

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Financiën over het Protocol tot wijziging van het Verdrag van 12 april 2012 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen; Berlijn, 11 januari 2016 (Kamerstuk 34 438, nr. A/1).

De voorzitter van de commissie,  
Duisenberg

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van den Eeden

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD***

De leden van VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief. De leden hebben een paar vragen. Zijn met deze wijziging alle fiscale problemen voor alle grenswerkers opgelost? Hoeveel mensen worden geholpen met deze voorliggende wijziging en wat zijn exact de budgettaire gevolgen?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA***

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het Wijzigingsprotocol belastingverdrag met Duitsland dat ertoe strekt de belastingheffing voor mensen werkzaam in het internationale verkeer redelijker te maken. Het gaat hier om een beperkte groep, zoals Nederlands personeel in dienst van Duitse vliegmaatschappijen. De leden van de PvdA-fractie vragen zich af hoeveel mensen het in totaal betreft?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA***

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het Wijzigingsprotocol op het belastingverdrag tussen Nederland en Duitsland.

Deze leden danken de Staatssecretaris dat hij geluisterd heeft naar de problemen die werknemers van luchtvaartuigen ondervonden met het nieuwe verdrag. Het betreurt deze leden echter dat de Staatssecretaris het niet mogelijk achtte om de positie van werknemers van schepen en de positie van werknemers van luchtvaartuigen apart te bekijken. Wat in een OESO-modelverdrag een logische samenvoeging is, hoeft dat voor een belastingverdrag met een buurland met zeer veel onderlinge betrekkingen nog niet te zijn.

Hetzelfde geldt voor de leden van de CDA-fractie als het gaat om pensioenen, lijfrenten en socialezekerheidsuitkeringen. Deze samenvoeging van uitkeringen is voor vele belastingverdragen met verre oorden zeer praktisch. Maar bij een buurland waarbij zeer veel inwoners van beide landen aan de andere kant van de grens werken, zijn de gevolgen van de belastingheffing over het pensioen wezenlijk anders dan de gevolgen van de belastingheffing over allerlei verschillende socialezekerheidsuitkeringen. Het toewijzen van de belastingheffing over socialezekerheidsuitkeringen aan het woonland kan immers in het specifieke geval van Duitsland ertoe leiden dat de belastingplicht door ziekte of zwangerschap heen en weer switcht van het werkland naar het woonland en weer terug. Dit kan grote gevolgen hebben voor belastingplichtigen, die mogelijk hun persoonlijke kosten voor bijvoorbeeld ziekte of hypotheek niet meer in aftrek kunnen brengen.

Volgens de leden van de CDA-fractie is dit net als de positie van werknemers van luchtvaartuigen een groot probleem met het nieuwe belastingverdrag met Duitsland. Heeft de Staatssecretaris met Duitsland overlegd over dit probleem? Was de verduidelijking van de € 15.000-grens uit artikel 17 niet de perfecte gelegenheid om dit probleem met de verdragspartner te bespreken? Waarom heeft de Staatssecretaris ervoor gekozen om het ene probleem wel op te lossen, maar het andere niet? Waarom is dit niet meegenomen in het aanvullende protocol?

## **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV**

De leden van de fractie van de Partij Voor de Vrijheid (PVV) hebben kennisgenomen van dit voorstel. De fractie van de PVV heeft de volgende vragen, aan- en/of opmerkingen.

### *Aanleiding en verloop van de onderhandelingen*

Aanleiding voor de onderhandelingen die tot het Protocol hebben geleid, was de constatering tijdens de parlementaire behandeling (Kamerstukken II 2013/14, 33 615, nr. 8) dat bij een deel van de werknemers die werkzaam zijn aan boord van luchtvaartuigen die in het internationale verkeer worden geëxploiteerd – en die inwoners zijn van Nederland, in dienst van in Duitsland gevestigde luchtvaartmaatschappijen – als gevolg van het Verdrag aanzienlijke negatieve inkomenseffecten zouden kunnen optreden. Op grond van het Verdrag komt het heffingsrecht over deze inkomsten toe aan het land waarvan de werknemer inwoner is (uitsluitende woonstaathetffing), in dit geval dus Nederland, terwijl ingevolge het Verdrag van 1959 het heffingsrecht ter zake van deze inkomsten is toegewezen aan het land waarin de luchtvaartonderneming wordt geleid, in dit geval dus Duitsland. Het gegeven dat een uitsluitende woonstaathetffing voor deze groep werknemers nadelige inkomenseffecten kan meebrengen, hangt samen met het feit dat voor hen premiehetffing en belastinghetffing niet in hetzelfde land plaatsvinden. Ook is gebleken dat Duitsland bepaalde belastingvrijstellingen kent waarvan men op dit moment gebruik kan maken, maar die verloren zouden gaan vanaf het moment dat Nederland het heffingsrecht zou verkrijgen.

Naar aanleiding van deze passage het volgende:

- Hoeveel mensen betrof het die door de wijziging van artikel 14, de omzetting naar een uitsluitende woonstaathetffing, aanzienlijke negatieve inkomenseffecten zouden ervaren?
- Meer specifiek hoeveel luchtvaarders, hoeveel zeevaarders en hoeveel binnenvaarders?
- Welke bedragen waren er gemiddeld bij de luchtvaarders, de zeevaarders en de binnenvaarders mee gemeoid?
- Hoe kijkt u er tegen aan dat deze categorie Nederlandse inwoners nu een aanzienlijk belastingvoordeel krijgt ten opzichte van andere inwoners van Nederland met een even hoge remuneratie?
- Is hier niet sprake van te veel maatwerk?
- Hoe hoog is de belastingderving door deze wijziging aan Nederlandse zijde?
- Acht u het gepast dat de rest van de belastingbetalers dit gat maar weer moeten gaan opvullen met hogere belastingen omdat een bepaalde groep geprivilegieerd is door deze wijziging?
- Er is inmiddels 4 jaar verlopen en het zal nog wel even duren voor het wijzigingsprotocol bekrachtigd is. Hoe worden de gevallen afgedaan die onder de woonlandhetffing vielen afgedaan? Is dat een weer begunstigende regeling?
- Waarom is het belastingverdrag aangepast? Waarom heeft er geen wijziging in de wijze van de premiehetffing plaatsgevonden?

### *Artikel VI (artikel 14 van het Verdrag)*

Op grond van artikel 14, vierde lid, het Verdrag wordt ter zake van de beloning in verband met de uitoefening van een dienstbetrekking aan boord van een schip of luchtvaartuig in internationaal verkeer of aan boord van een binnenschip een exclusief heffingsrecht voor de woonstaat van de desbetreffende werknemer.

Door de wijziging van artikel VI effectueert artikel 14, vierde lid, van het Verdrag een toewijzing van heffingsrecht over zulke beloningen aan het verdragsland waar de werkelijke leiding is gelegen van de onderneming die het desbetreffende schip, luchtvaartuig of binnenschip exploiteert. Met deze aanpassing van het heffingsrecht wordt aangesloten bij de heffingsrechtverdeling die is opgenomen in het Verdrag van 1959. Het Verdrag wordt daarmee tevens in overeenstemming gebracht met artikel 15, derde lid, van het OESO-modelverdrag.

Er vindt geen aanpassing plaats aan artikel 14 vierde lid van het OESO-modelverdrag maar aan artikel 15 derde lid van het OESO-modelverdrag.

Waarom is eerst (in 1959) gekozen voor de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming als heffingsland daarna in 2012 voor het woonland en koud 4 jaar later weer terug naar de plaats van de werkelijk leiding van de onderneming als heffingsland? Kunt u het waarom van dit ge-jojo eens duidelijk uiteenzetten? Het lijkt of er niet goed nagedacht is over deze kwestie?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66***

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wijzigingsprotocol. Zij achten het harmoniseren van de Duitse en Nederlandse belastingregelingen voor mensen die in het ene land werkzaam zijn, maar in het andere wonen, van groot belang. Zij hebben nog enkele vragen over het wetsvoorstel die zij graag beantwoord zien.

#### *Aanleiding en verloop van de onderhandeling*

De leden van de D66-fractie waarderen de inzet van de regering om de negatieve effecten voor het personeel van schepen en luchtvaartuigen in het internationale verkeer die in Nederland wonen, maar in Duitsland werken weg te nemen. Zij vragen zich nog wel af hoeveel mensen dit betreft, en hoe groot de opgelopen negatieve effecten zijn. Kan de regering hier inzicht in geven?

De leden van de D66-fractie lezen dat door het verdrag het personeel van schepen en luchtvaartuigen in het internationale verkeer die in Nederland wonen, maar in Duitsland werken in de toekomst geen negatieve effecten meer zullen ondervinden door het verschil tussen de belastingregelingen van beide landen. Zij vragen of er sprake zal zijn van personen die met terugwerkende kracht gecompenseerd worden.

### ***Vragen en opmerkingen van het lid Van Vliet***

In de toelichting op het wijzigingsprotocol wordt achtereenvolgens gesteld dat:

«Op grond van het Verdrag komt het heffingsrecht over deze inkomsten toe aan het land waarvan de werknemer inwoner is (uitsluitende woonstaathetfing), in dit geval dus Nederland, terwijl ingevolge het Verdrag van 1959 het heffingsrecht ter zake van deze inkomsten is toegewezen aan het land waarin de luchtvaartonderneming wordt geleid, in dit geval dus Duitsland».

«Omdat deze negatieve inkomenseffecten groter bleken te zijn dan waarvan beide delegaties tijdens de verdragsonderhandelingen waren uitgegaan, is besloten aan de hierover geuite bezwaren tegemoet te komen. Daarop is Duitsland via een concept-wijzigingsprotocol voorge-

steld om bij de toewijzing van het heffingsrecht over de beloning in (binnen)schip of luchtvaartuig in het internationale verkeer alsnog aan te sluiten bij het verdragsland waarin de plaats van de werkelijke leiding van de scheep- of luchtvaartonderneming, of binnenvaartonderneming, is gelegen. Die benadering sluit aan bij de actuele tekst van het OESO-modelverdrag (artikel 15, derde lid) en behelst in grote lijnen een terugkeer naar de verdeling van de heffingsbevoegdheid onder het Verdrag van 1959. Duitsland kon zich in de door Nederland voorgestelde benadering vinden».

Kunt u toelichten waarom de keuze voor de benadering «om bij de toewijzing van het heffingsrecht over de beloning in (binnen)schip of luchtvaartuig in het internationale verkeer alsnog aan te sluiten bij het verdragsland waarin de plaats van de werkelijke leiding van de scheep- of luchtvaartonderneming, of binnenvaartonderneming, is gelegen» slechts verwaarloosbare budgettaire gevolgen heeft?

Zijn de budgettaire gevolgen in absolute zin verwaarloosbaar omdat slechts een zeer beperkt aantal belastingplichtige personen geraakt worden door deze wijziging?

Zijn de budgettaire consequenties van het wijzigingsvoorstel wél substantieel, als het relatief wordt beschouwd? Bijvoorbeeld wanneer het wordt afgezet tegen de totale belasting- en premie inkomsten van werknemers die werkzaam zijn bij scheep- en luchtvaartondernemingen?

## **II Reactie van de Staatssecretaris van Financiën**