



■ BINNENVAART

Is grote loonhandicap België/Nederland in binnenvaart een fabel?

Zoals in de meeste sectoren wordt ook in de binnenvaart in bepaalde cenakels al te vaak naar de te hoge lonen verwezen, voor de crisis waarin de sector verkeert. Sommige kringen beweerden uit de losse pols dat de verschillen in loonkost tot 20% oplopen en wijzen de sociale partners met de vinger voor deze zogenaamde loonontsporingen. Hoewel af en toe in meerdere gezaghebbende economische publicaties reeds werd aangehaald dat de lonen in de binnenvaart tot de matige steigers van de laatste decennia behoren, bleef men de overheid bestoken met deze niet gefundeerde beweringen.

Na lang aandringen door BTB raakten de sociale partners het eens over een neutrale studie inzake de kostenverschillen in de binnenvaart tussen België en Nederland. Onder leiding van de in maritieme kringen gezaghebbende transporteconoom prof. Dr. Willy Winkelmanns werd de opdracht toevertrouwd aan Pricewaterhouse Coopers (PwC). De recent in Antwerpen voorgestelde resultaten ervan zijn ontluisterend.

Het was Ivan VICTOR die, als voorzitter van het Fonds voor Rijn- en Binnenvaart (FRB), het talrijk opgekomen publiek mocht verwelkomen in het Schipperswelzijn.

“Om beleidsmakers te kunnen beïnvloeden is objectief wetenschappelijk onderbouwd onderzoek nodig”, aldus de voorzitter van het FRB, alluderend op de vele gefantaseerde berichten die vaak door sommige niet representatieve belangenorganisaties doelbewust de wereld worden ingestuurd. Deze studie beperkt zich niet tot een vergelijkende loonstudie maar is een algemene kostenvergelijking tussen beide toonaangevende binnenvaartnaties.

Opdracht voor PwC duidelijk afgelijnd!

Het Fonds voor de Rijn- en binnenvaart vroeg PricewaterhouseCoopers (PwC) een antwoord te zoeken op volgende vragen:

- Welke zijn de karakteristieken van de Belgische versus de Nederlandse binnenvaartsector?
- Wat is de kostenstructuur van

de verschillende deelmarkten in de Belgische binnenvaartsector?

- Wat zijn de oorzaken van de kostenverschillen tussen België en Nederland in de binnenvaartsector?
- Wat is de impact op de kosten indien het Nederlands systeem wordt toegepast op de Belgische binnenvaartsector (what – if analyse)?

“Als Belgische binnenvaartondernemers zich benadeeld voelen ten opzichte van hun Nederlandse collega's moet dit onderzocht worden”, zei prof. Dr. Willy Winkelmanns bij de aanvang van zijn presentatie. “De binnenvaart heeft zowel in België als in Nederland enorme troeven die we niet mogen verwaarlozen. België en Nederland hebben bovendien een shared achterland. Binnenvaart moet er marktconform, kosteneffectief en zonder de minste schijn van concurrentievervalsing geschieden”.

Methodiek

De onderzoekers beperkten zich niet tot desk research maar zijn ook het veld ingetrokken. Ze hebben tientallen binnenvaartondernemers en accountants

bevraagd en diverse Nederlandse en Belgische binnenvaartorganisaties geïnterviewd. Om de loonkosten te vergelijken, zijn in België en Nederland de totale werkgeverslasten voor eenzelfde maandelijks nettoloon in kaart gebracht. Erkende loonadministratiekantoren werkten hieraan mee.

“We hebben gekeken naar de bedrijfseconomische werkelijkheid”, zei PwC-vorser Cedric Liekens in een toelichting op de methodiek. “We werken bijvoorbeeld met kasstromen in plaats van boekhoudkundige winsten. Op basis van wat een schipper in zijn onderneming stopt en wat hij eruit haalt, hebben we een rendementsindex berekend.”

Verschillende belastingskost

Een opmerkelijk fiscaal verschil tussen Nederland en België is dat in Nederland alle binnenvaartondernemingen een volledige boekhouding moeten voeren. In België kan men onder bepaalde voorwaarden kiezen voor een forfaitaire aanslag. Een groot deel van de vloot voldoet aan deze voorwaarden wat niet betekent dat dit voor iedereen die dit gemakkelijheidshalve toepast, fiscaal het meest interessant is. In sommige gevallen zou het voeren van een volledige boekhouding meer voordelen kunnen bieden.

Rendementsindex

De onderzoekers zetten in drie deelmarkten de kasstromen af tegen de kapitaalinvestering. Ze werkten met een evaluatiehorizon van twintig jaar. De restwaarde van het schip werd buiten beschouwing gelaten. Dat leverde de volgende rendementsindexen (RI) op:

- 1) Voor een drogeladingschip van minder dan 1000 ton (**profiel 1**) waarop alleen man en vrouw varen en dat via de forfaitaire aanslag afreken met de fiscus, bedraagt de RI in België 4,8. Voor elke euro die men erin stopt, verdient men dus 4,8 euro terug over twintig jaar gerekend.
- 2) Voor een drogelading/containerschip groter dan 1000 ton (**profiel 2**) waarop, naast man en vrouw ook een matroos in loondienst vaart en dat via de forfaitaire aanslag afreken met de fiscus, bedraagt de RI in België 1,99.
- 3) Voor een tanker van meer dan 1000 ton (**profiel 3**) waarvan alle bemanningsleden in loondienst zijn, is de RI in België 1,09.

DE GROOTSTE IMPACT OP DE RENDEMENTSINDEX HEBBEN NAAST LOONKOSTEN EN BRANDSTOFKOSTEN HET FISCALE REGIME, DE FINANCIERING EN STEUNMAATREGELEN.

Dezelfde scheepstypes, maar dan uitgaande van Nederlandse kostenparameters, laten een andere RI zien.

Voor **profiel 1** kan het verschil oplopen tot 30 procent in het voordeel van Nederland, namelijk als het toepassen van het forfait nadelig uitvalt. Valt de forfaitregeling positief uit, dan behaalt de Belgische schipper een voordeel van maximaal 1 procent.

Voor **profiel 2** kan de Belgische schipper een voordeel van 20 procent behalen als de forfaitaire aanslag winstgevend is. In het omgekeerde geval kan het voordeel van de Nederlandse schipper oplopen tot 12 procent.

Bij **profiel 3** bestaan er praktisch geen verschillen in RI.

De forfaitaire aanslag kent winners en losers”, concludeerde professor Winkelmanns. “Maar het toepassen ervan is een vrije keuze. Je zou denken: “Wie ervoor kiest, weet wat hij doet.” Al blijkt dit in de praktijk niet altijd het geval te zijn.

Fiscale druk

Uit de kostenvergelijking blijkt dat vooral de belastingvoet een grote impact heeft, in het nadeel van de Belgische schipper. Afschrijven is in België gunstiger dan in Nederland, maar de fiscale druk is veel hoger. Dit wordt in de meeste gevallen niet echt opgeheven door toepassen van de forfaitaire aanslag. “Ons fiscaal regime is aan verbetering toe”, aldus professor Winkelmanns. “Daar heeft echter niet alleen de binnenvaart last van.”

Loonkosten wegen niet zo zwaar!

Qua loonkosten zijn er verschillen tussen België en Nederland, maar die wegen volgens de onderzoekers lang niet zo zwaar door de belastingvoet. Het procentuele verschil in totale werkgeverskos-

ten varieert – afhankelijk van het profiel – van 0,5 tot maximum 5 procent ten gunste van Nederland. Zo moeten zelfstandigen in Nederland minder premie afdragen voor de sociale zekerheid. Anderzijds is ook duidelijk geworden dat lang niet alle binnenvaartondernemers voldoende op de hoogte zijn van de sociale en fiscale gunstmaatregelen die de regering in België de laatste jaren kwistig heeft ter beschikking gesteld van de werkgevers. Ook steunmaatregelen hebben een grote impact op de rendementsindex. Nederland en België kennen echter gelijkaardige steunprogramma's.

Wel wordt in Nederland meer gebruik gemaakt van die programma's.

Nauwelijks van invloed is volgens de onderzoekers de financiering van het schip. In Nederland wordt veel gebruik gemaakt van de overheidsborgstelling. Dit verklaart weliswaar de nieuwbouwgolf, maar heeft geen impact op de financieringskosten.

Overheid moet beter communiceren

Op basis van het onderzoek adviseert PwC de Belgische beleidsmakers beter te communiceren over steunmaatregelen en te werken aan een beter fiscaal klimaat, met behoud van het forfaitaire systeem als flankerende maatregel.

Wil de binnenvaart een betere toekomst tegemoet gaan dan zullen in ieder geval de representatieve werkgevers- en andere zogenaamde binnenvaartorganisaties een inspanning moeten leveren om de rangen te sluiten en op een eendrachtige, intellectueel correcte manier de bevoegde instanties te benaderen voor de behartiging van hun gerechtvaardigde belangen.

Het maken van de juiste boekhoudkundige keuzes en aanwenden van de bestaande steun- en fiscale gunstmaatregelen ten gunste van de werkgevers zal allicht voor meerdere binnenvaartondernemers reeds op korte termijn enig soelaas kunnen bieden. Een aanbod inzake een goede managementtraining voor de sector binnenvaart zou ongetwijfeld een grote steun betekenen.

Voor meer info over de studie Roger.opdelocht@btb-abvv.be en www.btb-abvv.be

