

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Bermuda (zoals gemachtigd door de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland) tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot ondernemingen die schepen of luchtvaartuigen exploiteren in het internationale verkeer; Londen, 8 juni 2009 (32236)

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

Voor de beantwoording van de vragen van de leden van de fractie van de PvdA verwijs ik naar de beantwoording van de vragen die zijn gesteld in het verslag van het schriftelijk overleg bij het verdrag met Bermuda inzake de toegang tot onderlinge overlegprocedures in verband met winstcorrecties tussen verbonden ondernemingen (Kamerstukken 32228).

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

Het verheugt mij dat de leden van de SP-fractie met belangstelling hebben kennis genomen van het ter stilzwijgende goedkeuring voorliggende verdrag met Bermuda tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot ondernemingen die schepen of luchtvaartuigen exploiteren in het internationale verkeer (hierna: het Verdrag).

De leden van de fractie van de SP verzoeken aan te geven welke verdragspartner het initiatief heeft genomen tot het Verdrag. Ik verwijs graag naar mijn opmerkingen hieromtrent bij het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Bermuda (zoals gemachtigd door de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland) inzake de uitwisseling van informatie betreffende belastingzaken, met Protocol.

De leden van de fractie van de SP vragen een aantal ondernemingen uit Bermuda te noemen die momenteel schepen of luchtvaartuigen exploiteren en in Nederland actief zijn. Ik ben niet bekend met Bermudaanse luchtvaartondernemingen. Wel doet een zeer beperkt aantal schepen die varen onder Bermudaanse vlag Nederlandse havens aan. Zo is ten tijde van de onderhandelingen van het Verdrag geconstateerd dat in de periode 2000 tot en met 2007 slechts enkele tientallen Bermudaanse schepen de Rotterdamse haven aandeden. Deze Bermudaanse schepen hadden hiermee nooit een hoger marktaandeel dan 0,2%. Bermuda kent dan ook een beperkte lucht- en scheepvaartsector. Nederland kent daarentegen een grote transportsector die wereldwijd actief is. Deze sector kan gebaat zijn bij dit verdrag. Voor het overige dient het Verdrag vooral gezien worden als compenserend voordeel voor Bermuda ten einde een informatie-uitwisselingsverdrag overeen te kunnen komen.

De leden van de fractie van de SP vragen zich af op welke punten het Verdrag afwijkt van het OESO-modelverdrag. Het Verdrag sluit aan bij artikel 8 van het OESO-modelverdrag. De uitgangspunten van deze artikelen zijn neergelegd in het Verdrag, zij het in een andere redactionele vormgeving aangezien het een zelfstandig verdrag betreft. Nederland heeft geen afwijking beoogd van de in de OESO ontwikkelde uitgangspunten voor de verdeling van heffingsbevoegdheden over deze inkomsten.

De leden van de fractie van de SP stellen vragen over de fiscale gevolgen van toepassing van het Verdrag ten opzichte van de situaties dat het Verdrag niet zou bestaan. In het bijzonder vragen de leden van de SP-fractie situaties te schetsen waarin als gevolg van toepassing van het Verdrag ondernemingen minder belasting betaling respectievelijk wanneer zij meer belasting moeten betalen dan nu het geval is. Zonder toepassing van het verdrag zou een in Bermuda gevestigde lucht- of scheepvaartonderneming door Nederland belast kunnen worden, ook al ontplooit de onderneming in Nederland zeer minieme activiteiten. Het moeten

voldoen aan de Nederlandse fiscale verplichtingen in geval het Verdrag niet van toepassing is, werpt een drempel op voor de niet-Nederlandse onderneming om gebruik te maken van Nederland als main port voor vervoer naar Europa. Omgekeerd geldt dat Nederlandse ondernemingen niet geconfronteerd worden met vergelijkbare fiscale verplichtingen indien zij actief zijn op Bermuda. Nederland is dan exclusief bevoegd om de onderneming in de belastingheffing te betrekken naar de wereldwinst.

Deze heffingsverdeling volgt uit de internationaal aanvaarde ratio. Deze is gebaseerd op de wetenschap dat vervoer van land A naar land B veelal plaatsvindt over het grondgebied van meerdere landen. De internationaal aanvaardbare heffingsverdeling die ook in het Verdrag is vastgelegd verzekert daarom dat de lucht- of scheepvaartonderneming slechts belastingplichtig is in het land waarvan zij inwoner is.

Situaties waarin belastingplichtigen door toepassing van het verdrag méér belasting moeten betalen liggen niet voor de hand. Er zij op gewezen dat een belastingverdrag als het onderhavige heffingsrechten verdeelt, maar zelf geen heffingsrecht creëert. Een heffingsrecht wordt alleen gecreëerd door de nationale wetten van de verdragspartijen. Dit betekent dat een belastingverdrag er in de regel niet toe leidt dat belastingplichtigen meer belasting moeten gaan betalen. Zoals ook reeds toegelicht in de Memorie van Antwoord bij de belastingverdragen met Qatar en Bahrein uiteengezet,¹ is een uitzondering denkbaar op deze regel. Deze uitzondering speelt indien een binnenlandse belastingplichtige voor inwerkingtreding aanspraak zou kunnen maken op het Besluit voorkoming dubbele belasting 2001 van dubbele belasting. In relatie tot Bermuda speelt deze uitzondering niet, aangezien het Besluit voorkoming van dubbele belasting 2001 zoals gezegd geen toepassing vindt.

Uit het voorgaande volgt reeds dat het Verdrag voorziet in de lastenverlichting waar de leden van de SP-fractie naar vragen. Het Verdrag voorkomt in algemene zin dat bij vervoer in de andere verdragsstaat dan waarvan de lucht- of scheepvaartonderneming inwoner is de fiscaalgerelateerde wetgeving van deze andere staat toepassing vindt, zodat niet alleen belasting afgedragen moet worden, maar dat voldaan moet worden aan allerlei administratieve verplichtingen. Nederland heeft een sterke, internationale vervoerssector die actief is over de hele wereld. Deze vervoerssector is gebaat bij het achterwege blijven van de uiteenlopende fiscaal-administratieve verplichtingen van de staten waarin de onderneming actief is. Hoe groter het netwerk van verdragen als het onderhavige is, hoe geringer de administratieve lasten voor de internationaal opererende vervoerssector zijn.

De leden van de SP-fractie vragen naar de gevolgen van dit Verdrag voor de Nederlandse schatkist. Ingevolge het Verdrag moet Nederland van belastingheffing afzien ingeval een vervoersonderneming inwoner is van Bermuda. Gezien de reeds beschreven bescheiden omvang van de Bermudaanse vervoerssector en het zeer beperkte aantal vervoersbewegingen van Bermudaanse schepen naar Nederland is niet te verwachten dat toepassing van het verdrag gevolgen zal hebben voor de schatkist.

In het verlengde hiervan stellen de leden van de SP-fractie de vraag of bedrijven of de schatkist van derde landen van dit Verdrag zullen profiteren. Dit ligt niet in lijn der verwachting. Het Verdrag is immers slechts van toepassing op ondernemingen die gevestigd zijn op Bermuda of in Nederland. Slechts indien een bedrijf uit een derde land bijvoorbeeld een dochtervennootschap opzet waarvan de feitelijke leiding zich binnen deze twee landen

¹ Goedkeuring belastingverdrag Qatar (*Trb.* 2008, 112) en Bahrein (*Trb.* 2008, 119), Eerste Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 31 764 en 31 824, C, blz. 1-2.

bevindt kan dit bedrijf zich toegang verschaffen tot de voordelen van het Verdrag. In dat geval is echter niet meer sprake van een onderneming uit een derde land.