen de bevoegde autoriteit.

1B.4. Niet-EU-onderdanen in dienst van een niet-EU-werkgever

Indien zowel de werkgever (uitlener) als het ingeleende bemanningslid gevestigd en/of woonachtig is in een niet-EU-lidstaat, waarmee Nederland een belastingverdrag heeft gesloten dat het recht tot belastingheffing over het loon van een bemanningslid op een schip in internationaal verkeer aan het woonland toewijst, dan is er geen sprake van een werknemer voor de loonbelasting op grond van artikel 2, lid 5 Wet LB 1964.

Deze werknemer voldoet dan niet aan de voorwaarden voor verzekering voor de volksverzekeringen dat men ingezetene is of voor in Nederland verrichte arbeid aan de loonbelasting is onderworpen. Gevolg hiervan is dat dit ingeleende bemanningslid (in beginsel) niet verzekerd en premieplichtig is voor de volksverzekeringen en de zorgverzekering.

Indien de tewerkstelling op het Nederlandse schip niet langer dan zes maanden duurt, is op grond van artikel 12 van het KB 402 (Besluit uitbreiding en beperking kring verzekerden werknemersverzekeringen 1990) ook geen sprake van een werknemer voor de werknemersverzekeringen.

Ingeleende bemanningsleden uit niet EU-landen waarmee Nederland een dergelijk belastingverdrag heeft gesloten, voldoen dus niet aan de onderworpenheidseis en zijn dus niet in Nederland belastingplichtig en ook niet verzekerd voor de volksverzekeringen, werknemersverzekeringen en zorgverzekering, tenzij zij langer dan zes maanden in Nederland tewerkgesteld worden.

Indien de tewerkstelling langer dan zes maanden heeft geduurd worden deze bemanningsleden echter niet alleen als verzekerde en premieplichtige aangemerkt voor de werknemersverzekeringen maar ook voor de volksverzekeringen en de zorgverzekering.

1B.4 A1-verklaring

Werknemers en/of hun werkgever kunnen op grond van artikel 5 van de Rijnvarendenovereenkomst vooraf zekerheid krijgen over de sociale verzekeringspositie door het aanvragen van een A1-verklaring bij het bevoegde orgaan in hun woonland.

Op grond van artikel 16 van Verordening (EG) nr. 987/2009 is degene die in twee of meer lidstaten werkzaamheden verricht, verplicht om het bevoegde orgaan van zijn woonland daarvan in kennis te stellen. In Nederland is de SVB het bevoegde orgaan. Dit orgaan stelt dan middels een A1-verklaring de toepasselijke wetgeving voorlopig vast en stelt het bevoegde orgaan van elke lidstaat waar de werkzaamheden worden verricht daarvan op de hoogte. Indien dit is gebeurd en de andere bevoegde organen hebben daarop niet binnen twee maanden een andersluidend standpunt ingenomen dan staat de verzekeringsplicht vast.

De Hoge Raad heeft in het arrest van 5 oktober 2018, ECLI:NL:HR:2018:1725 beslist dat de belastingrechter moet uitgaan van de verbindendheid van de A1-verklaring, ongeacht of die onherroepelijk vaststaat.

De Centrale Raad van Beroep heeft in de uitspraak van 28 augustus 2019, ECLI:NL:CRVB:2019:2817 beslist dat de SVB is een aantal gevallen de EU-rechtelijke procedurevoorschriften niet in acht heeft genomen en dat de per 1 mei 2010 aangescherpte regels hierover de SVB verplichten om samen met buitenlandse socialezekerheidsorganen dubbele premieheffing vooraf te voorkomen. Op grond daarvan moet de SVB nieuwe besluiten nemen.

Op 28 augustus 2019 heeft het Gerechtshof 's-Hertogenbosch een drietal uitspraken gedaan, ECLI:NL:GHSHE:2019:3139+3140+3141 inzake Rijnvarenden. Het Hof oordeelde daarin dat de Belastingdienst niet mag heffen zonder vaststelling door de SVB (door een besluit of A1-verklaring) dat een bemanningslid in Nederland premieplichtig is voor de volksverzekeringen.

Verder oordeelde het Hof dat ter voorkoming van dubbele premieheffing de SVB en/of de Belastingdienst op grond van de artikelen 6, 16 en 73 van Verordening (EG) 987/2009 in overleg had moeten treden met de Luxemburgse autoriteiten. Om de dubbele premieheffing alsnog ongedaan te maken heeft het Hof de

belastingaanslagen voor de in Nederland geheven premie volksverzekeringen verminderd met de bedragen die geacht worden in Luxemburg te zijn geheven.

Omdat deze uitspraken afwijken van uitspraken van andere Gerechtshoven en de Hoge Raad heeft de Belastingdienst beroep in cassatie ingesteld tegen de uitspraken van het Gerechtshof 's-Hertogenbosch.

De Hoge Raad heeft op 10 juli 2020 in een drietal arresten uitspraak gedaan, ECLI:NL:HR:2020:045664+04565+04609. De Hoge Raad besliste daarin dat de inspecteur van de Belastingdienst verplicht is de premie te heffen aan de hand van de toepasselijke regelgeving, ook als de verzekeringsplicht niet is vastgesteld door de bevoegde instantie in sociaal zekerheidsrecht (SVB).

Verder besliste de Hoge Raad dat op grond van de Rijnvarendenovereenkomst slechts de wetgeving van één Rijnoeverstaat van toepassing kan zijn en dat voor verrekening van de in Luxemburg geheven premies, daarom geen grond bestaat.

Naar aanleiding van in de Tweede Kamer gestelde vragen heeft de Staatssecretaris van Financiën toegezegd dat, indien blijkt dat het terugvorderen van onverschuldigd in Luxemburg betaalde premies op problemen stuit hij met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de signalen hierover actief en op korte termijn bij de Luxemburgse autoriteiten onder de aandacht zal brengen.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Financiën hebben hierover op 8 februari 2021 een voortgangsbrief aan de Tweede Kamer gezonden. In deze brief delen zij mee dat Nederland, ondanks de arresten van de Hoge Raad, vooruitlopend op een bilaterale afspraak met Luxemburg een specifieke groep Rijnvarenden unilateraal tegemoet zal komen met een bedrag ter hoogte van de op het salaris ingehouden Luxemburgse premies in de periode 1 mei 2010 tot en met 31 december 2015. Met betrekking tot Rijnvarenden waarbij sprake is van dubbele premies in de jaren 2016 tot en met 2020 geldt dat zij nog een verzoek tot premierestitutie kunnen indienen in Luxemburg. Waar mogelijk kan Nederland een bemiddelende rol spelen, mocht premierestitutie in deze jaren toch op problemen stuiten.Tot de afronding van deze mogelijke oplossingen blijft de invorderingspauze voor deze groep Rijnvarenden van kracht.

1C) Inlenersaansprakelijkheid

Als de werkgever (uitlener) de door hem verschuldigde loonbelasting en premies volksverzekeringen, zorgverzekering en/of werknemersverzekeringen niet afdraagt, kan de inlener hiervoor op grond van artikel 34 van de Invorderingswet hoofdelijk aansprakelijk worden gesteld met betrekking tot de over die werkzaamheden verschuldigde loonheffingen van bij hem tewerkgestelde bemanningsleden.

Risico beperkende maatregelen
De inlener kan zijn risico's op aansprakelijkstelling op de volgende wijze beperken:

1. Verklaring betalingsgedrag
Hij kan de werkgever (uitlener) om een verklaring betalingsgedrag vragen. Hierbij moet worden opgemerkt dat de verklaring slechts betrekking heeft op de afdracht van de door de uitlener zelf aangegeven loonheffingen. Deze verklaring is één maand geldig,

vraag dus regelmatig om een nieuwe verklaring.

2. A1-verklaring

De inlener kan de uitlener om een A1-verklaring vragen en een afschrift hiervan in de administratie bewaren. Indien u twijfelt aan een overgelegde A1-verklaring, kunt u bij de SVB navraag doen of deze aldaar is gemeld.

3. Inschrijving Handelsregister

Buitenlandse uitzendbureaus die personeel ter beschikking stellen in Nederland dienen zich te laten registreren in het Nederlandse Handelsregister bij de Kamer van Koophandel. De inlener kan dit controleren (de zogenaamde Waadi-check).

4. Storten op G-rekening

De inlener kan een deel van het factuurbedrag storten op de G-rekening van de uitlener onder vermelding van het factuurnummer. De betreffende factuur moet het nummer van de uitleenovereenkomst en het tijdvak en de omschrijving van het werk bevatten. Deze storting moet zoveel mogelijk de verschuldigde loonheffingen benaderen. Verder moet de inlener een manurenadministratie bijhouden en de gegevens van het identiteitsbewijs en de verblijfs- of tewerkstellingsvergunning en het burgerservicenummer/sofinummer van de ingeleende werknemer in zijn administratie opnemen.

5. SNA-keurmerk / Register Normering Arbeid

Om als inlener volledig gevrijwaard te worden voor inlenersaansprakelijkheid voor loonheffingen dient aan de volgende voorwaarden te zijn voldaan:
-de uitzendonderneming moet in het bezit zijn van het SNA-keurmerk. Dit kunt u nakijken in het Register Normering Arbeid via www.normeringarbeid.nl.
Als bewijs daarvan adviseren wij u een kopie te maken van het Register met de gegevens van de uitlener op het moment van de inlening en de betalingen.
-de inlener dient 25% van de factuur, incl. BTW, op de G-rekening van de uitzendonderneming te storten.
-de administratie van de inlener is zodanig ingericht dat daarin de overeenkomst met de uitlener, de omvang van de aansprakelijkheid (manurenadministratie) en de betalingen direct kunnen worden teruggevonden.
-de inlener moet de identiteit van de ingeleende werknemer kunnen aantonen en, indien van toepassing, dat de werknemer over een geldige verblijfs- of tewerkstellingsvergunning en/of A1-verklaring beschikt. Leg daarom de gegevens daarvan vast in uw administratie.
-de inlener moet het burgerservicenummer / sofinummer van de ingeleende werknemer noteren.

6. Storting op rekening van beursgenoteerde ondernemingen

Een aantal in een OESO-land gevestigde beursgenoteerde uitzendondernemingen kunnen als alternatief voor het storten op een G-rekening zekerheid stellen voor de betaling van loonheffingen. De Belastingdienst geeft aan deze ondernemingen jaarlijks een verklaring af. U kunt hiernaar vragen bij de uitzendonderneming.
U kunt in dat geval het gehele factuurbedrag overmaken aan de uitzendonderneming.

Bijlage 1 Lijst uitsplitsing vervolginvesteringen

binnenvaartschip. Onderverdeling vervolginvesteringen

	Casco	Machinekamer	Overig
Aandrijfas		X	
Airco			X
Aluminium stekkerbakken			X
Anker	X		
Ankerlier	X		
Autopiloot		X	
Autokraan			X
Betimmering			X
Beunkoeler		X	
Bijboot			X
Boegschroef		X	
Boiler			X
Brandstof (vuil)watertank			X
Brandstofverbruiksmeter		X	
Buikdenning	X		
Combipiloot			X
Camerasysteem			X
Compressor		X	
CV-installatie			X
Denverhoging	X		
Generator		X	
Kalfdekken	X		
Keerkoppeling		X	
Keuken / badkamer			X
Luiken			X
Luikenwagen			X
Marifoon			X
Motor		X	
Navigatiesysteem			X
Omvormer		X	
Radar			X
Radarmast			X
Railing			X
Ramen(Aluminium)	X		
Roefdeur			X
Roeren	X		
Schroef		X	
Schroef- / hennegatafdichting		X	
Spoiler		X	
Spudpaal			X
Straalbuis		X	
Stuurhut	X		
Stuurwerk		X	

Trimvullingen	X		
Verbouwing woning			X
Verlenging schip	X		
Vetsmeerapparaat		X	
Walstroomkast			X

NB: Bij motortankschepen nagaan of het investeringen betreft in pompinstallaties en/of leidingwerk, deze volgen het percentage van de annex.
NB: de niet-scheepsgerelateerde investeringen zoals mobiele telefoon, laptop en stuurstoel volgen hun eigen afschrijvingsysteem. Voor niet-scheepsgerelateerde onderdelen geldt een maximaal afschrijvingspercentage van 20% met een termijn van 5 jaar.