

Vergaderjaar 2008–2009

31 409

Zeevaartbeleid

Nr. 9

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2008

Tijdens het AO van 5 juni jl. (31 409, nr. 7) met de vaste commissies voor Financiën en Verkeer en Waterstaat over het zeevaartbeleid heb ik toegezegd de Kamer een globale vergelijking van het bruto-nettotraject in Nederland, België en Duitsland voor te leggen, de Kamer nader te informeren over de Europese regels die van toepassing zijn en de Kamer te informeren over de uitkomsten van het overleg met de zeevaartsector over knelpunten in de uitvoering. Tevens is op dat moment toegezegd de wettelijke maatregelen in verband met zeer grote schepen en scheepsmanagement, zoals aangekondigd in de Beleidsbrief Zeevaart 2008, in het Belastingplan 2009 mee te nemen. Deze toezegging is inmiddels gestand gedaan. Aansluitend op dit AO is de motie Roefs/Kortenhorst aangenomen. Deze motie verzoekt de Kamer te informeren over de mogelijkheden om de concurrentiekracht van Nederlandse reders en de arbeidsmarktpositie van Nederlandse zeevarenden te herstellen en daarbij onder meer in te gaan op het voorstel van de sociale partners om de effectiviteit van de afdrachtvermindering zeevaart 45% van het brutoloon te laten zijn en in het buitenland getroffen maatregelen van commentaar te voorzien op hun bruikbaarheid in de Nederlandse situatie. Met deze brief kom ik, mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, aan deze motie tegemoet en doe ik de toezeggingen gestand.

In deze brief wordt allereerst de analyse van de richtsnoeren gepresenteerd, waarbij wordt aangegeven welke fiscale en niet-fiscale mogelijkheden deze bieden. Ten tweede wordt ingegaan op het onderzoek naar het bruto-nettotraject in Nederland, België en Duitsland. Vervolgens zullen verschillende oplossingsrichtingen, waaronder die geschetst door de sociale partners en in het buitenland gebruikt, worden besproken en op hun bruikbaarheid in de Nederlandse situatie worden beoordeeld. Tot slot wordt u geïnformeerd over de stand van zaken van het overleg met de zeevaartsector over de fiscale knelpunten in de uitvoeringspraktijk.

Analyse richtsnoeren

In principe is staatssteun niet toegestaan. Hier bestaan echter uitzonderingen op. Als wel verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd: steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. De Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer¹ zijn een uitzondering op genoemde hoofdregel en vormen het kader waarbinnen de staatssteun voor de zeevaart alsnog wordt toegelaten.

Steunmaatregelen voor de sector zeevervoer bieden in de eerste plaats de mogelijkheid de fiscale en andere kosten en lasten voor de communautaire rederijen en zeelieden te verminderen tot niveaus die met de mondiale norm overeenstemmen. De maatregelen moeten de ontwikkeling van de sector en de werkgelegenheid rechtstreeks bevorderen en niet in algemene financiële steun voorzien.

Overeenkomstig deze doelstelling worden de volgende arbeidskostenmaatregelen ten behoeve van het communautaire zeevervoer toegestaan:

- verlaagde socialezekerheidsstarieven voor communautaire zeelieden die *aan boord* van in een lidstaat geregistreerde schepen werken;
- verlaagde inkomstenbelastingtarieven voor communautaire zeelieden *op* in een lidstaat geregistreerde schepen.

Met communautaire zeelieden worden hier bedoeld:

- EU/EER-burgers wanneer het zeelieden betreft die werken aan boord van schepen (met inbegrip van ro-ro-veerboten) die geregelde passagiersdiensten tussen havens van de Gemeenschap verzorgen;
- in alle andere gevallen alle zeelieden die in een lidstaat belasting en/of sociale-zekerheidsbijdragen moeten betalen.

De richtsnoeren staan verschillende vormen van steun toe om het concurrentievermogen te verbeteren. Naast fiscale en sociale maatregelen, gaat het daarbij om steun voor de aflossing van de bemanning, investeringssteun, regionale steun, opleiding, herstructureringssteun en steun aan de korte vaart.

Er is een plafond ingesteld voor de hoogte van de fiscale en sociale maatregelen, de steun voor de aflossing van de bemanning, de investeringssteun en de regionale steun tezamen. Het maximale steunbedrag dat in het kader van de hiervoor genoemde punten wordt toegekend, mag niet meer bedragen dan de som van het totale bedrag aan belastingen en sociale bijdragen² voor zeelieden en de door de Europese Commissie toegestane verlaging van de vennootschapsbelasting op zeevaartactiviteiten.

Voor verlaging van de vennootschapsbelasting op zeevaartactiviteiten en van de belastingen en sociale lasten voor zeelieden gelden daarnaast aparte plafonds:

- Voor belastingen en sociale lasten voor zeelieden is dit het nultarief. Dit houdt in dat de steun niet meer mag bedragen dan de verschuldigde belastingen en sociale bijdragen ten aanzien van zeelieden. Ook niet als er andere belastingen (bijvoorbeeld de tonnagebelasting) zijn die nog geen nihil bedragen. Aangezien de belastingstelsels van de lidstaten momenteel niet geharmoniseerd zijn, zijn de lidstaten vrij in hun keuze om via belastingverlaging, premievrijstelling, afdrachtvermindering of rechtstreekse betalingen in de vorm van subsidies

¹ 2004/C 13/03.

² De sociale bijdragen is de som van de premie volksverzekeringen, de premies werknemersverzekeringen en de pensioenpremies.

- steun te verlenen. Het staat lidstaten vrij deze mogelijkheden te combineren, zolang het plafond maar niet overschreden wordt.
- Voor verlaging van de vennootschapsbelasting op zeevaartactiviteiten zal de Europese Commissie uitsluitend haar goedkeuring hechten aan regelingen die leiden tot een belastingdruk voor dezelfde tonnage die in redelijke mate overeenkomt met al goedgekeurde regelingen. De Europese Commissie bepaalt dus de ondergrens. Omdat concurrentievervalsing moet worden vermeden, mogen andere steunsystemen geen grotere voordelen opleveren dan dit.

Het plafond is overigens niet van toepassing op de overige steunmaatregelen die in de richtsnoeren worden besproken, bijvoorbeeld niet op opleiding, herstructureringssteun en steun aan de korte vaart.

Loonkostenvergelijking

Om te beoordelen of er voor de loonkosten sprake is van een level playing field voor de Nederlandse reders ten opzichte van hun Europese concurrenten is toegezegd, naast de vergelijking op basis van gelijke brutolonen, ook een vergelijking op basis van gelijke nettolonen voor Nederland, België en Duitsland te verrichten. Hierbij past de opmerking dat aan elke internationale benchmark haken en ogen vastzitten, onder andere door verschillen in het sociale zekerheidssysteem en de financiering daarvan. Deze vergelijking heeft niet tot substantiële nieuwe inzichten geleid. De vergelijking met België werd gunstiger, maar voor Duitsland juist ongunstiger. Daarom is ervoor gekozen om geen nieuwe vergelijkingsmaatstaf toe te voegen en vast te houden aan gelijke brutolonen. Uit het geactualiseerde beeld blijkt dat op basis van gelijke brutolonen de loonkosten voor de belangrijkste categorie van werknemers (officieren met een brutoloon van € 45 000) circa € 2 500 hoger liggen dan in België en Duitsland. In deze analyse is rekening gehouden met de loonbelasting, de wettelijk verplichte socialezekerheidspremies, de premies werknemersverzekeringen, de pensioenpremies en de loonkostenfaciliteiten voor de zeevaartsector in de drie landen.

Bij de loonkostenvergelijking en de ruimte die de richtsnoeren toestaan voor verlaging van de sociale bijdragen moet worden opgemerkt dat Nederland ten aanzien van de pensioenregelingen belangrijk afwijkt van België en Duitsland. In Nederland is een pensioenregeling wettelijk niet verplicht maar bij CAO geregeld. De pensioenpremies zijn niet aan de overheid verschuldigd maar aan het eigen pensioenfonds. In België en Duitsland daarentegen is de pensioenpremie een onderdeel van de wettelijke socialezekerheidspremies. Deze premies maken in die landen daardoor ook onderdeel uit van de ruimte die in de richtlijnen voor loonkostenfaciliteiten worden toegestaan. Hoewel voor Nederland de pensioenpremie geen wettelijke socialezekerheidspremie is, is deze wel op identieke wijze als in België en Duitsland in de berekening van de loonkosten en de ruimte in de richtsnoeren behandeld.

Verzilveringsproblematiek

Nederland kent in de loonkostensfeer de afdrachtvermindering zeevaart. Deze regeling houdt in dat de inhoudingsplichtige het totaalbedrag van de door hem af te dragen loonbelasting en premie voor de volksverzekeringen van zijn personeelsbestand kan verminderen met de afdrachtvermindering zeevaart; echter niet verder dan tot nihil. Er kan niet verrekend worden met de af te dragen premies voor de werknemersverzekeringen en pensioenpremie. De afdrachtvermindering zeevaart bedraagt 40% van het fiscale loon van de Nederlandse en EER-zeevarenden. De werkgever berekent volgens de

normale regels de totale som van de loonbelasting en premies volksverzekeringen van zijn werknemers, zowel zeevarenden als werknemers met andere functies. Op de som brengt hij een bedrag in mindering dat gelijk is aan 40% van het fiscale loon van de zeevarenden. Daarbij mag hij dus ook de verschuldigde loonheffing ingehouden van anderen dan zeevarenden, zoals walpersoneel, gebruiken om de afdrachtvermindering te gelde te maken. Als de afdrachtvermindering hoger is dan de som van de verschuldigde loonheffing, is de te betalen loonheffing nihil. Het meerdere kan niet worden verzilverd, omdat de loonheffing niet negatief kan worden.

Op het niveau van de individuele zeevarende werknemer is er – door de hoogte van dit percentage – in Nederland normaal gesproken altijd een verzilveringsprobleem, omdat pas bij brutolonen hoger dan € 100 000 de verschuldigde loonheffing uitkomt boven de afdrachtvermindering.¹ Bij een brutoloon van € 45 000 bruto is het verzilveringsprobleem ruim € 4 000 als er geen mogelijkheid is de afdrachtvermindering te verzilveren met de loonheffing van niet-zeevarende werknemers van de inhoudingsplichtige of het salaris dat de DGA zich toekent. In realiteit liggen deze bedragen dus lager.

Hoewel er in de huidige situatie dus op individueel werknemerniveau vrijwel altijd sprake is van een verzilveringsprobleem, ligt dit op reder-niveau anders. Van alle reders heeft ca. 40% wel en 60% geen verzilveringsprobleem. Er is namelijk geen sprake van een verzilveringsprobleem als een inhoudingsplichtige voldoende niet-zeevarende werknemers (walpersoneel) in dienst heeft. Uitgaande van een brutoloon van € 45 000 per personeelslid, moet tegenover elke drie zeevarenden één persoon aan de wal in dienst zijn om de afdrachtvermindering zeevaart volledig te kunnen verzilveren. Werkt een groter deel van de werknemers aan de wal, dan zal er geen verzilveringsprobleem zijn.

Uit de cijfers voor 2007 blijkt dat de helft van de reders die een afdrachtvermindering ontvangen naast zeevarenden ook ander personeel in dienst heeft. Voor één op de acht van hen is dit niet voldoende om de afdrachtvermindering voor alle in dienst zijnde zeevarenden geheel te kunnen verzilveren. De andere helft van de reders die afdrachtvermindering ontvangt heeft geen ander personeel in dienst zodat een verzilveringsprobleem verwacht mag worden. Desalniettemin heeft een kwart van hen geen verzilveringsprobleem. Dat kan alleen verklaard worden als de reder zelf ook vaart en zelf als eigenaar/DGA een zodanig hoog loon heeft dat de afdrachtvermindering van de andere zeevarenden alsnog kan worden geëffectueerd tegen de verschuldigde loonheffing over het loon van de reder zelf. In totaal is vorig jaar op macroniveau ca. € 81 miljoen afdrachtvermindering «uitgekeerd» en bedroeg de verzilveringsproblematiek ca. € 6 miljoen.

In tegenstelling tot Nederland zijn in België en Duitsland de loonkostenfaciliteiten zodanig vormgegeven, dat er per definitie geen sprake kan zijn van een verzilveringsprobleem. Het probleem doet zich in België niet voor omdat het aangrijpingspunt van de faciliteit de verschuldigde belasting en premies (inclusief de wettelijke pensioenpremie) voor de individuele werknemer is. In Duitsland wordt naast een gedeelte van de verschuldigde belasting tevens een directe subsidie per zeevarende toegekend die gezamenlijk lager zijn dan de verschuldigde belasting en premie (inclusief de wettelijke pensioenpremie) van de individuele werknemer.

¹ Bij een afdrachtvermindering van 45% is dat zelfs pas bij een brutoloon hoger dan € 150 000.

Mogelijke maatregelen

Negatieve aanslag

Vanuit de sociale partners en ook vanuit de Tweede Kamer wordt in het kader van het oplossen van het verzilveringsprobleem voorgesteld om de afdrachtvermindering te verhogen van 40% naar 45% van het brutoloon in plaats van het fiscale loon en om een negatieve aangifte mogelijk te maken. Een negatieve afdracht, als gevolg van de omstandigheid dat de afdrachtvermindering hoger is dan de totale afdracht loonheffing, past niet binnen de systematiek van de Wet vermindering afdracht loonbelasting en premie voor de volksverzekeringen. Een afdrachtvermindering kan naar haar aard er niet toe leiden dat de afdracht loonheffing negatief wordt. Dat geldt ook voor de andere afdrachtverminderingen binnen deze wet en voor het belastingstelsel in het algemeen. Daarop wil ik voor zeevarenden geen uitzondering maken. Het enkel mogelijk maken van een negatieve aangifte levert ook geen bijdrage aan het verbeteren van het level playing field.

Verhoging van de afdrachtvermindering naar 45%

Het verhogen van de afdrachtvermindering naar 45% kost ca. € 4,5 miljoen. Voor reders zonder verzilveringsprobleem zou het de loonkosten ongeveer op het niveau van het level playing field brengen (een verbetering van ca. € 2 000 bij een brutoloonniveau van € 45 000). Reders met verzilveringsprobleem worden echter niet bereikt en deze groep wordt ook groter (van 40% naar 55% van de reders). Dit probleem zal zich met name voordoen bij de kleinere bedrijven met geen of weinig walpersoneel, maar ook grotere bedrijven hebben hier mee te maken. Het verhogen zal de regeling dus slechts voor een beperkte groep gunstiger maken en is daarmee niet effectief.

Het berekenen van de afdrachtvermindering op basis van het (hogere) brutoloon in plaats van fiscale loon komt op hetzelfde neer als het verhogen van het percentage van de afdrachtvermindering. Deze aanpassing betekent een verhoging van de afdrachtvermindering die bij een groot aantal bedrijven geen effect heeft omdat die het huidige niveau van de afdrachtvermindering toch al niet konden benutten. Verder streeft het kabinet naar een uniformering van de verschillende loonbegrippen. Een apart, in de fiscaliteit nog niet eerder gebruikt, loonbegrip voor de afdrachtvermindering zeevaart staat haaks op dit streven.

Toeslagen

Een toeslag voor de reders voor het in dienst hebben van zeevarenden zou niet anders zijn dan een loonkostensubsidie, waarop hierna (onder het kopje *Toepassing buitenlandse systemen in Nederland*) wordt ingegaan. Toeslagen zijn er voor burgers en zijn bedoeld als financiële bijdragen van het Rijk in kosten of bijdrageverplichtingen van natuurlijke personen, waarbij de hoogte van de bijdrage in die regelingen afhankelijk is gesteld van draagkracht. Het moet dus gaan om gerichte inkomensondersteuning ter compensatie van bepaalde kosten. Een toeslag voor een bepaalde beroepsgroep met als doel lastenverlaging is daarmee niet te verenigen. Afgezien hiervan is uitvoering door de Belastingdienst/Toeslagen van een nieuwe toeslag op afzienbare termijn niet mogelijk omdat alle capaciteit nodig is om de bestaande regelingen uit te kunnen voeren. Een toeslag voor zeevarenden zou bovendien maar voor een kleine groep burgers gelden, waardoor de uitvoeringskosten voor een proces om deze toeslagen uit te kunnen keren onevenredig hoog zouden zijn. Onderdeel van de Algemene wet inkomensafhankelijke regelingen (AWIR) was nu juist – naast de invoering van een geharmoniseerd begrippenkader – de

invoering van één uitvoeringsloket in de vorm van de Belastingdienst/ Toeslagen waarbij gebruik kan worden gemaakt van de schaalvoordelen van een dergelijke dienst. Daarnaast vallen veel reders onder de vennootschapsbelasting en de AWIR geldt niet voor belastingplichtigen die onder de vennootschapsbelasting vallen.

De invoering van een toeslag, hetzij voor de werkgever hetzij voor de werknemer, behoort dan ook niet tot de mogelijkheden.

Verbreiding grondslag met premies werknemersverzekeringen

Indien de wettelijke sociale verzekeringspremies voor werkgevers (AWF en AOF) verrekend zouden mogen worden met de afdrachtvermindering, zou op individueel werknemersniveau bij een loon van € 45 000 het verzilveringsprobleem nog ca. € 600 bedragen, maar zou op het niveau van de reders geen verzilveringsprobleem meer bestaan. De kosten van de reders zouden ca. € 6 miljoen bedragen. Voor reders die op dit moment geen verzilveringsprobleem hebben, zou er door deze maatregel niets veranderen. Het level playing field wordt hierdoor dus niet bevorderd. De hogere loonkosten van ca. € 2 500 per werknemer ten opzichte van België en Duitsland blijven in dat geval ongewijzigd.

Een variant waarin de premies werknemersverzekeringen worden verlaagd of zelfs nul worden, zou voor reders met een verzilveringsprobleem hetzelfde betekenen als het kunnen verrekenen van de afdrachtvermindering met de premies. Voor de andere reders zou een verbetering van het level playing field optreden. De mate waarin en de daaraan verbonden kosten zouden afhankelijk zijn van welke premies worden verlaagd of op nihil gesteld.

Voor beide varianten bestaat geen rechtvaardiging. Dat komt ten eerste omdat de varianten neerkomen op behoud van verzekeringsaanspraken zonder betaling van de premies daarvoor. De uitkerings- en re-integratielasten zouden dan afgewenteld worden op andere werkgevers. Verder betekent verlaging of vrijstelling van SV-premies een beperking van prikkels voor werkgevers die van deze premies uitgaan. Belangrijker is nog dat het zou gaan om een ongewenste precedentwerking die indruist tegen de in de sociale zekerheid gekozen systematiek. Tot slot impliceren beide varianten een verdere complicering van de uitvoeringstechniek die zich niet verdraagt met het streven naar vereenvoudiging van de premieheffing werknemersverzekeringen.

Toepassing buitenlandse systemen in Nederland

Als in Nederland het systeem van België zou worden overgenomen (geen afdrachtvermindering, maar vrijstelling van afdracht van loonbelasting en sociale verzekeringspremies werkgevers), dan zou Nederland ongunstiger scoren dan nu het geval is. Het verzilveringsprobleem bestaat dan per definitie niet meer, maar het level playing field verslechtert. De oorzaak daarvan is dat 40% van het fiscale loon meer is dan de loonbelasting en de sociale premies. In België werkt het Belgische systeem gunstiger uit doordat de pensioenpremies onderdeel uitmaken van de wettelijke sociale premies en dus ook een onderdeel van de faciliteit. In Nederland daarentegen kan de overheid geen vrijstelling geven voor pensioenpremies, aangezien het om regelingen van sectoren zelf gaat. In Nederland betalen de reders, zoals eerder gemeld, pensioenpremies niet aan de overheid, maar aan het pensioenfonds. De pensioenpremies vallen daarmee buiten het kader van de wettelijke premies voor sociale verzekeringen.

Wordt daarentegen het Duitse systeem in Nederland toegepast (geen afdrachtvermindering, maar een faciliteit van 40% van de verschuldigde

loonbelasting plus een vaste subsidie van € 15 400 per zeevarende) dan zou dit een forse verbetering betekenen voor de reders. Deze regeling is voor een brutoloonniveau van € 45 000 ca. € 4 000 gunstiger dan de (verzilverde) afdrachtvermindering en daarmee ca. € 1 500 gunstiger dan nodig is om het level playing field te herstellen. De totale vergoeding bedraagt in dat geval € 3 600 meer dan de afgedragen belasting, premie volksverzekeringen en alle premies werknemersverzekeringen. In feite ontvangt de sector dan een subsidie op de pensioenpremie. Een combinatie van het Nederlandse systeem en het Duitse systeem betekent naast een afdrachtvermindering een vaste subsidie per zeevarende. Voor reders die nu geen verzilveringsprobleem hebben zou een subsidie van € 2 500 voldoende zijn om zowel de verzilveringsproblematiek als het level playing field te herstellen. Voor reders die op dit moment wel een verzilveringsprobleem hebben, lost de subsidie wel deels het verzilveringsprobleem op, maar niet het level playing field. De kosten hiervan bedragen ca. € 14 miljoen.

Een subvariant die zowel het verzilveringsprobleem oplost als het level playing field herstelt kan gevonden worden door het percentage van de afdrachtvermindering fors te verlagen en een hogere subsidie per werknemer te verlenen. Een afdrachtvermindering van 20% (levert € 38 miljoen op) en een subsidie van ruim € 10 500 per zeevarende (kost € 58 miljoen) zou hieraan voldoen. Per saldo kost deze subvariant € 20 miljoen. Een tweede subvariant die zowel het verzilveringsprobleem oplost als het level playing field verbetert kan gevonden worden door de afdrachtvermindering geheel te vervangen door een subsidie per werknemer. Er wordt dan één instrument ingezet. De afschaffing van de afdrachtvermindering levert € 81 miljoen op. Hieruit kan een budgettair neutrale gemiddelde subsidie per zeevarende van € 14 700 gefinancierd worden. Indien als uitgangspunt genomen wordt een gelijke subsidie voor elk loonniveau en afgestemd op het ijkpunt van een levelplayingfield van een zeevarende met een bruto salaris van € 45 000 zou de subsidie € 18 600 moeten bedragen en bedragen de totale kosten € 102 miljoen. Per saldo is dit € 21 miljoen meer dan de huidige afdrachtvermindering.

Aan het introduceren van een nieuwe subsidie zitten nadelen. Zo betekent een subsidie extra administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Met het aanvragen van een subsidie zijn de nodige inspanningen gemoeid. Dit druist in tegen het huidige kabinetsbeleid dat erop gericht is het aantal subsidies te verminderen en de administratieve lasten te beperken. Net als bij de overige faciliteiten nemen ook de uitvoeringslasten voor de overheid toe. Al zullen deze bij het verstrekken van een subsidie verhoudingsgewijs hoger liggen. Daarnaast heeft de Kamer tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen moties¹ aangenomen met een subsidietaakstelling tot gevolg. Van beide laatstgenoemde varianten heeft de tweede de minste nadelen, vanwege het feit dat er voor de reder sprake blijft van één regeling en daarmee één overheidsloket.

In onderstaande tabel is het bovenstaande schematische weergegeven:

Maatregelen	Kosten in mln	Verzilveringsprobleem	Level playing field	Binnen EU-richtlijn	Opmerking
Negatieve aanslag toestaan	6	Opgelost	Niet opgelost	Ja	Past niet in wettelijke systematiek Precedentwerking
AV naar 45% van fiscaal loon	4,5	Niet opgelost, maar vergroot	Alleen opgelost voor reders zonder verzilveringsprobleem	ja	

¹ Kamerstukken II 2008/09, 31 700, nr. 10, 15 en 17.

Maatregelen	Kosten in mln	Verzilveringsprobleem	Level playing field	Binnen EU-richtlijn	Opmerking
AV naar 45% van brutoloon	5	Niet opgelost, maar vergroot	Alleen opgelost voor reders zonder verzilveringsprobleem	ja	Doorkruist uniform loonbegrip Precedentwerking
AWF en AOF premie werkgever verrekenen met AV	6	Opgelost	Niet opgelost	ja	Prikkelwerking verdwijnt Ondermijning risicosolidariteit Precedentwerking Doorkruist vereenvoudigingsstreven
Huidige AV op 40% plus AWF en AOF werkgeverspremies op 0%	17	Opgelost	Opgelost voor reders zonder verzilveringsprobleem, maar niet voor reders met verzilveringsprobleem	ja	Prikkelwerking verdwijnt Ondermijning risicosolidariteit Precedentwerking Doorkruist vereenvoudigingsstreven
AV naar 45% van fiscaal loon plus AWF en AOF premies verrekenen met AV	15	Opgelost	Opgelost voor reders zonder verzilveringsprobleem, maar niet voor reders met verzilveringsprobleem	ja	Prikkelwerking verdwijnt Ondermijning risicosolidariteit Precedentwerking Doorkruist vereenvoudigingsstreven
Belgisch systeem Duits systeem (40% LB + subsidie € 15 400 per zeevarende)	- 5 28	opgelost opgelost	verslechterd Overshooting	ja ja	verslechtering Extra subsidie-instrument Administratieve lasten en uitvoeringslasten Strijdig met kabinetsbeleid en recente moties Kamer over subsidietaakstelling
Huidige AV + subsidie € 2 500 per zeevarende	14	verminderd tot 3 mln	Opgelost voor reders zonder verzilveringsprobleem, maar niet voor reders met verzilveringsprobleem	ja	Extra subsidie-instrument Administratieve lasten en uitvoeringslasten Strijdig met kabinetsbeleid en recente motie Kamer over subsidietaakstelling
AV op 20% + subsidie van €10 500 per zeevarende	20	Opgelost	Opgelost	ja	Extra subsidie-instrument Administratieve lasten en uitvoeringslasten Strijdig met kabinetsbeleid en recente moties Kamer over subsidietaakstelling
AV vervangen door subsidie van € 18 600 per zeevarende	21	opgelost	opgelost	ja	In plaats van de AV een subsidie-instrument Administratieve lasten en uitvoeringslasten Strijdig met kabinetsbeleid en recente moties Kamer over subsidietaakstelling

Overleg over de uitvoeringspraktijk

Over de knelpunten in de uitvoering vindt overleg plaats tussen vertegenwoordigers van de sector en de Belastingdienst. Een eerste bespreking heeft op 17 juni plaatsgevonden. Voor de toepassing van de tonnagerегeling is onder meer gesproken over de behandeling van de inkomsten uit bouwbegeleiding en rentebaten. Door de Belastingdienst is een voorstel voorgelegd waarop de KVNR heeft gereageerd. Een vervolgbespreking heeft plaatsgevonden op 3 oktober. Het overleg vindt plaats in een constructieve sfeer. Wat overigens niet betekent dat aan alle wensen tegemoet lijkt te kunnen worden gekomen. Over de behandeling van inkomsten uit bouwbegeleiding bestaat overeenstemming. Met betrekking tot de behandeling van rentebaten beraden partijen zich of een grotere eenheid van beleid en uitvoering nodig is en hoe het beleid met betrekking tot de rentebaten nader kan worden ingevuld binnen het staatssteunkader en met het doel een level playing field te bereiken. De Belastingdienst en de KVNR achten een vervolgesprek hierover wenselijk. Verder is met dagtekening 16 juli een besluit gepubliceerd (CPP2008/

1222M) over de afschrijving op zeeschepen en de behandeling van participaties in scheepvaart-cv's. Op verzoek van de KVNR is hierin expliciet opgenomen dat, in overeenstemming met de uitspraak van het gerechtshof Amsterdam, het houden van meer dan drie participaties niet meer als één onderneming wordt aangemerkt. Beoogd is om commanditaire vennoten die als belegger in een scheepvaart-cv deelnemen, afgezien van enkele uitzonderlijke situaties, vrij te laten in hun keuze de participaties als afzonderlijke ondernemingen aan te merken. In het kader van meer eenheid in de uitvoering zijn verder de kantoren van de Belastingdienst in Groningen en Rotterdam aangewezen als contactinspecteur voor het maken van afspraken vooraf over scheepvaart-cv's.

Conclusie:

Met deze brief heb ik, mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, u nadere informatie willen verschaffen gelet op de toezeggingen die door mij zijn gedaan tijdens het AO van 5 juni over de Beleidsbrief Zeevaart, in het bijzonder om uw Kamer te informeren over de mogelijkheden om de concurrentiekracht van Nederlandse reders en de arbeidsmarktpositie van Nederlandse zeevarenden te herstellen naar aanleiding van de motie Roefs/Kortenhorst ingediend tijdens het VAO van 25 juni.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd,

De staatssecretaris van Financiën,
J. C. de Jager