

A portrait of Marijke Vervoort, a woman with grey hair and glasses, wearing a blue jacket and a blue scarf. She is resting her chin on her hand.

In gesprek met Marijke Vervoort

Team Vervoort: petje op, petje af

Of ze de petitie (<https://wnl.tv/2017/12/27/klm-piloten-pet-moet-blijven>) al heeft getekend, luidt de eerste vraag. Nee, dat nog niet: maar ook Marijke Vervoort van Team Vervoort uit Haarlem vindt het jammer dat KLM-piloten vanaf januari 2018 zonder blauwe pet door het leven moeten gaan. En nee: of pakken met gouden strepen op de mouw en kekke blauwe kokerrokken met bijbehorende pumps nu werkkleding vormen, daarover heeft ze nog nooit geprocedeerd.

Door Sylvester Schenk | foto's: Raphaël Drent

Maar verder vormt Vervoort met haar team de fiscale steun en toeverlaat van inmiddels een behoorlijk vliegtuig vol piloten. Verkeersvliegers voor alle duidelijkheid, niet de jongens en meisjes in een F16 of JSF. Dat zijn – hoe stoer verder ook – brave militaire ambtenaren, fiscaal geen lol aan. Maar de wereld van de burgerluchtvaart vormt een fiscale niche met wel heel bijzondere vraagstukken, zoveel is al snel duidelijk.

Wonderlijk toch, hoeveel emoties zo'n pet kan oproepen. Petities voor petbehoud, geknakte jongensdromen: 'Veel piloten wilden als kind al vlieger worden mede door het plaatje, en daar hoorde de pet ook bij', aldus pilotenvakbond VNV. En, dixit Elsevier: 'Beschonken passagiers die zich richting stewardessen misdragen'. Maar dan! 'Ze roepen de gezagvoerder. En ja hoor, daar komt de man met de pet gezag inboezemen. Woestelingen komen tot bedaren. Ineens beseffen ze dat er hogere mach-



ten zijn dan zichzelf.' En uit wetenschappelijk onderzoek – wat daar dan ook onder mag worden verstaan – zou blijken dat een piloot met pet de passagiers maar liefst 25% meer vertrouwen geeft in een goede afloop van de vlucht. Kortom, de slag om de pilotenpet is beslist nog niet gestreden!

Hoe?

Maar ter zake. Hoe raakt een fiscalist verzeild in de wonderde wereld van de verkeersvliegers? Nou, zegt Vervoort, heel eenvoudig. De buurman bij mijn kantoor is een KLM-piloot, die een vriend had die vloog bij Lufthansa. Zowel Duitsland als Nederland belaste diens inkomen. Dubbele heffing dus; het oude belastingverdrag met Duitsland week namelijk op dit punt af van het modelverdrag. De inspecteur vond daarom dat hij gelijk had, en we belandden bij de rechter. Uiteindelijk hebben we die zaak bij Hof Amsterdam gewonnen. En omdat er in de cockpit altijd veel tijd is om te praten – bijna alles gaat immers, letterlijk, op de automatische piloot – kwam onze naam vaak bovendrijven. Inmiddels hebben we gemerkt dat zelfs de fiscus onze naam noemt als piloten zich met fiscale vragen bij hen melden. Dat beschouw ik als een compliment. Fiscale bijstand in deze gevallen is vaak noodzakelijk, zeker nu steeds meer jonge mensen hun jeugddroom om piloot te zijn achterna gaan. Dat doen ze door heel Europa, waar een groot aantal *low cost carriers* voortdurend op zoek is naar personeel. En het gevaar van dubbele belastingheffing, zoals in die Lufthansazaak, ligt daarbij voortdurend op de loer.

Problematiek

Wat maakt nu de problematiek van het grensoverschrijdend luchtvervoer zo bijzonder? Zelfs op de site van de Belastingdienst is er bijzondere aandacht voor belastingplichtigen die werken aan boord van een schip of luchtvaartuig in het internationale verkeer. Vaak gaat het dan over piloten, maar het fiscaal relevante criterium is cabinepersoneel. Ook stewards, stewardessen en pursers vallen hier dus onder. Voor degenen die dagelijks pendelen tussen Schiphol en Groningen Airport Eelde of het Zuid-Limburgse Vliegveld Beek – pardon: dat heet tegenwoordig tamelijk megalomaan Maastricht Aachen Airport – gelden derhalve de normale Nederlandse fiscale bepalingen. Maar voor wie internationaal vliegt, gelden bijzondere regels.

Wijze van vervoer

We praten ondertussen wel voortdurend over luchtvaartpersoneel, maar doet deze problematiek zich niet veel breder voor? Denk aan vrachtwagenchauffeurs, treinpersoneel en opvarenden van een schip. Met andere woorden: maakt de manier van vervoer fiscaal nog wat uit? In dit verband is voor de verdragstoepassing het fiscaal relevante criterium dat van 'internationaal verkeer', aldus Vervoort. Opmerkelijk is dat de vrachtauto daarbij ontbreekt; daarvoor moet worden teruggevallen op het gewone arbeidsartikel. In verdragen van vóór 1977 ontbreekt doorgaans een afzonderlijke bepaling

voor internationaal verkeer. Dan is de vraag relevant naar de statische, respectievelijk dynamische uitleg van het verdrag. Moet, met andere woorden, rekening worden gehouden met ontwikkelingen na de totstandkoming van het verdrag? Vooralsnog lijkt de rechter daar niet zo veel voor te voelen. Er is dus hier en daar nog wel wat achterstallig verdragsonderhoud.

Verdrag

Het Nederlandse beleid bij verdragsonderhandelingen is erop gericht belastingheffing over inkomsten uit grensoverschrijdend (lucht)vervoer toe te delen aan de woonstaat van de werknemer. Het bekende OESO-modelverdrag deelt deze bevoegdheid echter toe aan het land van de werkelijke leiding van de luchtvaartmaatschappij.

Dat is dus telkens even opletten, omdat de uitgangspunten niet noodzakelijkerwijs iedere keer dezelfde zijn. Er kunnen ook nog andere relevante verschillen bestaan. Zo kunnen verdragen op het punt van grensoverschrijdend vervoer verouderd zijn of hier zelfs geen afzonderlijke bepaling voor bevatten. Een en ander is met name van belang voor een situatie waarbij drie landen zijn betrokken. Denk aan een piloot die in Nederland woonachtig is, werkt bij een maatschappij die als plaats van werkelijke leiding het Verenigd Koninkrijk heeft en wiens standplaats in Frankrijk of Italië is gelegen.

Als de piloot in de hiervoor geschetste situatie Frankrijk als standplaats heeft, is het pilotenartikel wel van toepassing, aangezien in het verdrag met Frankrijk de definitie van internationaal verkeer ontbreekt. De term 'internationaal verkeer' wordt dan grammaticaal uitgelegd. In het verdrag met Italië daarentegen is het pilotenartikel niet van toepassing, aangezien de werkelijke leiding van de werkgever in het Verenigd Koninkrijk zit en je in het verdrag tussen Nederland en Italië dient na te gaan of het om een luchtvaartmaatschappij gaat waarvan de werkelijke leiding in Nederland of in Italië ligt. Alsdan is het arbeidsartikel van toepassing.

Probleem is dan wel weer de vraag waar fysiek de arbeid wordt verricht. Uitvoeringsbeleid daarbij is dat bij heen en weer vliegen op één dag – oftewel: je komt elke avond terug op de standplaats – de arbeid geacht wordt te hebben plaatsgevonden in het land waar de vertrekplaats is gelegen. Als dat de Aeroporto di Milano Malpensa is, wordt de arbeid geacht te hebben plaatsgevonden in Italië, tenzij er wordt voldaan aan de drie cumulatieve vereisten van lid 2 van het arbeidsartikel. Met alle problemen van dien.

Overigens heeft de OESO voor een dergelijke drielandensituatie in 2017 een nieuw voorstel gedaan dat te zijner tijd in het nieuwe modelverdrag zal worden verwerkt. In dit voorstel wordt ook een duidelijker onderscheid gemaakt tussen enerzijds zuiver binnenlandse vluchten en anderzijds internationale vluchten. Alsof het allemaal al niet moeilijk genoeg is, moet je er verdraaid goed op letten dat het in de belastingverdragen enkel gaat over belastingheffing, aldus Vervoort. De sociale zekerheid wordt geregeld in de relevante EG-verordening. Voor cabinepersoneel is er een specifieke bepaling: verzekerd in het land van de standplaats. Het kan

dus zo zijn dat je verzekerd bent in het Verenigd Koninkrijk, maar belasting betaalt in Nederland.

Woonplaats en werkgever?

Hoe gecompliceerd de fiscale problematiek ook is, het gaat zoals altijd in het fiscale recht om de feiten. En daarbij draait het vaak om twee vragen: woonplaats en werkgever. Volgens Vervoort gaat het allereerst om de woonplaats. Als je niet in Nederland woont, is er verdragstechnisch gezien uiteraard geen enkel aanknopingspunt. Het maakt dus nogal wat uit of we praten over een wat ouder iemand, met gezin en een woning in Nederland, of over, vaak jonge, vliegende nomaden, die zich jobhoppend door Europa bewegen. In dit verband is ook de inschrijving bij de gemeente een dingetje; haar rol in dezen moet niet worden onderschat! Ook de vraag naar de werkgever en diens vestigingsplaats is van groot belang. Het gaat daarbij om de daadwerkelijke werkgever. Door zoiets als een pilotenuitzendbureau kijkt de Nederlandse fiscus voor de verdragstoepassing dwars heen. En ook bij rechtsfiguren als bemiddelen en detacheren is het enkel de materiële werkgever die verdragstechnisch van belang is.

Procederen

Fiscale dienstverlening aan piloten brengt naast aangif- tewerkzaamheden – en daarbij gaat het volgens Vervoort bepaald niet om VIA's – en advieswerkzaamheden – die vaak het downsizen van in de cockpit vertelde fiscale indianenverhalen met bijbehorende irreële verwachtingen betreffen – ook het voeren van tamelijk veel fiscale procedures met zich mee. De Lufthansa-procedure werd al genoemd, maar het gaat daarbij ook om vragen rond statische en dynamische interpretatie, het fiscale belang van het grondgebied waarover wordt gevlogen, en het verschil tussen een carrier die slechts een vaste inrichting is, dan wel als werkgever zou kunnen worden aangemerkt. Omdat de procedures vaak gaan over principiële zaken – denk alleen al aan de statische, dan wel dynamische interpretatie – is hoger beroep door de in het ongelijk gestelde partij eerder regel dan uitzondering en komt er in eerste of tweede aanleg niet zelden een andere uitkomst uit de bus. Daarnaast zijn er natuurlijk nog de nodige procedures waarin het gaat om de woon- of vestigingsplaats van de werknemer, c.q. werkgever. Ook belangrijk, maar sterk feitelijk bepaald.

Ten slotte

Om toch maar weer met die pet te eindigen: de KLM heeft haar verkeersvliegers gevraagd hun pet te doneren aan de Stichting Hoogvliegers. Een gift in natura dus aan een stichting die zieke kinderen opfleurt door ze een dagje piloot te laten spelen. De stichting (www.stichtinghoogvliegers.nl) is CBF-gecertificeerd en sinds 2008 een heuse anbi. Petje af dus bij de piloot, maar mocht het allemaal doorgaan, dan is het petje op voor zieke of gehandicapte kinderen. Dezerzijds warm aanbevolen. Al hopen we natuurlijk wel dat die pet gewoon deel van het uniform blijft uitmaken. <<<