

# de Binnenvaartkrant

Tweewekelijks medium voor Rijn- en binnenvaart



1 JULI 2003  
7e jaargang

14

www.binnenvaartkrant.nl  
Telefoon: (010) 414 00 60  
Telefax: (010) 414 02 12

**De Groot Motoren**  
Dordrecht BV  
Grevelingenweg 23  
3313 LB Dordrecht  
Tel 078 6165599

**v. ballegooy**  
SCHEEPSTECHNIEK  
Roodevaart 38  
4782 RC Moerdijk  
Tel 0168 412890

**v. ballegooy**  
SCHEEPSSCHROEVEN B.V.  
Havenkant 8  
4781 AA Moerdijk  
Tel 0168 416310

In deze Binnenvaartkrant:

**Pagina 17:**  
Containerterminal TCT  
in Willebroek breidt uit

**Pagina 21:**  
Raad voor V&W:  
'Geef binnenvaart-  
verladers subsidie'

**Pagina 41:**  
'Ontmoeting op de  
brug' met politief  
Jan van Galen

Deutsche Beilage

**Seite 33:**  
Deutsche Tankschiff-  
fahrt sieht sich vor  
einer großen Heraus-  
forderung

(ADVERTENTIES)

**Her motoriseren?**

INBOUW

**CAT**  
AUTHORIZED MARINE DEALER

24-uurs storingsdienst

binnenkalkhaven 17  
3311 JC Dordrecht  
telefoon 078-6138277  
fax 078-6144887  
info@dolderman.nl  
www.dolderman.nl

**dolderman**

Incodelta lanceert nieuw project met onafhankelijk regisseur

## Sprong naar hogere efficiency in containervervoer over water

Een onafhankelijk regisseur *regelt* een efficiënte herpositionering van lege zeecontainers op 24 inlandterminals in Nederland, België en Duitsland. Bovendien maakt deze regisseur – door zijn onafhankelijk inzicht in ladingstromen en scheepsbewegingen van concurrerende terminals – het inpassen van kleinere partijen beladen containers mogelijk in de dagelijkse lijndiensten vanaf de verschillende terminals. Containers die anders over de weg zouden zijn vervoerd. Dit is het streefbeeld van de pilot *Minder lucht schept ruimte* van de projectgroep Incodelta en Zuid-Nederland in samenwerking met de Dienst voor de Scheepvaart en NV Zeekanaal in België, die afgelopen vrijdag 27 juni feestelijk werd ingeluid in Hasselt, België.

het project zichzelf op den duur kan bedruipen. Op de eerste plaats gaat het om de herpositionering van de zeecontainers. Die containers zijn eigendom van de zeereederij en in de helft van de gevallen

vindt het inlandtransport ervan ook plaats in opdracht van die zeereederij (*carrier haulage*). De zeereederij is de opdrachtgever van de terminal, die zowel het vervoer over water, de overslag als het

natransport verzorgt. In veel gevallen wil die zeereederij de lege container vervolgens terugbezorgd zien in het depot in één van de zeehavens Antwerpen of Rotterdam.  
(Lees verder op pagina 3)

De deelname van zoveel terminals moet schaalvoordelen tot gevolg hebben, waardoor

(ADVERTENTIES)

Verkoop-Installatie en  
Reparatie centrum

**OECHIES**  
ELEKTROTECHNIEK

Brede Hilledijk 111 Rotterdam  
Tel. 010-2973999

**MITSUBISHI**  
DIESEL ENGINES

**KOEDOOD**  
DIESELSERVICE

Hendrik Ido Ambacht  
Tel. 078 - 6813127 Fax 6812025

**victron energy**  
OMVORMERS, ACCULADERS

info: **NEHO**  
SCHOONHOVEN

Tel. 0182 - 38 75 22

## Binnenvaartpromotie in Dolfinarium



Het Bureau Voorlichting Binnenvaart hield afgelopen zaterdag 28 juni de sponsor- dag voor de schippersponsors en hun gezinnen in het Dolfinarium Harderwijk. Terwijl binnen in een zaal bij restaurant De Parel een congres werd gehouden over rendement en promotie in en van de bedrijfstak, maakten familieleden zich in het complex rond dolfinariumshows en andere attracties. Het werd een echte familiedag met kijken naar de walrussenshow (Jeanine Stam van ms Zeldenrust, foto linksboven), bij de zeehonden (Manouk en Chantal Leeuwestein van het ms Philos, foto onder) en met reclame voor de binnenvaart. Hoewel het de hele dag dreigde te gaan regenen, werd zaterdag een heerlijk zonnig dagje uit in het Dolfinarium. In de volgende Binnenvaartkrant meer over het congres, maar ook een reportage over een binnenvaartverrassing in het Dolfinarium: het ms ('musical-schip') Emily van Gerrit den Haan en Marie Emily Vlieger. (foto's MGR)

## Onverwachte haken en ogen aan uitvlaggen

Toen de Urker kotter Larissa werd overvaren door een zeecontainerschip en de zes bemanningsleden daarbij omkwamen, werden de nabestaanden later met nog een drama geconfronteerd. De kotter voer onder Engelse vlag en dat had gevolgen voor de uitkering. Sterker nog: er ontstond een dispuut over welk land nu voor die nabestaan-

den moest zorgen. Volksverzekeringen zijn in lang niet alle landen eender geregeld, en een land kan dan wel loonbelasting heffen, daarmee is niet direct het sociale vangnet intact. De verzekering van de opvarenden van de Larissa bleek in elk geval niet in orde als gevolg van het uitvlaggen van het schip. Uitvlaggen heeft zo onbedoeld soms heel

vervelende neveneffecten. Mr. J.A. Visscher, belastingadviseur voor het midden- en kleinbedrijf, waarschuwt cliënten om niet al te lichtzinnig te denken over de consequenties van het uitvlaggen van schepen. Er kan veel ellende uit voortkomen. Op pagina 17 een uitvoerig interview met Visscher over de voors en tegens van uitvlaggen.

(ADVERTENTIES)

**BARTH** AGGREGATEN

IVECO  
Perkins

AGGREGATEN  
TEGEN DE LAAGSTE PRIJZEN

- geheel compleet en draaibaar
- incl. compleet elektrisch paneel
- vermogens van 5 tot 50 kVA op voorraad
- snelle service • lage inbouwprijzen
- levering van alle onderdelen.

VOOR NEDERLAND EN BELGIË  
BARTH AGGREGATEN  
S-GRAVENDEEL  
TEL. 078-673 37 99  
(NA 18.00 UUR 078-673 48 00)

**VETH-JET**  
KOPLOPER ONDER  
DE BOEGSCHROEVEN

**VETH**  
MOTOREN BV

TEL. (078) 615 22 66

**Rabobank Shipping**  
Voortvarend in de scheepvaart

Tel. 010-4003700  
www.rabobankshipping.nl

**JOOREN**  
SCHEEPSSCHROEVEN

- reparaties/aanpassingen
- leveringen (nieuw/gebruikt)
- straalbuizen

Tel. 078-6133831

**DBH** Dieselbedrijf  
Hardinxveld B.V.

Cummins - Detroit Diesel  
Isuzu - Twin Disc - Allison

Tel 0184 - 613066  
Fax 0184 - 618002

www.dbh-bv.nl  
info@dbh-bv.nl  
Official dealer

**HDM**  
De Haas Diesel Motoren BV

**KOSTEN BESPAREN  
MET NTZ!**

NTZ Radiaal Bypass Filter:  
• Minder olie verversen  
• Minder onderhoud  
• Langere levensduur van:  
- motor  
- keerkoppeling  
- hydraulisch systeem.

Tel.010-5913511 www.dehaasdiesel.nl

Belastingadviseur waarschuwt voor te lichtvaardig denken over vestiging in Luxemburg

# De voors en tegen van uitvlaggen

(vervolg van pagina 1)

Wat is het verstandigste als je schepen onder de Luxemburgse vlag onder wilt brengen? Luxemburg als voorbeeld, want andere landen zijn natuurlijk ook mogelijk. Zoals Zwitserland, dat geen deel uitmaakt van de Europese Unie. Er zijn vele overwegingen die kunnen leiden tot een beslissing over een verhuizing naar een fiscaal aantrekkelijke omgeving, maar het is op de eerste plaats verstandig om daar vooraf een helder beeld over te krijgen.

Jan Albert Visscher onderscheidt drie overwegingen: de positie van de ondernemer, de hoogte van de belastingheffing voor werknemers en de sociale verzekeringen voor werknemers (in Nederland bestaat onderscheid tussen volks- en werknemersverzekeringen maar dat onderscheid is internationaal niet relevant). Met name de effecten voor de werknemers kunnen op het persoonlijke vlak zeer nadelig uitpakken. Visscher: 'Waar gaat het om bij uitvlaggen? Het vinden van goed personeel en om voordelig uit te zijn, in verband met de bruto personeelskosten en de afdracht van belastingen en premies sociale verzekeringen.'

## Belastingparadijs

Mochten er mensen in de branche rondlopen met wilde plannen om 'even een postbus te openen in een belastingparadijs' dan wil Visscher ze wel uit hun droom helpen: 'Een postbusfirma loopt vroeg of laat tegen de lamp. Als je bedrijfsnaam zit tussen 300 andere firmanaamplaatjes, kun je moeilijk volhouden dat je bedrijf daar daadwerkelijk is gevestigd. En daar gaat het om bij de belastingdienst: de feitelijke vestigingsplaats, de plek waar de bedrijfsbeslissingen worden genomen. Als je hard kunt maken dat je die beslissingen in Luxemburg neemt, dan accepteert de belastingdienst dat. Wij zeggen altijd: "Als je het de belastinginspecteur kunt vertellen zonder rood te worden, is het goed."'

'Overigens kan het best een paar jaar goed gaan, zelfs met een postbus, maar als er controle komt, moet je aan kunnen tonen waar die beslissingen voor je bedrijf worden genomen. Nu is het wat anders als je als ondernemer



Jan Albert Visscher in Kampen bij een in Zwitserland geregistreerd passagiersschip. 'Uitvlaggen houdt risico's in voor personeel, mede afhankelijk van de vraag hoe goed de reder een en ander voor zijn personeel heeft geregeld.' (foto MGR)

zelf vaart op een schip, dat ook regelmatig in Luxemburg ligt, maar ben je aan de wal gevestigd, dan zul je ter plekke daadwerkelijk kantoor moeten houden en via faxen, briefpapier en correspondentie moeten aantonen dat daar ook wordt gewerkt. De belastingdienst zal dat vriendelijk nagaan...'

De inspecteur kan coulant zijn. 'Het kan best dat de belastingdienst Luxemburg als vestigingsplaats accepteert hoewel vrouw en kinderen aan de wal in Nederland wonen.' Maar er zijn grenzen. 'Je moet natuurlijk geen kosten van kantoorruimte in Nederland gaan aftrekken.' Waar het schip zelf is geregistreerd speelt niet echt een rol.

'Grotere bedrijven zullen wel de mogelijkheden hebben in Luxemburg een apart kantoor te openen. Mocht er twijfel rijzen, dan is het altijd verstandig eerst met de belastingdienst te overleggen. Als ze het achteraf afkeuren, loop je het risico dat je in twee landen belasting moet betalen, en dat je in Luxemburg zult moeten procederen om van die belasting af te komen.'

Domheid wordt niet bestraft (althans niet door de belastingen); als iemand aannemelijk kan maken dat hij echt niet

beter wist, zal er geen straf volgen. Wel zullen natuurlijk de verschuldigde belastingen en/of premies worden nageheven.

## Werknemers

De negatieve gevolgen van vestiging in Luxemburg hoeven voor een bedrijf niet nadelig te zijn. Anders is het voor het personeel van dat bedrijf, indien die *meeverhuizen* naar Luxemburg. Als het personeel in Nederland woont, daar vrouw en kinderen heeft en beschikt over een Nederlandse bankrekening, dan wordt er in Nederland inkomstenbelasting geheven. Anders is het voor de sociale verzekeringen (WW, AOW, WAO, nabestaandenvoorzieningen et cetera.). Voor de internationale afwikkeling is daarbij EU-verordening 1408/71 van belang en voor de scheepvaart het *Verdrag Betreffende Sociale Zekerheid van Rijnvaardenden* van 30 november 1979.

Inkomstenbelasting kan alleen worden geheven in het land waar je woont. Maar daar zit het probleem: in Nederland wordt aan de laagste schijven van de inkomstenbelasting een percentage sociale premies toegevoegd. Dat bedraagt in de eerste twee schijven 31,2 procent. De inkomstenbelasting zelf is in de eerste twee schijven slechts 1,7 respectievelijk 7,2 procent. Sociale premies worden in Nederland dus niet geheven over personeel van een bedrijf dat in Luxemburg is gevestigd. Dat is overigens niet absoluut zeker. Visscher laat brieven zien van belastingdiensten in Den Bosch en in Rotterdam. De inspecteurs hebben tegenstelde meningen over de afdracht van die sociale premies in vergelijkbare gevallen van vestiging van soortgelijke scheepvaartbedrijven in Luxemburg. Opnieuw is hier dus van belang dat vóóraf wordt overlegd met de belastingdienst.

Het eerder genoemde verdrag van 1979 zegt daarover dat de premies zijn verschuldigd in het land waar het bedrijf zijn zetel heeft. En omdat het verdrag zwaarder weegt dan de nationale wetgeving, kan met het verdrag in de hand de gang naar de rechter worden gemaakt (hoewel het beter is dat te voorkomen, al was het maar vanwege de hieruit voortvloeiende langdurige onzekerheid).

## Lagere premies

In dat verschil in inhouding van sociale premies en inkomstenbelasting kan een geweldig financieel voordeel zitten voor de werkgever, want de bruto/netto-verhouding verandert. De ene werkgever zal dit voordeel doorgeven aan zijn werknemers; de andere zal het voordeel (deels) in eigen zak steken. Het voordeel ontstaat doordat de sociale premies die in Luxemburg dienen te worden afgedragen lager zijn dan die in Nederland.

Allemaal heel mooi zolang er niets gebeurt. Maar als je als werknemer aanspraak moet maken op een uitkering, dan is er wel degelijk een probleem. De dekking is anders, en door het lagere peil van de premie is de dekking ook in een belangrijk aantal gevallen minder. De Luxemburgse wet bepaalt bovendien dat iemand die nog geen jaar is ingeschreven in Luxemburg helemaal nergens recht op heeft.

Om Rijnvaardenden die bij een Luxemburgse firma gaan werken te beschermen, wordt dit ondervangen door een bepaling in het verdrag die stelt dat het wachtjaar niet geldt indien de verzekerde in een ander land dat partij is in het verdrag gedurende dat jaar verzekerd is geweest. Op die wijze is dat probleem dus ondervangen, maar het disputeert over de hoogte van de uitkering blijft altijd boven de mensen hangen.

Ook blijft er altijd discussie

over de hoogte van de oude-dagsvoorziening. In Luxemburg zijn de premies een stuk lager dan in Nederland. De premie is daar acht procent van het loon, in Zwitserland 4,2 procent en in Nederland 17,9 procent. Daar staat tegenover dat in Nederland sprake is van een maximuminkomen waarover premie wordt geheven; in Zwitserland en Luxemburg ligt dit anders. Er is natuurlijk in de voordelen en risico's een verschil tussen werkgever en werknemer. Voor de werkgever is alleen het totale kostenplaatje maatgevend. De werknemer zal de voordelen van een eventueel hoger netto loon af moeten wegen tegen de grotere risico's die hij loopt en bijvoorbeeld de afbraak van de AOW-rechten. En over risico's gesproken: Je kunt in Luxemburg wel een WW-uitkering vangen, maar in principe nooit langer dan drie maanden als je niet in Luxemburg woont.

## Procederen

'In theorie lijkt het allemaal wel mee te vallen, maar als het fout loopt zit de werknemer met de gebakken peren en moet hij in twee talen gaan procederen, in Nederland en Luxemburg.'

De *Luxemburgse werknemers* hoeven natuurlijk ook niet te worden beloofd volgens de Nederlandse binnenvaart-CAO en zijn blij met meer netto-inkomsten, terwijl de totale loonsom voor de werkgever omlaag gaat. Voor kleinere reders met enkele schepen loont het vaak niet echt de moeite dit te gaan doen, waarschuwt Visscher.

De werkgever is overigens (moreel) verplicht zijn medewerkers voor te lichten over de gevolgen van een overstap. Met name de gevolgen voor de oudedagsvoorzieningen, afdrachten aan pensioenfondsen en dergelijke zijn belangrijk. 'De reder zal zijn personeel heus niet meteen laten vallen als zich onverhoopt toch discussies achteraf zullen voordoen, maar het is natuurlijk beter voor de werknemer als hij van dergelijke steun niet afhankelijk is.'

De praktijk is trouwens altijd weerbarstiger. Er is ook een groot verschil tussen oudere en jonge medewerkers. 'Een jonge vent zegt: "Ik werk hard, mij kan niets overkomen." En hij is eerder bereid risico's te nemen.'

Maar wie kent de situatie met sociale verzekeringen in een ander land? 'Denk maar aan het verschil in belastingen in de eerste twee schijven. Als je hier een hypotheek hebt, ontvang je ineens veel minder terug van de belastingen in verband met de renteaftrek.' Jan Albert Visscher heeft zo'n vijftien klanten in de binnenvaart. De 45-jarige belastingadviseur is geboren in Zwarts-luis, studeerde bedrijfseconomie en belastingwetgeving en is één van de vier vennoten van de maatschap TAMEK Groep, een maatschap van (register)accountants en belastingadviseurs met vestigingen in Zwarts-luis, Meppel, Kampen, Urk, Lelystad en Genemuiden.

ADVERTENTIE

**TELEFONEERT U OOK VOOR RUIM  
€ 0,70 PER MINUUT NAAR NEDERLAND?**

**Met onze kaart telefoneert u voor slechts  
€ 0,08 per minuut naar Nederland, België en  
Frankrijk. Binnen Duitsland naar het vaste net  
telefoneert u voor maar € 0,03 per minuut.**

**U hoeft niets aan uw bestaande contracten te veranderen.  
Ons systeem komt erbij.**

**Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:  
Topcom Telecom Vertriebs GmbH  
Grüne Str. 172, D-46446 Emmerich  
Tel: (+49)-(0)2822-80380 Fax: (0049)-(0)2822-80160  
SMS: (+49)-(0)171-2369090 E-mail: [topcom.telecom@email.de](mailto:topcom.telecom@email.de)**