

**2019Z09756**

Vragen van het lid Ladders (VVD) over artikel 13a in het 'Besluit ter voorkoming van dubbele belasting' (2001) en andere belastingverdragen (ingezonden op 16 mei 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met artikel 13a in het Besluit ter voorkoming van dubbele belasting over de verrekening van buitenlandse belasting bij bemanningsleden van zee- of luchtvaartuigen in het internationale verkeer?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u van mening dat genoemd artikel van dit besluit uit 2001 nog passend is bij de huidige situatie waarin er meer internationaal verkeer is? Zo ja, waarom? Zo nee, bent u voornemens om het besluit te actualiseren?

Antwoord 2

Ja, zie ook antwoord op vraag 10 voor de toelichting.

Vraag 3

Deelt u de mening dat Nederlanders die buiten Nederland werken, beschermd zouden moeten worden tegen betaling van dubbele belasting? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u een toelichting geven?

Antwoord 3

Het kabinet vindt het belangrijk om zowel de dubbele belasting te voorkomen als misbruik tegen te gaan. Juist om te voorkomen dat inwoners van Nederland dubbele belasting betalen over hun inkomen of vermogen heeft Nederland met een groot aantal landen belastingverdragen afgesloten. Indien sprake is van dubbele belastingheffing voorzien belastingverdragen in een procedure voor onderling overleg tussen de bevoegde autoriteiten van landen. In dergelijke procedures wordt doorgaans een oplossing gevonden voor de dubbele belastingheffing in strijd met het belastingverdrag. In het geval dat Nederland met het desbetreffende land geen belastingverdrag heeft gesloten, wordt door Nederland eenzijdig het Besluit voorkoming dubbele belasting 2001 toegepast om de dubbele belasting bij de inwoners van Nederland te voorkomen.

Vraag 4

Bent u ervan op de hoogte dat gezinnen ontredderd zijn door de gevolgen van dubbele belastingheffing? Kunt u reageren op het feit dat er gezinnen zijn waarbij de vader en moeder op papier zijn gescheiden om onder de dubbele belasting uit te kunnen komen? Wat vindt u hiervan?

Antwoord 4

Ik besef dat de dreiging van dubbele belasting tot zorgen kan leiden. Het moeten bijhouden van het aantal verblijfdagen in de werkstaten, het doen van aangifte in twee landen en daarbij een beroep doen op regelingen om dubbele belasting te voorkomen, zorgt voor een administratieve last en kan complex zijn. Dit is echter onvermijdelijk ten aanzien van grensoverschrijdende werkzaamheden in dienstbetrekking waarbij werknemers fysiek aanwezig zijn in meerdere landen en is nodig om tot een juiste verdeling van heffingsbevoegdheden te komen tussen de woonstaat en de werkstaat of werkstaten. De ervaring is dat de algemene toewijzingsregels ten aanzien van grensoverschrijdend werk in de praktijk goed werken al dan niet met behulp van een belastingadviseur, werkgever en/of de informatie van de belastingdiensten. In het geval dat er onverhoopt toch sprake is van dubbele

belasting kan beroep worden gedaan op een onderlinge overlegprocedure (zie ook het antwoord op vraag 10).

Daarnaast merk ik op dat de fiscale woonplaats van een natuurlijk persoon wordt bepaald door feitelijke omstandigheden. Scheiding op papier zal daardoor geen gevolgen moeten hebben voor het vaststellen van de fiscale woonplaats.

Vraag 5

Hoeveel belastingverdragen heeft Nederland gesloten met andere landen?

Antwoord 5

Nederland heeft meer dan 90 belastingverdragen gesloten met andere landen. Ook in niet-verdragssituaties past Nederland eenzijdig het 'Besluit voorkoming dubbele belasting 2001' toe om de dubbele belasting bij de inwoners van Nederland te voorkomen.

Vraag 6

In hoeveel van deze belastingverdragen is een extra bepaling opgenomen ter voorkoming van dubbele belasting voor Nederlanders die werken bij een buitenlands bedrijf in de lucht- of scheepvaartsector?

Antwoord 6

Vrijwel alle Nederlandse belastingverdragen bevatten een afzonderlijke bepaling voor bemanningsleden die in dienstbetrekking werkzaam zijn aan boord van een zee- of luchtvaartuig in het internationale verkeer.

Vraag 7

Kunt u toelichten wat u verstaat onder internationaal verkeer in de zin van bovengenoemd artikel 13a?

Antwoord 7

De reikwijdte van artikel 13a van het Besluit ter voorkoming van dubbele belasting 2001 is beperkt tot zee- of luchtvaartuig in het internationale verkeer. In vrijwel alle Nederlandse belastingverdragen wordt de definitie "internationaal verkeer" in overeenstemming met de internationale regels beperkt tot internationaal vervoer met een zee- of luchtvaartuig.

Vraag 8

Kunt u toelichten waarom deze bepaling is opgenomen in het genoemde besluit en in verschillende belastingverdragen?

Antwoord 8

In overeenstemming met het OESO-Modelverdrag met betrekking tot scheep- en luchtvaart is het Nederlandse verdragsbeleid erop gericht om in verdragen een afzonderlijke bepaling op te nemen ter zake van een dienstbetrekking aan boord van een zee of luchtvaartuig dat in internationaal verkeer wordt geëxploiteerd.

Er zijn meerdere argumenten voor de opname van deze afzonderlijke bepaling. Het belangrijkste argument is dat de werkdagen moeilijk toe te rekenen vallen aan een bepaald land omdat grotendeels gewerkt wordt in het "niemandsland" van de vrije zee of het internationale luchtruim.

Vraag 9

Deelt u de mening dat ook internationaal opererende vrachtwagenchauffeurs vallen in de categorie internationaal verkeer? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u uw antwoord toelichten?

#### Antwoord 9

In overeenstemming met het OESO-Modelverdrag is de bijzondere bepaling voor werknemers in het internationale verkeer voor de toepassing van het Besluit ter voorkoming van dubbele belasting 2001 en vrijwel alle Nederlandse verdragen beperkt tot arbeidsinkomsten van bemanningsleden die hun dienstbetrekking uitoefenen aan boord van een zee- of een luchtvaartuig. Arbeidsinkomsten van internationaal opererende vrachtwagenchauffeurs vallen duidelijk niet onder de reikwijdte van deze specifieke bepaling. Voor internationale opererende vrachtwagenchauffeurs in dienstbetrekking van een buitenlandse vervoersonderneming geldt overeenkomstig het OESO-modelverdrag de hoofdregel dat het heffingsrecht over de beloning toekomt aan het woonland, behalve voor zover gewerkt wordt in het land waar de vervoersonderneming gevestigd is.<sup>1</sup> Deze internationaal opererende vrachtwagenchauffeur zal moeten aangeven welk deel van de in een jaar gewerkte dagen in het land van de vervoersonderneming is gewerkt. Over dat deel van de beloning mag het land waar de onderneming is gevestigd belasting heffen. Het woonland zal over dat deel voorkoming (vrijstelling) verlenen zodat dubbele belasting wordt voorkomen. In de praktijk heeft deze groep, net als grenswerkers, met twee belastingdiensten te maken. Overigens zal een internationaal opererende vrachtwagenchauffeur die werkt voor een vervoersonderneming die is gevestigd in zijn woonland in de regel alleen belasting betalen in zijn woonland en dus met maar één belastingdienst te maken hebben.

#### Vraag 10

Bent u voornemens om internationaal opererende vrachtwagenchauffeurs onder de werking te brengen van artikel 13a van het Besluit ter voorkoming van dubbele belasting en van de desbetreffende artikelen in de verschillende belastingverdragen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier bent u voornemens dit te bespreken met andere landen? Wanneer kan de Kamer de wijziging van het Besluit en de verschillende belastingverdragen tegemoet zien?

#### Antwoord 10

Met betrekking tot de definitie "internationaal verkeer" wordt zowel in artikel 13a van het Besluit ter voorkoming van dubbele belasting 2001 als in vrijwel alle Nederlandse belastingverdragen aangesloten bij internationaal gebruikelijke regels die voorzien in een bijzondere heffingsregel voor arbeidsinkomsten van bemanningsleden die hun dienstbetrekking uitoefenen aan boord van een zee- of een luchtvaartuig dat in internationaal verkeer wordt geëxploiteerd. In principe wordt door alle lidstaten van de OESO aanvaard dat deze bijzondere bepaling geen betrekking heeft op internationaal wegtransport. Het opnemen van een van het OESO-Modelverdrag afwijkende bepaling in een verdrag zal daarom niet snel door de verdragspartner worden aanvaard. Uit de praktijk blijkt dat de algemene regels voor de toewijzing van heffingsbevoegdheden over het algemeen ook goed werken voor internationaal opererende vrachtwagenchauffeurs. In het algemeen heeft de belastingplichtige met de belastingdiensten van twee landen (het woonland en het land waar de vervoersonderneming is gevestigd) te maken. Bovendien zal de uitbreiding van de definitie van "internationaal verkeer" leiden tot lastige afbakeningsproblemen en onnodige complexiteit. Ik ben daarom niet voornemens om op dit punt af te wijken van internationaal gebruikelijke regels zoals vervat in het OESO-Modelverdrag.

Wel is het van belang dat als er in een concreet geval toch sprake is van dubbele belastingheffing, de betrokken landen tijdig een oplossing bieden in het kader van een onderlinge overlegprocedure. In dat geval zal meestal nog steeds belasting moeten worden betaald in twee landen, maar wordt geregeld dat de landen de belastingheffing verdelen conform de afspraken in het verdrag zodat er geen sprake meer zal zijn van dubbele belasting. In het debat van 5 juni 2019 over de Wet Fiscale Arbitrage heeft het lid Ladders gewezen op de problematiek van langdurig onopgeloste dubbele belasting voor een aantal Nederlandse vrachtwagenchauffeurs in dienst van Noorse vervoersbedrijven. Mij is bekend dat

---

<sup>1</sup>Overigens zal de belasting verschuldigd zijn in de werkstaat als daar meer dan 183 dagen wordt gewerkt. Bij vrachtwagenchauffeurs zal daar zelden sprake van zijn.

een aantal onderlinge overlegprocedures hierover met Noorwegen loopt waarbij de behandeltermijnen helaas zijn opgelopen. Dat is een onwenselijke situatie voor deze Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. Ik zeg daarom toe dat de gemandateerde behandelaars van deze dossiers zich zullen inzetten om op korte termijn met hun Noorse collega's een overleg te voeren. Doel is om dan in lijn met het belastingverdrag tussen Nederland en Noorwegen een oplossing voor het verleden en de toekomst aan deze vrachtwagenchauffeurs te kunnen bieden. Verder zal de betrokken vrachtwagenchauffeurs en hun vertegenwoordigers worden aangeboden, voorafgaand aan dat overleg hun problematiek te bespreken op het ministerie van Financiën.

11. Kunt u de vragen een voor een beantwoorden?

Ja.