

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

2433

Vragen van het lid **Weekers** (VVD) aan de minister van Financiën over *de werking van het verdrag ter voorkoming van dubbele belasting tussen Nederland en Duitsland voor Rijnvaartschippers* (ingezonden 20 april 2010).

Antwoord van minister **De Jager** (Financiën) (ontvangen 12 mei 2010)

Vraag 1 en 2

Bent u op de hoogte van het feit dat er grote onduidelijkheid is ontstaan over de vraag of Rijnvaartschippers wel of niet belastingplichtig zijn in Nederland? (Ter illustratie: uitspraak rechtbank te 's-Gravenhage¹)?

Bent u van mening dat het verdrag tussen Nederland en Duitsland ter voorkoming van dubbele belasting en/of de in Nederland van kracht zijnde wetten met betrekking tot de inkomstenbelasting voldoende helderheid verschaffen over het begrip «thuishaven», dat in deze kwestie bepalend is voor de plaats van de belastingplicht? Zo ja, welke concrete randvoorwaarden hanteert de belastinginspectie om te bepalen of er sprake is van een Nederlandse belastingplicht of niet? Zo nee, hoe gaat u het begrip thuishaven nader concretiseren zodat in de toekomst onduidelijkheid wordt voorkomen?

Antwoord 1 en 2

Mij is bekend dat enkele Nederlandse binnenvaartschippers betwisten dat de winst die zij behalen met hun binnenvaartonderneming aan de heffing van Nederlandse inkomsten- of vennootschapsbelasting is onderworpen. Het is in Nederland gebruikelijk dat bij een niet in overleg op te lossen verschil van inzicht tussen een belastingplichtige en de Belastingdienst het oordeel van de rechter in belastingzaken wordt gevraagd. Dat is ook geschied in de zaak waarnaar in vraag 1 wordt verwezen.

Voor de verdeling tussen Nederland en Duitsland van het recht tot belastingheffing over de winst van een binnenvaartonderneming is op grond van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot het vermijden van dubbele belasting op het gebied van belastingen van het inkomen en van het vermogen alsmede van verscheidene andere belastingen en tot het regelen van andere aangelegenheden op belastinggebied (verder te noemen «het Nederlands-Duitse belastingverdrag») van belang dat vastgesteld wordt waar het middelpunt van de algemene leiding van de binnenvaartonderneming zich bevindt. Deze leiding is in de regel in handen van de ondernemer zelf. In dat geval kan het

¹ LJ-nummer BK0257.

middelpunt van de algemene leiding van de binnenvaartonderneming zich in diens woning aan de wal bevinden of aan boord van het schip waarop de ondernemer vaart. Als het middelpunt van de leiding van een binnenvaartonderneming zich aan boord van een schip bevindt, dan wordt voor de toepassing van het Nederlands-Duitse belastingverdrag de plaats waar het schip zijn thuishaven heeft, beschouwd als de plaats van de leiding van de onderneming. Het Nederlands-Duitse belastingverdrag geeft geen nadere richtlijnen voor de invulling van het begrip thuishaven. Invulling van dit begrip heeft plaatsgevonden in de belastingrechtspraak. Naar het oordeel van de Hoge Raad (arresten van 30 maart 1955, nr. 12 239 en 10 december 1958, nr. 13 784), alsmede recent nog het Hof 's-Gravenhage (8 december 2009, nr. 08/00394) is de thuishaven van een schip de haven waar het schip zijn reizen aanvangt en eindigt. Een thuishaven zou aldus kunnen worden vastgesteld aan de hand van het logboek van een schip. Als dat echter onvoldoende houvast zou bieden, kan volgens de Nederlandse rechtspraak de thuishaven mede worden bepaald aan de hand van een aantal andere factoren, zoals de nationaliteit van het leidende deel van de bemanning, de plaats van waaruit het schip wordt gedirigeerd en waar het schip wordt bevoorraad.

Opgemerkt zij dat de regeling voor de winst van binnenvaartschippers in het huidige Nederlands-Duitse belastingverdrag in de kern overeen komt met de relevante bepaling in het OESO-modelverdrag, artikel 8. Dat wil zeggen dat ook op grond van artikel 8 OESO-modelverdrag het heffingsrecht ter zake van voordelen uit de exploitatie van binnenvaartschepen wordt toegewezen aan de staat waar de werkelijke leiding van de binnenvaartonderneming is gelegen, waarbij indien de werkelijke leiding zich aan boord van een schip bevindt, deze eveneens wordt geacht te zijn gelegen in de staat waar de thuishaven van het schip zich bevindt. Hieruit volgt derhalve dat het een internationaal algemeen aanvaard beginsel is om, indien de werkelijke leiding van een binnenvaartonderneming zich aan boord van het schip bevindt, aan te sluiten bij de plaats waar het schip zijn thuishaven heeft. Echter, ook in het OESO-modelverdrag en het bijbehorende commentaar wordt geen nadere invulling gegeven aan het begrip thuishaven.

Met Duitsland zijn onderhandelingen gaande over de herziening van het huidige belastingverdrag. Voor wat betreft de toewijzing van het heffingsrecht ter zake van voordelen uit de exploitatie van binnenvaartschepen zet Nederland hierbij in op opneming van een bepaling die (grotendeels) overeenkomt met artikel 8 van het OESO-modelverdrag. In afwijking van het huidige Nederlands-Duitse belastingverdrag bevat artikel 8 van het OESO-modelverdrag nog de aanvullende bepaling dat indien er geen thuishaven in vorenbedoelde zin is, de plaats van de werkelijke leiding van de binnenvaartonderneming wordt geacht te zijn gelegen in de woonstaat van de exploitant van het schip. Door aan te sluiten bij het OESO-modelverdrag zet Nederland derhalve erop in dat in het toekomstige Nederlands-Duitse belastingverdrag een «tie-breaker» (beslissingsbepaling) voor binnenvaartschippers wordt opgenomen voor gevallen dat er geen thuishaven is.

Vraag 3

Waarop is uw beslissing gebaseerd om niet eerder een overlegprocedure als bedoeld in artikel 22 van het verdrag op te starten dan nadat de aanslagen zijn vastgesteld en het duidelijk is dat er sprake is van dubbele belastingheffing? Hoe verhoudt deze beslissing zich tot het doel van het verdrag, namelijk het voorkomen van dubbele belasting?

Antwoord 3

Ik heb in een enkel geval de beslissing genomen niet eerder een overlegprocedure met de Duitse bevoegde autoriteit op de voet van artikel 22 van het Nederlands-Duitse belastingverdrag te starten dan nadat de door Nederland opgelegde aanslag over de door de betrokken ondernemers behaalde winst onherroepelijk is komen vast te staan. Uit inlichtingen die ik via de FIOD uit Duitsland heb verkregen is mij namelijk gebleken dat ook de Duitse fiscus zich – in de aan mij voorgelegde gevallen – op het standpunt stelt dat de betrokken binnenvaartschippers geen inwoners van Duitsland zijn en dat de leiding van hun binnenvaartonderneming evenmin in Duitsland is gelegen. Het ligt derhalve voor de hand dat Duitsland deze binnenvaartschippers niet in de belastingheffing naar de winst uit hun binnenvaartonderneming zal betrekken.

Omdat in de voorgelegde gevallen tussen Nederland en Duitsland geen verschil van inzicht bestaat ten aanzien van het gegeven dat voor de toepassing van het Nederlands-Duitse belastingverdrag de woonplaats van de binnenvaartschipper en/of de plaats van de leiding van diens binnenvaartonderneming niet in Duitsland is gelegen, is er geen enkele aanleiding om op de voet van artikel 22 van het Nederlands-Duitse belastingverdrag een procedure voor onderling overleg te starten.

In de twee gerechtelijke procedures waarin de binnenvaartschippers dit standpunt bestrijden, heeft de Nederlandse rechter in belastingzaken (Rechtbank 's-Gravenhage 22 september 2009, nr. 08/255, aangehaald in vraag 1, alsmede Hof 's-Gravenhage 8 december 2009, nr. 08/00394, als eerder genoemd) het door de bevoegde inspecteur ingenomen standpunt, dat de leiding van de betrokken binnenvaartonderneming zich niet in Duitsland maar aan boord van het schip bevindt en dat het schip zijn thuishaven in Nederland heeft, bevestigd. Ik ben echter uiteraard bereid om – zodra daartoe aanleiding bestaat – met de Duitse bevoegde autoriteiten in onderling overleg te treden teneinde in voorkomend geval dubbele belastingheffing weg te nemen.

Een en ander laat evenwel onverlet dat ik in de afgelopen jaren met de Duitse bevoegde autoriteiten – en marge van onderling overleg over andere zaken – regelmatig ook reeds in meer algemene zin over de gesignaleerde problematiek betreffende de binnenvaartschippers van gedachten heb gewisseld teneinde het optreden van dubbele belastingheffing voor deze beroepsgroep waar mogelijk te vermijden.