

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2691

Vragen van het lid **Kathmann** (PvdA) aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *sociale verzekeringspremies in de binnenvaart* (ingezonden 31 maart 2023).

Antwoord van Minister **Van Gennip** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) en de Staatssecretaris **De Vries** (Financiën – Toeslagen en Douane) (ontvangen 24 mei 2023).

Vraag 1

Op welke manier wordt door de Sociale Verzekeringsbank (SVB) en de Belastingdienst vastgesteld of een werknemer op een binnenvaartschip verplicht is sociale verzekeringspremies af te dragen in Nederland? Welke invloed hebben de nationaliteit van de werknemer, nationaliteit van de eigenaar van het schip en het land waar het bedrijf van de werknemer in dienst gevestigd is? In hoeverre maakt het verschil of de werknemer reeds premie betaalt in een andere lidstaat?

Antwoord 1

Tussen de Europese Unie, de Europese Economische Ruimte en Zwitserland gelden regels over de coördinatie van de sociale zekerheid van personen die van hun recht op vrij verkeer gebruikmaken. Deze zogenaamde aanwijsregels bepalen aan welke socialezekerheidswetgeving iemand onderworpen is en als gevolg daarvan in welke lidstaat iemand sociaal verzekerd is en sociale zekerheidspremies verschuldigd is. De aanwijsregels van de verordening hebben exclusieve werking. Hiermee wordt bedoeld dat op hetzelfde moment slechts één socialezekerheidsstelsel van één lidstaat van toepassing kan zijn op een persoon. Hiermee wordt voorkomen dat werknemers niet verzekerd zijn of dubbel verzekerd zijn. Deze aanwijsregels zijn neergelegd in de Verordening (EG) nr. 883/2004.

Uitgangspunt is het werklandbeginsel: een werknemer is onderworpen aan de wetgeving van de lidstaat waar de werkzaamheden worden verricht. Voor werknemers die in meerdere lidstaten werkzaam zijn, zoals in de binnenvaart, is dit beginsel niet onverkort toepasbaar. Daarom is in artikel 13 van Verordening 883/2004 bepaald welke socialezekerheidswetgeving van toepassing is als een werknemer in twee of meer lidstaten werkzaamheden verricht. Daarbij geldt dat een werknemer is onderworpen aan de wetgeving van zijn *woonland* als er substantieel in het woonland wordt gewerkt (met als indicatief criterium 25% van de totale arbeidstijd). Als dit niet het geval is, is

hij onderworpen aan de wetgeving van de lidstaat waar de *werkgever* is gevestigd.

Dit is de algemene regel maar in de binnenvaart zal vaak de bijzondere aanwijsregel van toepassing zijn die geldt voor het vaststellen van de toepasselijke socialezekerheidswetgeving voor rijnvarenden¹. Deze aanwijsregel is neergelegd in de Rijnvarendenovereenkomst², die is gebaseerd op artikel 16 van Verordening (EG) nr. 883/2004. De Rijnvarendenovereenkomst bepaalt dat de gehele bemanning van een schip onderworpen is aan de wetgeving van één lidstaat, namelijk de lidstaat waar de onderneming die het schip exploiteert is gevestigd. Deze overeenkomst geldt alleen tussen de Rijnstaten³.

In lijn met jurisprudentie van de Centrale Raad van Beroep past de SVB de Rijnvarendenovereenkomst in tweede instantie eveneens toe als toepassing van artikel 13 van Verordening (EG) nr. 883/2004 leidt tot aanwijzing van een bij de Rijnvarendenovereenkomst aangesloten lidstaat. Op grond van de aanwijsregel van de Rijnvarendenovereenkomst wordt de rijnvarende onderworpen aan de socialezekerheidswetgeving van de lidstaat waar de onderneming die het schip exploiteert is gevestigd⁴.

Een werknemer in de binnenvaart kan dus in Nederland premies verschuldigd zijn

- als hij in Nederland werkt (werklandbeginsel),
- bij werken in twee of meer lidstaten als de werknemer in Nederland woont én hier een substantieel deel van zijn werkzaamheden verricht, of indien dit niet het geval is, als zijn werkgever in Nederland is gevestigd (artikel 13 van Verordening (EG) nr. 883/2004).
- als de Rijnvarendenovereenkomst van toepassing is en de exploitant van het schip in Nederland gevestigd is.

Voor het merendeel van de werknemers in de binnenvaart geldt dat de SVB de toepasselijke wetgeving vaststelt op grond van de aanwijsregel van de exploitant die is neergelegd in de Rijnvarendenovereenkomst en niet op grond van de reguliere aanwijsregels van de Verordening (EG) nr. 883/2004. Ik erken dat het juridische kader voor het vaststellen van de toepasselijke wetgeving complex is bij werken in twee of meer lidstaten, zoals dit bij de binnenvaart het geval is. Er worden geen vereenvoudigingen verwacht. Door de sociale partners wordt voorlichting gegeven om premieafdracht in de verkeerde lidstaat te voorkomen.

De wijze waarop wordt vastgesteld in welke lidstaat sociale zekerheidspremies dienen te worden afgedragen is beantwoord in de vorige vraag. De nationaliteit van de werknemer noch die van de eigenaar van het schip speelt hierbij een rol.

Zoals in het antwoord op de eerste vraag aangegeven kan voor het bepalen van de toepasselijke wetgeving op basis van artikel 13 van Verordening (EG) nr. 883/2004 van belang zijn in welke lidstaat de werkgever van een werknemer op een binnenvaartschip is gevestigd. Artikel 13 van Verordening (EG) nr. 883/2004 maakt een onderscheid of er wel of niet substantieel in het woonland gewerkt wordt. Wanneer een werknemer niet substantieel (met als indicatief criterium minder dan 25% van de totale arbeidstijd) in zijn woonland werkt, dan wordt de lidstaat aangewezen waar de werkgever van de werknemer gevestigd is.

¹ Een rijnvarende is een werknemer of zelfstandige die behorend tot het varend personeel zijn beroepsarbeid verricht aan boord van een schip dat met winst oogmerk in de Rijnvaart wordt gebruikt en dat is voorzien van het certificaat bedoeld in artikel 22 van de Herzien Rijnvaartakte (artikel 1 onder a Rijnvarendenovereenkomst).

² De Rijnvarendenovereenkomst is een uitzonderingsovereenkomst die is gebaseerd op artikel 16 van de Verordening (EG) nr. 883/2004. Dit artikel maakt het mogelijk om van de algemene aanwijsregel van artikel 13 van Verordening (EG) nr. 883/2004 af te wijken.

De Rijnvarendenovereenkomst, van kracht vanaf 11 februari 2011, is gesloten op grond van artikel 16 van de Verordening (EG) nr. 883/2004 en heeft terugwerkende kracht tot de datum waarop deze verordening toepasbaar is. Voor België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland is dit 1 mei 2010. Voor Zwitserland is dit 1 april 2012. Liechtenstein is op 1 september 2018 toegetreden tot de Rijnvarendenovereenkomst.

³ Deze regel gold ook onder de voorganger van de Rijnvarendenovereenkomst, het Rijnvarendenverdrag. Het verdrag betreffende de sociale zekerheid van Rijnvarenden (herzien) Genève, 30 november 1979, (Trb. 1981, 43) Inwerkingtreding: 1 december 1987 (Trb. 1987, 191).

⁴ SB2266

Zoals hierboven beschreven zal op het merendeel van de werknemers in de binnenvaart de Rijnvarendenovereenkomst van toepassing zijn. Hierbij is de vestigingsplaats van de exploitant bepalend voor het vaststellen van de toepasselijke wetgeving.

Voor het vaststellen van de toepasselijke wetgeving maakt het geen verschil of de werknemer reeds premie heeft betaald in een andere lidstaat.

Voor het bepalen van de toepasselijke wetgeving zijn zoals gezegd de aanwijsregels van de socialezekerheidswetgeving in de Verordening (EG) nr. 883/2004 dan wel de Rijnvarendenovereenkomst leidend. Deze regels bepalen in welke lidstaat de werknemers sociaal verzekerd zijn en als gevolg daarvan sociale zekerheidspremies in die lidstaat verschuldigd zijn. Waar de werknemer feitelijk premies heeft afgedragen, staat hier los van.

Als de feitelijke premieafdracht bepalend zou zijn voor het vaststellen van de toepasselijke wetgeving, zou dit betekenen dat werkgevers en werknemers hun premies naar eigen inzicht zouden kunnen afdragen in de lidstaat die hen het beste uitkomt, los van de aanwijsregels die hierover zijn neergelegd in Verordening (EG) nr. 883/2004. Dit zou betekenen dat het foutief afdragen van premies in lidstaten met lage premielasten lonend zou worden voor werknemers en werkgevers. Dit zou zowel de coördinatie van sociale zekerheid door Verordening (EG) nr. 883/2004 ondergraven als het fundament van het Nederlandse socialezekerheidsstelsel aantasten.

Indien (abusievelijk) in de verkeerde lidstaat premie is afgedragen, is een verzoek om premie teruggave dan wel verrekening mogelijk, zie het antwoord op vraag 10 onder a.

Vraag 2

Onder welke voorwaarden is een Nederlandse medewerker op een binnenvaartschip dat internationaal opereert binnen de Europese Unie (EU) verplicht om sociale verzekeringspremies af te dragen in Nederland? Klopt het dat een medewerker geen sociale premies hoeft te betalen in Nederland als diegene al sociale premies betaalt in een andere lidstaat? Zo nee, in welke gevallen dient een medewerker in meerdere landen premie af te dragen?

Antwoord 2

Als de Rijnvarendenovereenkomst van toepassing is, dan zijn in Nederland premies verschuldigd als de exploitant van het Rijnvaartschip in Nederland is gevestigd.

Als artikel 13 van de Verordening (EG) nr. 883/2004 van toepassing is dan is een werknemer op een binnenvaartschip verplicht in Nederland verzekerd en premieplichtig indien hij

- in Nederland woont en een substantieel gedeelte van zijn werkzaamheden in Nederland verricht,
- of als hij geen substantieel gedeelte van zijn werkzaamheden in Nederland verricht, dan moet hij toch in Nederland premies afdragen als zijn werkgever in Nederland gevestigd is.

Zie voor een uitgebreide toelichting het antwoord bij vraag 1 onder a.

Nee. Zoals bij vraag 1 onder c is aangegeven zou een dergelijk systeem ertoe leiden dat werkgevers en werknemers sociale premies gaan betalen in lidstaten met lage premielasten. Dit zou zowel de coördinatie van sociale zekerheid door Verordening (EG) nr. 883/2004 ondergraven als het fundament van het Nederlandse socialezekerheidsstelsel aantasten.

In geen enkel geval. Coördinatie door de Rijnvarendenovereenkomst of Verordening (EG) nr. 883/2004 zorgt ervoor dat een werknemer op een binnenvaartschip slechts in één lidstaat premies verschuldigd is.

Indien (abusievelijk) in de verkeerde lidstaat premie is afgedragen, is een verzoek om premie teruggave dan wel verrekening mogelijk, zie het antwoord op vraag 10 onder a.

Vraag 3

Op welke wijze stelt de SVB vast of het Nederlandse recht van toepassing is? Gaat dit gepaard met onderzoek per individueel geval of is dit een geautomatiseerd of gestandaardiseerd proces?

Antwoord 3

Vaststelling gebeurt alleen als de betrokkene bij de SVB in beeld komt, hetzij doordat hij of zijn werkgever om een A1-verklaring⁵ verzoekt, hetzij via een melding aan de SVB dat er sprake is van werken in meer lidstaten, hetzij via een aanvraag voor het vaststellen van de toepasselijke wetgeving, hetzij via een melding/verzoek van een andere instantie, bijvoorbeeld de Belastingdienst.

Zoals gezegd wordt dan beoordeeld of vaststelling dient te gebeuren aan de hand van artikel 13 van Verordening (EG) nr. 883/2004 of aan de hand van de Rijnvarendenovereenkomst (zie hierover het antwoord bij vraag 1 onder a). In geval van rijnvarenden wordt iedereen die in de te beoordelen periode op hetzelfde Rijnvaartschip vaart in beginsel op dezelfde manier wel of niet onderworpen geacht aan de Nederlandse sociale zekerheid.

Er is geen sprake van een geautomatiseerd of gestandaardiseerd proces. Werknemers die in twee of meer lidstaten werken en die in hun aangifte inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen om vrijstelling voor de premie volksverzekeringen verzoeken, worden door de Belastingdienst nader beoordeeld en persoonlijk benaderd.

Indien de betreffende rijnvarende in Nederland verzekerd is voor de volksverzekeringen ontvangt de rijnvarende een brief waarin duidelijk wordt aangegeven dat de betreffende rijnvarende in Nederland voor de volksverzekeringen verzekerd is en in Nederland daarvoor premie moet betalen. Op de aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen wordt in dat geval premie volksverzekeringen geheven.

Vraag 4

Klopt het dat tegen het besluit waarin wordt vastgesteld welk recht van toepassing is geen bezwaar mogelijk is? Klopt het dat er tegen het besluit waarin wordt vastgesteld dat een medewerker op een binnenvaartschip premieplichtig is in Nederland geen bezwaar mogelijk is? Klopt het dat tegen het besluit waarin het gewerkte aantal uren wordt vastgesteld geen bezwaar mogelijk is? Indien dit klopt, waarom is bezwaar niet mogelijk? Hoe verhoudt dat zich tot het principe van rechtsbescherming tegen de overheid?

Antwoord 4

Nee. De SVB kan ten aanzien van een belanghebbende vaststellen dat de Nederlandse wetgeving van toepassing is of vaststellen dat de Nederlandse wetgeving niet van toepassing is. Tegen beide soorten vaststellingen staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open.

Nee. Hier gaat het om besluiten van de Belastingdienst. Tegen aanslagen inkomstenbelasting/ premie volksverzekeringen staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open.

Nee, tegen elk besluit staat conform de Algemene wet bestuursrecht de mogelijkheid van bezwaar open. Er moet dan wel sprake zijn van een ingetreden rechtsgevolg. Als in een besluit melding wordt gemaakt van het gewerkte aantal uren behelst dat als zodanig geen rechtsgevolg maar vormt dit onderdeel van de motivering welke tot het rechtsgevolg heeft geleid. Het rechtsgevolg is dan: wel of geen verzekeringsplicht in Nederland. Als bezwaar wordt gemaakt tegen dit rechtsgevolg kan in de motivering van het bezwaarschrift worden aangevoerd dat de motivering van het bestreden besluit ondeugdelijk is. Een vaststelling van het aantal gewerkte uren valt dus te bestrijden voor zover die vaststelling heeft geleid tot het rechtsgevolg. N.v.t.

Vraag 5

Klopt het dat een medewerker op een binnenvaartschip die voor meer dan 25% van diens arbeidstijd werkzaam is in Nederland in Nederland sociale premies moet betalen? Klopt het dat de SVB voor medewerkers van binnenvaartschepen vaststelt of zij voor meer dan 25% van hun arbeidstijd

⁵ Indien een werknemer (of diens werkgever) zekerheid wenst over toepasselijke socialezekerheidswetgeving, kan hij vragen om een A1-verklaring. De A1-verklaring geeft zekerheid omtrent de toepasselijke wetgeving en daarmee ook over de lidstaat waar premies moeten worden afgedragen. In Nederland is de SVB bevoegd om een A1-verklaring af te geven.

werkzaam zijn in Nederland? Zo ja, op welke wijze stelt de SVB deze arbeidstijd vast? Zo nee, welke instantie stelt dit vast en op welke wijze?

Antwoord 5

In deze vraag wordt verwezen naar de aanwijsregel die is neergelegd in artikel 13 lid 1 onder a van Verordening (EG) nr. 883/2004. Deze aanwijsregel geldt voor de binnenvaart alleen als de Rijnvarendenovereenkomst niet van toepassing is. Zie hierover het antwoord op vraag 1 onder a.

Als een werknemer in Nederland woont en substantieel in Nederland werkt, is hij onderworpen aan de Nederlandse sociale zekerheid. Om te beoordelen of iemand een substantieel deel van zijn werkzaamheden in zijn woonstaat verricht, wordt getoetst aan het indicatieve criterium van 25%.

De SVB vraagt informatie op bij de werkgever en werknemer. De gegevens van het vaartijdenboek van het desbetreffende schip zijn daarbij het uitgangspunt. Als de werkgever of werknemer de gevraagde informatie niet of niet volledig verstrekt dan gaat de SVB uit van een beredeneerd vermoeden dat in het woonland een substantieel gedeelte van de werkzaamheden wordt verricht en is de werknemer onderworpen aan de Nederlandse sociale zekerheid⁶.

Werknemers die in meer lidstaten werken zijn verplicht hier van melding te doen bij het bevoegde orgaan in hun woonland. Als het woonland Nederland is stelt de SVB als bevoegd orgaan de toepasselijke wetgeving vast, zie hiervoor het antwoord op vraag 5 onder a. Indien de Nederlandse wetgeving van toepassing is, geeft de SVB een A1 verklaring af waar in de Nederlandse wetgeving wordt aangewezen.

Bij het vaststellen van de toepasselijke wetgeving op grond van artikel 13 lid 1 onder a van de Verordening (EG) nr. 883/2004 beoordeelt de SVB of een werknemer een substantieel gedeelte van zijn werkzaamheden verricht in zijn woonland Nederland.

Om te beoordelen in welke omvang werkzaamheden in Nederland worden verricht, gaat de SVB uit van de vaar- en ligtijden van het binnenvaartschip waarop wordt gewerkt. De SVB zet de vaar- en ligtijden van het binnenvaartschip in Nederland af tegen de vaar- en ligtijden van het binnenvaartschip in andere lidstaten. Voor de beantwoording van de vraag hoeveel er procentueel in Nederland is gevaren, is een vaststelling van arbeidstijden en rusttijden dus niet nodig.⁷ Er mag van worden uitgegaan dat de verhouding arbeidstijd – rusttijd in alle landen waar gevaren wordt gelijk is. Voor de beantwoording van de vraag hoeveel er procentueel in Nederland is gevaren is een exacte vaststelling van arbeidstijden en rusttijden dus niet nodig. Dit wordt ook bevestigd door de rechtspraak van de Centrale Raad van Beroep⁸.

De omvang van de activiteiten van het schip in Nederland worden dus door de SVB gezien als indicatie voor de omvang van de werkzaamheden in Nederland van de werknemer.

De gegevens van het vaartijdenboek van het desbetreffende schip zijn daarbij het uitgangspunt.

Deze gegevens bieden de grondslag voor een objectieve vaststelling van de omvang van het percentage werkzaamheden in Nederland⁹.

⁶ CRvB van 28-02-2019, ECLI:NL:CRvB:2019:2797

⁷ De Centrale Raad van Beroep acht het op voorhand aanvaardbaar dat de SVB er in dit verband vanuit gaat dat rijnvarenden in Nederland werken gedurende het gedeelte van hun diensttijd waarin de schepen waarop zij hun werkzaamheden verrichten zich op de Nederlandse binnenwateren bevinden. Indien er geen rekening gehouden wordt met slaap- en rustdiensten aan boord van de schepen gedurende de tijd dat deze buiten Nederland varen, hoeft er ook geen rekening te worden gehouden met slaap- en rustdiensten aan boord van de schepen gedurende de tijd dat deze in Nederland varen (zie uitspraak CRvB van 28-2-2019, ECLI:NL:CRvB:2019:852, r.o. 4.2.4. en 4.2.6.3.)

⁸ CRvB van 3-3-2023, ECLI:NL:CRvB:2023:408).

⁹ Blijkens de aanwijzingen voor het invullen van het vaartijdenboek, vermeld in Bijlage A1 bij het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), moet in het vaartijdenboek de plaats en tijd van het begin, iedere onderbreking en het einde van de vaart nauwkeurig worden bijgehouden. De CRvB acht het dan ook gerechtvaardigd dat de SVB de beschikking krijgt over de vaartijdenboeken (CRvB van 22-10-2020, ECLI:NL:CRvB:2020:2609, uitspraak 22-10-2020)

Vraag 6

Klopt het dat de SVB en Belastingdienst bij het vaststellen van het aantal in Nederland gewerkte uren uitgaan van een fictieve werkelijkheid waarbij er wanneer iemand twee weken achtereenvolgens aan boord werkt, 24 uur per dag als werkuren worden geteld? Klopt het dat verplichte rusturen en de uren dat de werknemer slaapt zodoende dus ook worden meegeteld in de werkuren? Zo nee, hoe wordt het aantal in Nederland gewerkte uren dan berekend? Zo ja, waarom gaan de SVB en Belastingdienst uit van deze fictieve werkelijkheid?

Antwoord 6

Bij de beoordeling van het aantal uren dat een persoon werkzaam is in Nederland gaat de SVB uit van de vaar- en ligtijden van het binnenvaartschip waarop wordt gewerkt. Het klopt dat daarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen de arbeidstijd – rusttijd. De omvang van de activiteiten van het schip in Nederland wordt door de SVB gezien als indicatie voor de omvang van de werkzaamheden in Nederland van de werknemers. Dit is bevestigd door de rechtspraak van de Centrale Raad van Beroep en wordt nader toegelicht in het antwoord bij vraag 5 onder c.

Maar de werknemer en werkgever kunnen de zekere grofmazigheid van deze vaststellingsmethodiek voorkomen. Het ligt dan op hun weg om «tijdig, concreet, transparant en sluitend aan te tonen wat, gemeten over een tijdvak van voldoende lengte, de werkelijke individuele arbeidstijd is in én buiten de woonstaat» van de werknemer.

Een voorbeeld: Een werknemer stapt telkens bij de grens Nederland-Duitsland in Nederland aan boord en van boord van een schip. Daardoor vaart hij nauwelijks door Nederland. De werknemer kan dit aantonen aan de hand van het vaartijdenboek van het schip. Daarin staat namelijk niet alleen per dag vermeld waar het schip vaart, maar ook wanneer (datum en tijd) en waar een bemanningslid aan boord komt en van boord gaat.

De SVB stelt de verzekeringsplicht van de rijnvarende vast aan de hand van het vaartijdenboek van het schip. Deze vaststelling van de verzekeringsplicht wordt in een A1-verklaring vastgelegd. Als de SVB de verzekeringsplicht heeft vastgesteld dan volgt de Belastingdienst deze vaststelling. De SVB is immers het bevoegde orgaan voor het vaststellen van de verzekeringsplicht.

Vraag 7

Hoe verhoudt de manier waarop de SVB het aantal gewerkte uren aan boord vaststelt zich tot de Richtlijn 2014/112 van de EU, die vaststelt dat mensen maximaal 14 uur per dag aan boord mogen werken? Als werknemers op een binnenvaartschip maximaal 14 uur per dag mogen werken, zou bij de vaststelling van gewerkte uren dan niet uitgegaan moeten worden van maximaal 14 gewerkte uren per dag? Indien dit niet gebeurt, waarom niet?

Antwoord 7

Zoals aangegeven bij de beantwoording van de vorige vraag gaat de SVB bij de beoordeling van het aantal uren dat een persoon werkzaam is in Nederland uit van de vaar- en ligtijden van het binnenvaartschip waarop wordt gewerkt. Het klopt dat daarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen de arbeidstijd – rusttijd. De omvang van de activiteiten van het schip in Nederland wordt door de SVB gezien als indicatie voor de omvang van de werkzaamheden in Nederland van de werknemers. Dit is bevestigd door de rechtspraak van de Centrale Raad van Beroep en wordt nader toegelicht in het antwoord bij vraag 5 onder c. De SVB hoeft dus geen rekening te houden met Richtlijn 2014/112 (de arbeidstijdenrichtlijn voor de binnenvaart).

Vraag 8

Ontvangt u signalen dat mensen die op binnenvaartschepen werken al jarenlang verward zijn in juridische procedures tegen de Belastingdienst en SVB? Zo ja, om hoeveel mensen gaat het?

Antwoord 8

Op dit moment lopen er een twintigtal zaken in bezwaar en beroep bij de SVB.

Bij de Belastingdienst zijn op dit moment enkele tientallen beroepsprocedures aanhangig tegen aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen.

Verder ben ik bekend met de problematiek waarover ook al eerdere Kamervragen zijn gesteld over een groep rijnvarenden die onverschuldigd premies in Luxemburg hebben betaald terwijl zij premies in Nederland hadden moeten betalen. Tegen de vaststelling van de Nederlandse verzekeringsplicht en de daarop gebaseerde aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen zijn rijnvarenden in bezwaar en beroep gegaan. Na het voeren van jarenlange procedures door de rijnvarenden heeft de Nederlandse hoogste rechter in veruit de meeste gevallen bepaald dat de SVB en de Belastingdienst terecht de Nederlandse wetgeving hebben aangewezen als de toepasselijke socialezekerheidswetgeving. De heffing van premie volksverzekeringen is dan ook terecht.

Kamervragen naar aanleiding van deze situatie zijn beantwoord door mijn ambtsvoorganger¹⁰.

Vraag 9

In hoeverre is de Minister zich ervan bewust dat de Belastingdienst en SVB stellen dat deze mensen sociale premies moeten betalen in Nederland, terwijl zij al premies betalen in een andere lidstaat? In hoeverre klopt deze redenering volgens de Minister?

Antwoord 9

Zoals vermeld bij het antwoord van vraag 8 ben ik bekend met de problematiek waarover ook al eerdere Kamervragen zijn gesteld over een groep rijnvarenden die onverschuldigd premies in Luxemburg hebben betaald terwijl zij premies in Nederland hadden moeten betalen.

Zoals al aangegeven bij de beantwoording van vraag 1 onder c en bij vraag 2 onder b is het voor het vaststellen van de toepasselijke wetgeving niet van belang waar een werkgever of een werknemer premies heeft afgedragen. Als de (foutieve) afdracht van premies leidend zou zijn, zou dit zowel de coördinatie van sociale zekerheid door Verordening (EG) nr. 883/2004 ondergraven als het fundament van het Nederlandse socialezekerheidsstelsel aantasten.

Er zijn voorbeelden van ondernemingen die sociale premies in Nederland moeten afdragen maar dit niet doen. Bijvoorbeeld doordat ze, met een schijnconstructie, zich vestigen in een ander land, dat een voordelig premieregime kent. De werkgever betaalt minder premie en de werknemers wordt een hoger nettoloon in het vooruitzicht gesteld. Dit soort schijnconstructies, die overigens niet beperkt zijn tot de binnenvaart, zijn bekend. Het bestrijden van dit soort constructies die zijn gericht op het betalen van lage premielasten is ook van belang om oneerlijke concurrentie te voorkomen en te zorgen voor een gelijk speelveld voor ondernemers.

Door de sociale partners wordt voorlichting gegeven om premieafdracht in de verkeerde lidstaat te voorkomen. Verder zet ik mij in op goed handhaafbare Europese regelgeving en betere (internationale) handhaving¹¹ om dit soort constructies tegen te gaan en te zorgen voor een gelijk speelveld voor ondernemers. Ook de Belastingdienst is bekend met grensoverschrijdende schijnconstructies en bestrijdt deze¹².

¹⁰ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2315.

Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3882.

Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2666.

Kamerstuk 35 110, nr. 14, brief van 17 december 2019

Kamerstuk 26 834, nr. 50, brief van 1 juli 2020

Kamerstuk 26 834, nr. 51, brief van 8 februari 2021

Kamerstuk 26 834, nr. 52, brief van 6 juli 2021

¹¹ Zie o.a. de brief van de Minister van SZW van 29 november 2017 (Kamerstukken II 2017/18, 21 501-31, nr. 467) en bijlage II bij de geannoteerde agenda Raad WSBVC 15 maart 2018 (Kamerstukken II 2017/18, 21 501-31, nr. 477), en de brief van de Minister van SZW van over premieshoppen en A1-verklaringen van 7 juli 2020. Update brief betreffende premieshoppen en A1 verklaringen.

¹² Brief van 4 april 2019 inzake het (landelijk) beleid van de Belastingdienst met betrekking tot de beoordeling c.q. aanpak van internationale payrollconstructies.

Vraag 10

Herkent u het beeld dat mensen door deze procedures in grote problemen zijn gekomen? Klopt het dat er loonbeslag is gelegd bij een deel van deze mensen? Om hoeveel mensen gaat het?

Antwoord 10

Zoals ook aangegeven bij vraag 8 en 9 ben ik bekend met de problematiek over een groep rijnvarenden die onverschuldigd premies in Luxemburg heeft betaald terwijl deze groep premies in Nederland had moeten betalen, en bij het terugvorderen van de onverschuldigd betaalde premies op problemen stuitte. Hierover zijn eerdere Kamervragen gesteld (zie voetnoot 12). Op grond van de Regeling tijdelijke tegemoetkoming rijnvarenden (Strct. 24 december 2021, nr. 50396) is Nederland een zeer specifieke groep rijnvarenden tegemoetgekomen door rekening te houden met de in een Rijnstaat ten onrechte afgedragen sociale zekerheidspremies over een bepaald tijdvak. De betrokken werknemers worden op deze wijze zo veel als mogelijk in dezelfde socialezekerheidspositie gebracht als waarin zij zouden zijn geweest indien hun werkgevers van meet af aan premies hadden afgedragen in de bevoegde lidstaat.

Coördinatie door de Rijnvarendenovereenkomst of Verordening (EG) nr. 883/2004 zorgt ervoor dat een werknemer op een binnenvaartschip slechts in één lidstaat premies hoeft af te dragen.

Als een werknemer ten onrechte premies heeft afgedragen aan een niet-bevoegde lidstaat kan hij om teruggaaf van de premies verzoeken bij die lidstaat al dan niet via de werkgever. Verder kan de SVB de lidstaat waar ten onrechte premieafdracht heeft plaatsgevonden verzoeken deze ten onrechte afgedragen premie aan Nederland te restitueren zodat die verrekend kan worden met de in Nederland te betalen premies.

De betrokken werknemers worden op deze wijze in dezelfde sociale zekerheidspositie gebracht als waarin zij zouden zijn geweest indien hun werkgever van meet af aan premies had afgedragen in de bevoegde lidstaat. Per saldo kan nog steeds sprake zijn van behoorlijke bedragen die moeten worden betaald, omdat het verschil in premiehoogte tussen twee lidstaten relatief groot kan zijn. Dit zal met name het geval zijn in situaties waarbij werkgevers, al dan niet door gebruik te maken van schijnconstructies, (bewust) premies hebben afgedragen in een lidstaat met lage sociale zekerheidspremies.

In uitzonderingsgevallen kan een werkgever of werknemer bij een lidstaat waar de premies ten onrechte zijn afgedragen een zogenaamd «verzoek tot regularisatie» indienen.

Een dergelijk verzoek houdt in dat de werkgever of werknemer aan de betrokken lidstaten vraagt om op grond van artikel 16 van Verordening (EG) nr. 883/2004 een overeenkomst te sluiten. Op basis van deze overeenkomst wordt de premieafdracht in de verkeerde lidstaat voor het verleden afgedekt en wordt in afwijking van de aanwijsregels de wetgeving aangewezen van de lidstaat waarin ten onrechte premies waren afgedragen.

Op grond van vast beleid gaat de SVB niet akkoord met regularisatie indien duidelijk is dat de betreffende werknemer wist of kon vermoeden dat de Nederlandse wetgeving ten onrechte niet is toegepast. Hiervan is in ieder geval sprake, wanneer de werknemer door de SVB of de Belastingdienst is geïnformeerd dat hij in Nederland verzekerd was en de afdracht van premies daarna desondanks in de andere lidstaat is voortgezet.

Op verzoek van mijn ambtsvoorganger heeft de Belastingdienst per 16 maart 2020 maatregelen genomen om tot nader bericht voor de groep rijnvarenden tijdelijk geen invorderingsmaatregelen te treffen. Deze invorderingspauze geldt tot de afronding van de Regeling tijdelijke tegemoetkoming rijnvarenden (Strct. 24 december 2021, nr. 50396)¹³. Op enig moment zal de Belastingdienst overgaan tot invordering van de openstaande aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen. Indien de betaling van de aanslag tot financiële problemen leidt, kan de werknemer vragen om uitstel van betaling, een zogenaamde betalingsregeling.

Wanneer een belastingplichtige een belastingschuld niet betaalt, kan de Belastingdienst beslag leggen op een deel van het loon of uitkering, een

¹³ Tweede Kamer 2019–2020, 26 834 nr. 47 en 52

zogenoemde loonvordering. De Belastingdienst doet dit via de werkgever of uitkeringsinstantie. De Belastingdienst stuurt altijd een vooraankondiging voordat tot een loonvordering wordt overgegaan. Het is Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst niet bekend of en hoe vaak loonbeslag is gelegd bij werknemers die werkzaam zijn in de binnenvaart.

Vraag 11

Hoe kijkt u aan tegen de wijze waarop de SVB de gewerkte uren van werknemers op binnenvaartschepen vaststelt?

Antwoord 11

De wijze waarop de SVB toetst of substantieel in Nederland werkzaamheden worden verricht is toegelicht in de antwoorden op vraag 5c, 6 en 7 en is bevestigd in de Nederlandse rechtspraak.

Ik heb begrip voor deze systematiek. De beoordeling is in beginsel grofmazig maar de werknemer/werkgever heeft de mogelijkheid om de werkelijke individuele arbeidstijd aan te tonen in én buiten de woonstaat.