



Brussel, 6.11.2017
C(2017) 7290 final

OPENBARE VERSIE

Dit document is een intern document van de Commissie dat louter ter informatie is bedoeld.

Betreft: Steunmaatregel SA.41330 – België – Steunregeling ten behoeve van het zeevervoer (tonnagebelasting). Verlenging van de regeling.

Mijnheer de minister,

1. PROCEDURE

- (1) Bij elektronische aanmelding van 23 maart 2015 heeft België de verlenging aangemeld van een steunregeling bestaande uit een reeks fiscale maatregelen ten behoeve van de koopvaardij. De Commissie heeft de bestaande steunregeling toegestaan bij besluit van 19 maart 2003¹ en bij beschikking van 30 juni 2004². De Belgische autoriteiten hebben aangegeven dat de verlenging geen wijzigingen aan de bestaande regeling met zich brengt.

¹ Besluit van de Commissie van 19 maart 2003 tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van steunmaatregel C 20/2003 (ex N 433/2002) – België — Fiscale maatregelen ten behoeve van de zeescheepvaart, PB C 145 van 21.6.2003, blz. 4. Bij dit besluit had de Commissie tegen bepaalde aspecten van de fiscale maatregelen ten behoeve van de maritieme sector in België bezwaar gemaakt en de overige bepalingen goedgekeurd.

² Beschikking van de Commissie van 30 juni 2004 betreffende een reeks door België voorgenomen fiscale maatregelen ten behoeve van het zeevervoer ten aanzien van steunmaatregel C 20/2003, PB L 150 van 10.6.2005, blz. 1. Bepaalde fiscale maatregelen ten behoeve van het zeevervoer in België, ten aanzien waarvan de Commissie de formele onderzoeksprocedure had ingeleid, zijn bij die beschikking verenigbaar verklaard.

Zijne Excellentie de heer Didier REYNDERS
Minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken
Karmelietenstraat 15
1000 Brussel
België

- (2) Na een voorlopig onderzoek is de Commissie tot de vaststelling gekomen dat de aanmelding onvolledig was en heeft zij de Belgische autoriteiten bij brief van 22 mei 2015 om inlichtingen verzocht. De Belgische autoriteiten hebben bij brief van 18 juni 2015 een aantal elementen van antwoord meegedeeld.
- (3) Bij brieven van 18 augustus 2015, 20 april 2017 en 2 oktober 2017 hebben de diensten van de Commissie om aanvullende inlichtingen verzocht. Bij brieven van 13 november 2015, 23 juni 2017, 16 augustus 2017 en 23 oktober 2017 hebben de Belgische autoriteiten de gevraagde inlichtingen toegezonden.

2. BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE STEUNREGELING

2.1. Doel

- (4) De bestaande regeling beoogt enerzijds de Belgische reders aan te sporen hun schepen terug onder de nationale vlag te brengen, en anderzijds de maritieme activiteiten aan de wal op het Belgische grondgebied, zoals het commercieel en strategisch beheer van de schepen, te behouden of te ontwikkelen. De regeling voorziet in een reeks specifieke fiscale maatregelen ten behoeve van het zeevervoer in België.

2.2. Begunstigden

- (5) De begunstigden van de verschillende steunregelingen zijn in België gevestigde ondernemingen die werkzaam zijn in de sector van het zeevervoer, de exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee en de sleepvaart.

2.3. Steunregeling

- (6) De rechtsgrondslag naar nationaal recht, met inbegrip van de uitvoeringsbepalingen, wordt gevormd door
 - de programmawet van 2 augustus 2002, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 29 augustus 2002, zoals gewijzigd bij de artikelen 321 tot en met 325 van de wet van 27 december 2004, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 31 december 2004, en
 - het Belgische Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, zoals gewijzigd bij de artikelen 326 tot en met 330 van bovengenoemde wet van 27 december 2004.

2.4. Begroting

- (7) De fiscale maatregelen ten behoeve van het zeevervoer zijn van invloed op de ontvangsten van de staat. Op basis van de gegevens uit de meest recente verslagen die de Belgische autoriteiten voor de belastingjaren 2013, 2014, 2015 en 2016 hebben ingediend, zou de invoering van deze maatregelen leiden tot een verlies aan jaarlijkse belastinginkomsten van de Belgische Staat van gemiddeld 60 miljoen (dus ongeveer 600 miljoen voor de periode 2013-2022)³.

³ Zie de brief van de Belgische autoriteiten van 16 augustus 2017 (antwoord op vraag 1 van het verzoek om inlichtingen van 20 april 2017).

2.5. Duur

- (8) Overeenkomstig overweging 63 van het besluit van de Commissie van 19 maart 2003 hebben de Belgische autoriteiten zich ertoe verbonden de Commissie overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het Verdrag (thans artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) opnieuw in kennis te stellen van de maatregelen van de programmawet van 2 augustus 2002 die door de Commissie worden aanvaard, met het oog op de verlenging ervan na 1 januari 2013, met dien verstande dat ondernemingen die voor die datum hun aanvraag hebben ingediend om onder de regeling inzake forfaitaire vaststelling te vallen gedurende de tien jaren volgende op die aanvraag onder de regeling blijven vallen. Overeenkomstig overweging 64 van het bovengenoemde besluit wordt de steun die wordt toegekend aan ondernemingen die vóór 1 januari 2013 een aanvraag hebben ingediend, beschouwd als bestaande steun gedurende de tien jaren die op de aanvraag volgen.
- (9) De Belgische autoriteiten hebben de Commissie ervan in kennis gesteld dat er ondernemingen zijn die na 1 januari 2013 een aanvraag hebben ingediend om onder de regeling te vallen.

2.6. De specifieke fiscale maatregelen van de steunregeling

2.6.1. *Stelsel van forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage die geldt voor scheepvaartondernemingen ("basisregeling")⁴:*

- (10) Het bedrag van de vennootschapsbelasting voor scheepvaartondernemingen die voor deze regeling kiezen, wordt forfaitair vastgesteld op basis van de nettotonnage van hun voor steun in aanmerking komende schepen. De belastinggrondslag waarop de tarieven van de vennootschapsbelasting worden toegepast, is gelijk aan de som van de bedragen die zijn verkregen voor elk van de voor steun in aanmerking komende schepen volgens het volgende barema per schijf van 100 nettoton (NT) en per periode van 24 uur die is ingegaan, ongeacht of het schip al dan niet operationeel is:

| | |
|--------------------------------|---------------------|
| Tot en met 1 000 nettoton | 1,00 EUR per 100 NT |
| Van 1 001 tot 10 000 nettoton | 0,60 EUR per 100 NT |
| Van 10 001 tot 20 000 nettoton | 0,40 EUR per 100 NT |
| Van 20 001 tot 40 000 nettoton | 0,20 EUR per 100 NT |
| Vanaf 40 001 nettoton | 0,05 EUR per 100 NT |

- (11) Het tarief van 0,05 EUR voor de schijf boven 40 000 nettoton is slechts van toepassing voor de volgende schepen:
- zeeschepen die in nieuwe staat zijn verkregen;

⁴ Punt 2.4.1 en overweging 156, onder a), eerste alinea, van het besluit van de Commissie van 19 maart 2003.

- zeeschepen met een ouderdom van minder dan vijf jaar die vanaf de oplevering gedurende de gehele periode die onmiddellijk voorafgaat aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen lidstaat is van de Europese Economische Ruimte zijn geregistreerd; en
 - zeeschepen met een ouderdom van ten minste vijf jaar die gedurende de vijf jaar die onmiddellijk voorafgaan aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen lidstaat is van de Europese Economische Ruimte zijn geregistreerd.
- (12) Scheepvaartondernemingen die voor deze regeling inzake forfaitaire vaststelling kiezen, blijven hieraan gedurende tien jaar onderworpen. Na afloop van deze periode wordt de regeling stilzwijgend verlengd met een nieuwe periode van tien jaar, tenzij de betrokken onderneming van tevoren heeft laten weten dat zij niet langer onder de regeling inzake forfaitaire vaststelling wenst te vallen. De wettekst van de regeling voorziet niet in een uitstapmogelijkheid voordat de termijn van tien jaar is verstreken.
- (13) Voor de forfaitaire winstvaststellingsregeling kunnen winsten in aanmerking komen uit de volgende activiteiten:
- de exploitatie van een zeeschip varend onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte voor het vervoer van goederen of personen alsmede alle activiteiten die direct samenhangen met deze exploitatie, hetzij op internationale zeeroutes; hetzij op routes van en naar installaties op zee bestemd voor de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen. Van de voorwaarde te varen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte wordt afgezien mits aan de voorwaarden vermeld onder punt 3.1, achtste en negende alinea, van mededeling C(2004) 43 van de Commissie (communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer⁵) is voldaan;
 - de exploitatie van een zeeschip varend onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte voor het vervoer van opgebaggerd materiaal over volle zee uit de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee wanneer de werkzaamheden van dat zeeschip voor meer dan 50 % van de bedrijfstijd tijdens het belastbaar tijdperk bestaat uit het vervoer van zulk opgebaggerd materiaal over volle zee en uitsluitend voor deze zeevervoersactiviteiten. Enkel baggerschepen die varen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte kunnen van deze bepaling profiteren (van de eerbiediging van de vlagkoppeling kan niet worden afgeweken);
 - de exploitatie van een zeeschip varend onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte wanneer meer dan 50 % van de door dat zeeschip werkelijk verrichte activiteit tijdens het belastbaar tijdperk bestaat uit het verrichten van sleepvaart op volle zee. Bij sleepvaart kan van de eerbiediging van de vlagkoppeling niet worden afgeweken.

⁵ PB C 13 van 17.1.2004, blz. 3.

- (14) Volgens de Belgische wet omvat de exploitatie van een zeeschip de volgende situaties:
- de belastingplichtige is eigenaar, mede-eigenaar of bevrachter van een schip dat voornamelijk beheerd wordt in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte en dat hij niet zelf gecharterd heeft;
 - de belastingplichtige doet het beheer (bemannings- en technisch beheer) van een zeeschip voornamelijk in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte voor rekening van derden⁶;
 - de belastingplichtige houdt in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte een zeeschip in tijd- of reischarter⁷;
- (15) Uit hoofde van de Belgische wet behoort rompbevrachting ("bareboat charter out") niet tot het toepassingsgebied van de tonnagebelasting⁸.
- (16) Voor de regeling kunnen in aanmerking komen: kortetermijnbeleggingsinkomsten uit het bedrijfskapitaal, voor zover deze overeenkomen met de opbrengst van de gewone kasmiddelen van de onderneming welke uit in aanmerking komende activiteiten zijn verkregen; reclame en marketing, voor zover deze activiteiten overeenkomen met de verkoop van reclameruimte aan boord van in aanmerking komende schepen; *shipbrokerage*-activiteiten voor rekening van eigen schepen⁹; vervreemding van exploitatiemiddelen die van nature voor het zeevervoer bestemd zijn¹⁰.

2.6.2. *Belastingmaatregelen ten gunste van scheepvaartondernemingen die niet opteren voor de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage*¹¹

- (17) Voor alle belastbare tijdperken gedurende welke een scheepvaartonderneming niet onderworpen is aan de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst, kan de onderneming gebruikmaken van de drie volgende typen belastingvoordelen waarvan de essentiële elementen hieronder zijn samengevat. Deze belastingvoordelen worden uitsluitend toegekend voor scheepvaartondernemingen met activiteiten die voor forfaitaire belasting op basis

⁶ Mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij beheert niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij voornamelijk in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte beheert als eigenaar, mede-eigenaar of bevrachter.

⁷ Mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij in tijd- of reischarter houdt niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij voornamelijk in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte beheert als eigenaar, mede-eigenaar of bevrachter.

⁸ Zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 6).

⁹ De shipbrokerage-activiteit voor eigen rekening bestaat erin in een haven extra ladingen te zoeken ter aanvulling van de lading van eigen schepen.

¹⁰ Punt 2.4.1.2 en artikel 3, lid 2, van de beschikking van de Commissie van 30 juni 2004.

¹¹ Punt 2.4.2 en overweging 156, onder a), tweede alinea, van het besluit van de Commissie van 19 maart 2003.

van de tonnage in aanmerking komen en voor schepen die uitsluitend voor zeevervoer bestemd zijn.

1. Regeling voor versnelde afschrijving voor scheepvaartondernemingen die niet opteren voor de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage¹²

(18) Op de aanschaf van nieuwe of tweedehandse schepen die uitsluitend voor zeevervoer bestemd zijn, welke voor de eerste maal in bezit van een Belgische belastingplichtige komen, delen van dergelijke schepen en de kosten voor grote herstellingen of verbouwingen welke worden uitgevoerd bij de aanschaf van tweedehands schepen, mogen de volgende afschrijvingen worden toegepast:

- 20 % voor het boekjaar van ingebruikneming;
- 15 % voor ieder van de volgende twee boekjaren;
- 10 % voor ieder van de volgende boekjaren, tot volledige afschrijving.

2. Vrijstellingen van meerwaarden op zeeschepen voor scheepvaartondernemingen die niet kiezen voor de regeling inzake forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage¹³

(19) Meerwaarden die worden gerealiseerd bij de verkoop van zeeschepen, zijn vrijgesteld van belasting, voor zover het vervreemde zeeschip/de vervreemde zeeschepen sedert meer dan vijf jaar vóór hun vervreemding de aard van vaste activa hadden, en wanneer een bedrag ten minste gelijk aan de verkoopwaarde binnen vijf jaar wordt herbelegd in de aankoop van zeeschepen, delen in mede-eigendom in zeeschepen, in scheepsaandelen of in aandelen van een vennootschap-scheepsexploitant die haar maatschappelijke zetel in de Europese Economische Ruimte heeft en uitsluitend in aanmerking komende activiteiten uitoefent.

3. Belastingaftrek voor de aankoop van zeeschepen¹⁴

(20) Binnenlandse vennootschappen of Belgische inrichtingen van buitenlandse vennootschappen die uitsluitend voor steun in aanmerking komende activiteiten beoefenen, kunnen bij de aanschaf van zeeschepen in nieuwe of tweedehandse staat die voor het eerst in het bezit van een Belgische belastingplichtige komen, een investeringsaftrek genieten gelijk aan 30 % van de aanschafprijs van die zeeschepen.

¹² Punt 2.4.2, onder 1, van het besluit van de Commissie van 19 maart 2003.

¹³ Punt 2.4.2, onder 2, van het besluit van de Commissie van 19 maart 2003.

¹⁴ Punt 2.4.2, onder 3, van het besluit van de Commissie van 19 maart 2003.

2.6.3. *Vermindering van het registratierecht voor de inschrijving van hypotheke op schepen die voor zeevervoersactiviteiten bestemd zijn*¹⁵

- (21) Deze maatregel voorziet in een vermindering van het registratierecht op de inschrijving van hypotheke op zeeschepen die uit hun aard bestemd zijn voor het zeevervoer¹⁶.

2.6.4. *Forfaitaire winstvaststellingsregeling die geldt voor de beheerders van schepen voor rekening van derden*¹⁷

- (22) Deze maatregel voorziet in een vermindering van de belastinggrondslag, die forfaitair wordt bepaald op basis van de tonnage van de schepen van de koopvaardijvloot, voor beheerders van zeeschepen voor rekening van derden, op voorwaarde dat drie vierde van de beheerde vloot onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte wordt geplaatst.
- (23) De beheerders van zeeschepen voor rekening van derden komen eveneens in aanmerking voor een regeling inzake forfaitaire vaststelling; dezelfde tarieven gelden voor de schepen onder hun beheer:

| | |
|--------------------------------|---------------------|
| Tot en met 1 000 nettoton | 1,00 EUR per 100 NT |
| Van 1 001 tot 10 000 nettoton | 0,60 EUR per 100 NT |
| Van 10 001 tot 20 000 nettoton | 0,40 EUR per 100 NT |
| Van 20 001 tot 40 000 nettoton | 0,20 EUR per 100 NT |
| Vanaf 40 001 nettoton | 0,05 EUR per 100 NT |

- (24) Het tarief van 0,05 EUR voor de schijf boven 40 000 nettoton is slechts van toepassing op het beheer van schepen voor rekening van derden in de volgende gevallen:

- zeeschepen die in nieuwe staat zijn verkregen door de eigenaar; of
- zeeschepen met een ouderdom van minder dan vijf jaar die vanaf de oplevering gedurende de gehele periode die onmiddellijk voorafgaat aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen lidstaat is van de Europese Economische Ruimte zijn geregistreerd; of

¹⁵ Punt 2.4.3 en overweging 156, onder a), derde alinea, van het besluit van de Commissie van 19 maart 2003.

¹⁶ De Belgische autoriteiten verwijzen naar de definitie van "zeevervoer" in de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer; zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 16).

¹⁷ Punten 2.4.2.3 en 5.4.3 en artikel 8 van de beschikking van de Commissie van 30 juni 2004.

- zeeschepen met een ouderdom van ten minste vijf jaar die gedurende de vijf jaar die onmiddellijk voorafgaan aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen lidstaat is van de Europese Economische Ruimte zijn geregistreerd.

2.7. Maatregelen om misbruik tegen te gaan

- (25) De volgende maatregelen moeten voorkomen dat belastingplichtigen heimelijk gebruikmaken van de voorgenomen maatregelen voor activiteiten die niet voor de regeling in aanmerking komen¹⁸:
- gescheiden boekhouding: de resultaten van de divisie zeevervoer worden werkelijk gescheiden van de resultaten van de overige divisies van dezelfde vennootschap, zodat afzonderlijke winstvaststellingen mogelijk zijn;
 - overdrachtprijzen: er vloeien geen belastinginkomsten weg ten gunste van niet voor de regeling in aanmerking komende activiteiten die de maatschappijen die voor forfaitaire vaststelling hebben gekozen zouden kunnen uitoefenen;
 - verdeling van de elementen van het passief over de in aanmerking komende activiteiten en de niet in aanmerking komende activiteiten: de niet voor de regeling in aanmerking komende activiteiten kunnen niet ten onrechte belast worden met de gehele of een deel van de schuld met betrekking tot de in aanmerking komende activiteiten.

2.8. Monitoring

- (26) In het kader van een jaarlijkse controle achteraf van een reeks maatregelen hebben de diensten van de Commissie in 2013 en 2014 gecontroleerd of de regeling in overeenstemming is met de bepalingen van het besluit van 19 maart 2003 en de beschikking van 30 juni 2004 van de Commissie. Bovendien hebben de diensten een selectie gemaakt van een beperkt aantal individuele steunmaatregelen die in het kader van de regeling zijn toegekend, om deze te controleren op hun verenigbaarheid met de regels inzake staatssteun. De controle achteraf betrof de regeling zoals die in 2010 en 2011 van toepassing was.
- (27) Na afronding van deze controle zijn de diensten van de Commissie, in het licht van de door de Belgische autoriteiten verstrekte inlichtingen, tot de conclusie gekomen dat de regeling en de op basis daarvan toegekende individuele steunmaatregelen op het eerste gezicht in overeenstemming zijn met hetgeen de Commissie in het dossier C 20/2003 heeft bepaald. De diensten van de Commissie hebben de Belgische autoriteiten bij brief van 24 juni 2014 van deze conclusie in kennis gesteld.

¹⁸ De overwegingen 133 tot en met 138 van het besluit van de Commissie van 19 maart 2003.

3. CUMULATIE VAN VERSCHILLENDE SOORTEN STEUN

- (28) De Belgische autoriteiten hebben bevestigd dat de steun in het kader van de regeling niet mag worden gecumuleerd met andere soorten staatssteun voor dezelfde in aanmerking komende kosten.

4. WIJZIGING VAN DE BESTAANDE REGELING

- (29) De Belgische autoriteiten hebben de steunregeling met tien jaar verlengd, van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2022.
- (30) De Belgische autoriteiten hebben bevestigd dat, afgezien van deze verlenging, de bestaande regeling niet is gewijzigd.

5. BEOORDELING VAN DE STEUN

5.1. Aanwezigheid van staatssteun

- (31) Overeenkomstig artikel 107, lid 1, VWEU zijn, behoudens de afwijkingen waarin de Verdragen voorzien, steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.
- (32) Aangezien de maatregelen ten behoeve van het zeevervoer, zoals bepaald in de programmawet en in het Belgische Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, niet gewijzigd zijn, blijft de Commissie bij haar voorgaande conclusie dat deze maatregelen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormen¹⁹.

5.2. Rechtmatigheid van de steun

- (33) Hoewel de Belgische autoriteiten de steunregeling met het oog op de verlenging na 1 januari 2013 hadden moeten aanmelden, hebben zij de regeling zonder aanmelding verlengd en zijn zij dus hun verbintenissen uit hoofde van artikel 108, lid 3, VWEU niet nagekomen.

5.3. Rechtsgrondslag voor de beoordeling van de steun

- (34) De Commissie is nagegaan of de bestaande regeling op basis van de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer verenigbaar is met de interne markt. Deze communautaire richtsnoeren zijn nog steeds geldig en de doelstelling van de regeling, zoals beschreven in overweging (4), is niet gewijzigd. Derhalve heeft de Commissie de verenigbaarheid van de verlengde regeling getoetst aan de communautaire richtsnoeren.

¹⁹ Besluit van de Commissie van 19 maart 2003, overweging 100, met betrekking tot het geheel van maatregelen, waarvan sommige overeenkomstig datzelfde besluit aan een formele onderzoeksprocedure moesten worden onderworpen. artikel 1 van de beschikking van de Commissie van 30 juni 2004 met betrekking tot de maatregelen waarvoor een formele onderzoeksprocedure is ingeleid.

- (35) De Commissie heeft in haar recente praktijk de criteria verfijnd om te waarborgen dat de in aanmerking komende activiteiten de algemene doelstellingen van de communautaire richtsnoeren ondersteunen en overeenstemmen met de in die richtsnoeren vastgestelde verenigbaarheidsvoorwaarden, en dat de steun niet meer bedraagt dan het plafond overeenkomstig punt 11 van de richtsnoeren.
- (36) Daarom heeft de Commissie in het licht van haar recente praktijk de volgende voorwaarden van de verlengde regeling getoetst: de maritieme belangen van de Unie; de in aanmerking komende activiteiten; de maatregelen tegen misbruik; de behandeling van meerwaarden op schepen die zijn aangekocht *voor* de overschakeling op de regeling inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage en worden verkocht *tijdens* het tijdperk van forfaitaire vaststelling; toepasselijkheid van de regeling inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage op het beheer van schepen voor rekening van derden, eerbiediging van de vlagkoppeling; de belasting van dividenden en meerwaarden op aandelen van scheepvaartondernemingen; en concurrentieverstoring.

5.4. De maritieme belangen van de Unie

- (37) In punt 2.2, eerste alinea, van de communautaire richtsnoeren worden de staatssteunregelingen omschreven die ter bevordering van de belangen van de sector van het zeevervoer van de Unie mogen worden ingevoerd ter realisering van algemene doelstellingen als:
- een veilig, efficiënt, beveiligd en milieuvriendelijk zeevervoer te verbeteren;
 - de omvlagging of heromvlagging naar registers van lidstaten te bevorderen;
 - bij te dragen tot consolidatie van de in de lidstaten gevestigde maritieme sector, terwijl een in het algemeen op de wereldmarkten concurrerende vloot in stand wordt gehouden;
 - de knowhow op maritiem gebied in stand te houden en uit te breiden en de werkgelegenheid voor Europese zeelieden te beschermen en te bevorderen;
 - bij te dragen tot promotie van nieuwe diensten op het gebied van de korte vaart overeenkomstig het Witboek inzake het vervoerbeleid van de Unie.
- (38) Ten eerste stelt de Commissie vast dat de regels van de bestaande regeling niet gewijzigd zijn.
- (39) Ten tweede neemt de Commissie nota van de opmerkingen van de Belgische autoriteiten met betrekking tot de verlengde regeling, met name:
- Het zeevervoer is een sector die met hevige internationale concurrentie wordt geconfronteerd. Volgens de Belgische autoriteiten vormt de steunregeling ten behoeve van het zeevervoer in België een bijdrage om de maritieme belangen van de Unie te behartigen overeenkomstig de communautaire richtsnoeren voor het herstel van het concurrentievermogen van de Europese vloot, wat betreft de vlagstaten waar minder zorgvuldig wordt omgesprongen met sociale en veiligheidsnormen. De Belgische autoriteiten stellen vast dat de

internationale concurrentie helemaal niet aflat en door het verschijnen van nieuwe belangrijke actoren (met name in Azië) op de markt van het zeevervoer zeer sterk blijft. De verlenging van de steunmaatregelen zou dus noodzakelijk zijn om het concurrentievermogen van de Europese vloot op die markt te vrijwaren.

- Sinds de toepassing van de steunregeling is het aantal eenheden onder Belgische vlag aanzienlijk toegenomen, evenals het aantal zeelieden aan boord dat burger van de Unie is.

- (40) Om bovenstaande redenen is de Commissie van oordeel dat een verlening van de regeling nog steeds in het belang van de sector van het zeevervoer van de Unie is, zoals dit in de communautaire richtsnoeren is gedefinieerd.

5.5. In aanmerking komende activiteiten

- (41) Overeenkomstig punt 2, laatste alinea, van de communautaire richtsnoeren zijn deze richtsnoeren van toepassing op de activiteiten in het kader van "zeevervoer" zoals omschreven in Verordening (EEG) nr. 4055/86²⁰ en in Verordening (EEG) nr. 3577/92²¹, met name het "vervoer over zee van reizigers of goederen tussen een haven [...] en een haven of een off-shore-installatie [...]". Zij zijn tevens gedeeltelijk van toepassing op sleep- en baggerwerkzaamheden.
- (42) De Commissie merkt op dat de in aanmerking komende activiteiten, zoals de Commissie die in 2003 en 2004 heeft goedgekeurd, onveranderd blijven (zie bovenstaande overweging (13), eerste alinea). De activiteiten die de Commissie in haar beschikking van 2004 als onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt beschouwt, zijn niet opgenomen in de wettelijke voorschriften van de bestaande regeling.
- (43) De Belgische autoriteiten hebben nadere toelichting verschaft over de activiteiten die in aanmerking komen voor tonnagebelasting. Volgens de Belgische autoriteiten wordt de forfaitaire vaststelling door deze regels enkel toegekend aan de schepen die in hoofdzaak worden ingezet voor het vervoer van goederen en personen, en voor activiteiten die direct samenhangen met deze activiteit van vervoer van goederen en personen, zoals het vervoer van het materiaal dat noodzakelijk is voor installaties op zee van platformen bestemd voor de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen. Er zou dus geen sprake van zijn dat schepen die rechtstreeks voor de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen worden ingezet, in aanmerking zouden kunnen komen voor tonnagebelasting.
- (44) Volgens de verlengde regeling komen ook "activiteiten die direct samenhangen" met de exploitatie van een schip voor het vervoer van goederen of personen in aanmerking. Het gaat dus om andere activiteiten dan zeevervoer *sensu stricto*.

²⁰ Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1).

²¹ Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7).

Met het oog op het behoud van eerlijke mededingingsvoorwaarden op de interne markt heeft de Commissie in eerdere besluiten bepaalde grenzen gesteld aan de activiteiten die in aanmerking kunnen komen, om te waarborgen dat de begunstigden van de forfaitaire belasting op basis van de tonnage echte zeevervoerders blijven²². De Commissie acht het echter niet nuttig een limitatieve lijst op te stellen van activiteiten die wel of niet in aanmerking komen. De activiteiten die in aanmerking komen moeten veeleer worden ingedeeld naar hun verband met de hoofdactiviteit.

- (45) Wat betreft de "activiteiten die direct samenhangen" met de exploitatie van een schip voor vervoer van goederen of personen, hebben de Belgische autoriteiten voorbeelden gegeven om te verduidelijken hoe deze activiteiten worden onderscheiden van de activiteiten die niet in aanmerking komen.
- (46) De Commissie heeft op basis van de door de Belgische autoriteiten verstrekte inlichtingen en haar besluit van 30 juni 2004 de "activiteiten die direct samenhangen" als volgt ingedeeld:
- essentiële activiteiten die in aanmerking komen voor forfaitaire belasting op basis van de tonnage, bijvoorbeeld:
 - de verkoop van vervoersbewijzen voor eigen rekening van de begunstigde onderneming in het kader van haar activiteiten van zeevervoer;
 - het beheer van schepen en technische diensten die ondergeschikt zijn aan de hoofdactiviteit;
 - hulpactiviteiten die in aanmerking komen voor forfaitaire belasting op basis van de tonnage, voor zover de winst uit die activiteiten niet meer bedraagt dan 50 % van de totale inkomsten uit de exploitatie van het schip waaraan ze zijn gekoppeld²³, bijvoorbeeld:
 - reclame en marketing, voor zover deze activiteiten overeenkomen met de verkoop van reclameruimte aan boord van in aanmerking komende schepen;
 - diensten aan wal die integrerend deel uitmaken van de reis, zoals excursies of transport, voor zover deze door de begunstigde van de regeling tegen marktvoorwaarden zijn aangekocht bij onafhankelijke derden of bij leden van hetzelfde concern; deze

²² Besluit van de Commissie van 24 maart 2010 betreffende steunmaatregel N-37/2010 – Cyprus *Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport*, PB C 144 van 3.6.2010, blz. 28.

²³ De voorwaarde dat de winst uit deze activiteiten niet meer bedraagt dan 50 % van de totale inkomsten uit de exploitatie van het schip is niet in het Belgische recht overgenomen. De Belgische autoriteiten hebben echter toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie bepalingen in die zin in te voeren (zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 11)).

moeten aan het gewone stelsel van vennootschapsbelasting worden onderworpen²⁴;

- kortetermijnbeleggingsinkomsten uit het bedrijfskapitaal, voor zover deze overeenkomen met de opbrengst van de gewone kasmiddelen van de onderneming welke uit in aanmerking komende activiteiten zijn verkregen;
- *shipbrokerage*-activiteiten voor rekening van eigen schepen;
- vervreemding van exploitatiemiddelen die van nature voor het zeevervoer bestemd zijn;
- activiteiten die losstaan van het zeevervoer en dus niet in aanmerking komen voor forfaitaire vaststelling, bijvoorbeeld:
 - de exploitatie van een scheepswerf;
 - de exploitatie van vissersboten;
 - het vervoer van containers over land;
 - verwante en tijdelijke activiteiten;
 - de verkoop van producten die niet voor verbruik aan boord bestemd zijn, zoals luxeartikelen, en het verlenen van diensten die niet rechtstreeks met het zeevervoer samenhangen, zoals gokspelen, speeltafels en casino's en excursies voor passagiers (die geen hierboven als hulpactiviteiten omschreven excursies zijn);
 - kortetermijnbeleggingsinkomsten uit het bedrijfskapitaal, die geen opbrengst zijn van de gewone kasmiddelen van de onderneming welke uit in aanmerking komende activiteiten zijn verkregen;
 - reclame en marketing, die geen verkoop zijn van reclameruimte aan boord van in aanmerking komende schepen;
 - *shipbrokerage*-activiteiten voor rekening van schepen van derden;
 - vervreemding van exploitatiemiddelen die niet van nature voor het zeevervoer bestemd zijn.

(47) Om bovenstaande redenen is de Commissie van oordeel dat de in aanmerking komende zeevaartactiviteit nog steeds gekoppeld is aan de voorwaarde dat het betrokken schip in hoofdzaak voor het vervoer van goederen en personen wordt geëxploiteerd.

²⁴ De Belgische autoriteiten kunnen verwijzen naar circulaire AFZ/98-003 van 28.06.1999 om misbruik van verrekenprijzen te voorkomen. De Belgische autoriteiten hebben bovendien toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie bepalingen in te voeren in de programmawet van 2 augustus 2002 waarin de voorwaarden met betrekking tot verrekenprijzen binnen de groep uitdrukkelijk worden opgenomen (zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 11)).

5.6. Maatregelen tegen misbruik ("ring-fencing")

- (48) De Commissie wijst erop dat zij eerder had aangedrongen op de invoering van maatregelen tegen misbruik (ook "ring-fencing"-maatregelen genoemd) die moeten voorkomen dat niet in aanmerking komende activiteiten van de uitsluitend voor het zeevervoer bestemde maatregelen kunnen profiteren. Dergelijke maatregelen tegen misbruik zijn van essentieel belang om te voorkomen dat de beschermingsmechanismen voor de industrie van het zeevervoer van de Unie hun geloofwaardigheid en bijgevolg hun rechtvaardiging ten aanzien van het Unierecht verliezen, wanneer zij worden uitgebreid tot activiteiten die niet de internationale concurrentiedruk ondergaan waaraan de zeevervoersector onderhevig is.
- (49) Om te beginnen merkt de Commissie op dat alle toezeggingen die de Belgische autoriteiten in hun brieven van 5 september en 5 december 2002 hebben gedaan, en op basis waarvan de Commissie tot het besluit is gekomen geen bezwaar te maken tegen de steunregeling, door de Belgische autoriteiten zijn bevestigd²⁵.
- (50) De Commissie merkt tevens op dat de in bovenstaand punt 0 beschreven maatregelen tegen misbruik niet gewijzigd zullen worden.
- (51) De Belgische autoriteiten hebben in het kader van deze aanmelding nadere toelichting verstrekt met betrekking tot de maatregelen tegen misbruik, zoals hieronder weergegeven.
- (52) Wanneer een onderneming in aanmerking meent te komen voor de regeling van tonnagebelasting, moet zij een gemotiveerde aanvraag tot voorafgaande beslissing indienen bij de Dienst Voorafgaande Beslissingen (DVB) van de Federale Overheidsdienst Financiën (FOD Financiën). In de gemotiveerde aanvraag moet de aanvrager alle feiten vermelden op basis waarvan de vennootschap onder de regeling van tonnagebelasting kan vallen. De DVB baseert zich op de feiten die door de vennootschap in haar aanvraag zijn vermeld en op de antwoorden op vragen aan de aanvrager tijdens een onderhoud waarbij wordt bepaald of een of meer schepen in kwestie gebruikt worden voor zeevervoer in de zin van de steunregeling, en of de exploitatie ervan in overeenstemming is met deze regeling.
- (53) De DVB zal met name onder meer het volgende bepalen:
- De activiteit van de vennootschap, de structuur van de groep waartoe de vennootschap behoort, of er bij een of meer schepen sprake is van zeeschepen, het soort schepen, de soorten activiteiten waarvoor de schepen zullen worden gebruikt, de vlag waaronder de zeeschepen zullen varen, de plaats waar de schepen zullen varen, de hoedanigheid van de onderneming als eigenaar, mede-eigenaar of bevrachter van de schepen, en of de schepen in tijdcharter of in reischarter (d.w.z. per reisroute) gehouden zijn.
 - In geval van mede-eigendom moet het percentage van de mede-eigendom worden beoordeeld. Er wordt nagegaan of de vennootschap zelf de schepen zal exploiteren, en of de schepen niet verhuurd worden via rompbevrachting.

²⁵ Besluit van de Commissie van 19 maart 2003, overwegingen 80, 81 en 134.

- Op basis van een matrix voor zelfevaluatie (*self-assessment matrix*) vermeldt de aanvrager de tonnage van de schepen waarvoor hij het beheer voornamelijk in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte uitvoert.
 - Wanneer een onderneming een zeeschip in tijd- of reischarter heeft, wordt nagegaan of het jaartotaal van het netto dagtonnage van de zeeschepen die zij in tijd- of reischarter heeft niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van het netto dagtonnage van de zeeschepen die worden beheerd in overeenstemming met de regeling, met name met de drie-op-een-regel, die bepaalt dat: *"de belastingplichtige in België een zeeschip in tijd- of reischarter houdt, mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij in tijd- of reischarter houdt niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij beheert op een wijze als bedoeld in lid a, waarbij zeeschepen in mede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom minstens 5 pct. beloopt"*²⁶. Deze 3-op-1-regel komt overeen met maximaal 75 % van de zeeschepen in tijd- of reischarter, wat in overeenstemming is met de besluitvormingspraktijk van de Commissie²⁷.
- (54) De DVB kan om aanvulling van de bovengenoemde inlichtingen verzoeken naargelang van de door de aanvrager verstrekte antwoorden. De Belgische autoriteiten hebben onderstreept dat dit dient om de situatie zo goed mogelijk te kunnen begrijpen en om grondig te controleren of bij de indiening van de aanvraag aan de criteria om in aanmerking te komen is voldaan.
- (55) De Belgische autoriteiten hebben tevens nadere toelichting verschaft over de aard van de door de bevoegde diensten uitgevoerde controle. De Belgische autoriteiten hebben bevestigd dat het de bedoeling is na te gaan of de activiteiten van de vennootschap onder het toepassingsgebied van de forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage vallen, en of de uitvoeringsbepalingen en de bepalingen met betrekking tot "divisie" zijn nageleefd:
- Alle beslissingen die de DVB tot op heden heeft genomen en alle tot nu toe ingediende aanvragen worden doorgestuurd naar de controledienst die voor de betrokken vennootschap bevoegd is.
 - De bevoegde controlediensten zijn verantwoordelijk voor de verdere controles met betrekking tot de naleving van de voorwaarden en de uitvoeringsbepalingen die in de voorafgaande beslissingen zijn opgenomen, en voor de vaststelling van de belastbare winst voor elk boekjaar.

²⁶ In dit verband hebben de Belgische autoriteiten toegelicht hoe zij het criterium van 5 pct. uit artikel 115, §2, 2^o, van de programmawet van 2 augustus 2002 interpreteren en toepassen: een begunstigde moet eigenaar zijn van ten minste 5 pct. van het zeeschip, maar moet het volledig beheren (brief van de Belgische autoriteiten van 13 november 2015 (antwoord op vraag 3.2)).

²⁷ Besluit van de Commissie van 1 april 2015 betreffende steunmaatregel SA.37912 *Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport*, PB C 142 van 22 april 2016, blz. 6, overweging 105; Besluit van de Commissie van 1 april 2015 betreffende steunmaatregel SA.14551 (2013/C) door Frankrijk ten uitvoer gelegd naar aanleiding van de wijziging van de voorwaarden voor steun aan tijdbevrachters in het kader van de tonnagebelastingregeling, PB L 110 van 29 april 2015, blz. 15, overwegingen 37 tot en met 43.

- De controlediensten beoordelen de dossiers van vennootschappen die onder de regeling inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage vallen met inachtneming van de bepalingen in de tekst van de steunregeling (de programmawet van 2 augustus 2002), de communautaire richtsnoeren en de beschikking van de Commissie van 30 juni 2004.
 - Het onderzoek geschiedt op basis van de boekhoudkundige documenten van de betrokken vennootschap en de meest recente aangifte in de vennootschapsbelasting of in de belasting van niet-inwoners/vennootschappen. De betrokken vennootschap zal indien nodig aanvullende inlichtingen en gegevens moeten verstrekken.
- (56) Indien niet aan de voorwaarden is voldaan om in aanmerking te komen voor de regeling inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage, zijn de algemene bepalingen inzake vennootschapsbelasting of belasting van niet-inwoners/vennootschappen van toepassing.
- (57) Om bovenstaande redenen twijfelt de Commissie er niet aan dat de Belgische autoriteiten hebben voorzien in maatregelen tegen misbruik om te voorkomen dat activiteiten die niet in aanmerking komen, kunnen profiteren van oorspronkelijk uitsluitend voor het zeevervoer bestemde maatregelen.

5.7. Behandeling van meerwaarden

- (58) Volgens de bestaande regeling worden meerwaarden en minderwaarden op forfaitair belaste schepen geacht in de forfaitair bepaalde winst begrepen te zijn.
- (59) Indien de overschakeling op de regeling van tonnagebelasting midden in de periode ertoe leidt dat verborgen belastingverplichtingen niet worden betaald²⁸, is de Commissie van oordeel dat een dergelijke bepaling daadwerkelijk een selectief aanvullend voordeel oplevert omdat de belasting van de latere meerwaarde wordt vermeden. Er is dus sprake van steun bovenop de steun in de vorm van tonnagebelasting. Deze steun moet bijgevolg in aanmerking worden genomen voor de controle van het steunplafond zoals uiteengezet in hoofdstuk 11 van de communautaire richtsnoeren.
- (60) Na controle hebben Belgische autoriteiten bevestigd dat geen enkel in de regeling geregistreerd schip uit de regeling is gestapt. De in de bovenstaande overweging uiteengezette hypothese, waarbij een vennootschap in de regeling inzake forfaitaire belasting op basis van de tonnage zou profiteren van de belastingvrijstelling voor de meerwaarde van een schip dat werd gekocht voordat de vennootschap in de regeling instapt, heeft zich dus sinds de inwerkingtreding van de regeling niet voorgedaan.
- (61) Om te voorkomen dat die hypothese zich in de toekomst zou voordoen, hebben de Belgische autoriteiten toegezegd de geldende wetsbepaling te vervangen door een specifieke bepaling om dergelijke situaties uitdrukkelijk te vermijden. Daarin zal met name worden bepaald dat het verschil tussen de marktprijs van een schip en de fiscale waarde ervan, dat wordt vastgesteld op het moment waarop wordt overgeschakeld op de tonnagebelasting, wordt belast overeenkomstig de

²⁸ Besluit van de Commissie van 20 december 2011 in de zaak SA.30515 – N 448/2010 – Finland, wijzigingen in de regeling inzake tonnagebelasting, PB C 220 van 25.7.2012, blz. 1.

gebruikelijke regels van de vennootschapsbelasting of van de belasting van niet-inwoners/vennootschappen²⁹.

- (62) In dit verband brengt de Commissie in herinnering dat overeenkomstig overweging 73, laatste alinea, van haar besluit van 2003, wat betreft de vervreemding van activa die door de belastingplichtige zijn gebruikt voor de exploitatie de "waardevermeerdering of -vermindering op zeeschepen die onderworpen zijn aan forfaitaire winstvaststelling [dan ook] [worden] geacht begrepen te zijn in de forfaitaire vastgestelde winst. "
- (63) Om bovenstaande redenen is de Commissie van oordeel dat met de behandeling van meerwaarden volgens de verlengde regeling wordt gewaarborgd dat het maximaal toegelaten steunniveau, zoals bepaald in punt 3.1, voorlaatste alinea, van de communautaire richtsnoeren, niet wordt overschreden.

5.8. Toepasselijkheid van de regeling inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage op het beheer van schepen voor rekening van derden

- (64) Punt 3.1 van de communautaire richtsnoeren bepaalt dat scheepsmanagementbedrijven voor steun in aanmerking kunnen komen met betrekking tot schepen, waarvan zij het volledige bemannings- en technisch beheer onder hun hoede hebben. Hiertoe moeten deze bedrijven de volle verantwoordelijkheid nemen voor de exploitatie van het schip en alle door de ISM-code opgelegde plichten en verantwoordelijkheden³⁰. Die voorwaarde is versoepeld door de mededeling van de Commissie betreffende richtsnoeren voor staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven³¹ ("de mededeling"); scheepsmanagementbedrijven kunnen belastingverlichting genieten voor activiteiten van bemannings- en technisch beheer, ongeacht of die samen of afzonderlijk worden uitgevoerd. Aan deze voorwaarden is voldaan in de Belgische regeling, volgens dewelke de belastingplichtige het volledige bemannings- en technisch beheer van een zeeschip voor rekening van derden moet verzekeren en de volle verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het zeeschip en alle door de ISM-code opgelegde plichten en verantwoordelijkheden van de eigenaar moet overnemen³².

²⁹ Zie de brief van de Belgische autoriteiten van 13 november 2015 (antwoord op vraag 4). De Belgische autoriteiten hebben toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie bepalingen in die zin in te voeren, en tot die tijd te waarborgen dat deze voorwaarden worden nageleefd op grond van de directe werking van het Europees recht (zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 15)).

³⁰ "ISM-Code": International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in resolutie A.741(18).

³¹ PB C 132 van 11.6.2009, blz. 6.

³² Zie artikel 115, §2, 4°, van de programmawet van 2 augustus 2002. De Belgische autoriteiten bevestigen dat het toepassingsgebied van artikel 115, §2, 2°, b, en artikel 115, §2, 4°, die betrekking hebben op de voorwaarden en de grenzen waarbij het beheer van een schip voor rekening van derden in aanmerking komt voor de regeling inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage, in principe identiek is. Geen enkele vennootschap die in hoofdzaak een schip (alleen) commercieel beheert voor rekening van derden heeft tot op heden in de praktijk gebruikgemaakt van de Belgische regeling inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage. Bij brief van 23 juni 2017 hebben de Belgische autoriteiten toegezegd artikel 115, §2, 2°, b, in overeenstemming te brengen met de tekst van artikel 115, §2, 4°, om slechts van toepassing te zijn op de belastingplichtige

- (65) Overeenkomstig punt 3.1 van de communautaire richtsnoeren moeten scheepsmanagementbedrijven een duidelijk verband vertonen met de Unie en haar economie. De mededeling bepaalt welke voorwaarden moeten worden nageleefd; in de Belgische regeling is daaraan voldaan:
- rol in de economie en de werkgelegenheid van de Europese Unie. De activiteiten voor het beheer van het schip worden uitgevoerd op het grondgebied van een of meer lidstaten en banen aan wal of aan boord worden voornamelijk ingevuld door burgers van de Unie³³;
 - economische band tussen de beheerde schepen en de Europese Unie. Scheepsmanagementbedrijven kunnen in aanmerking komen voor staatssteun in verband met schepen die in hun geheel vanaf het grondgebied van de Europese Unie worden beheerd; deze voorwaarde is vervuld indien ten minste twee derde van de tonnage van de betrokken schepen vanaf het grondgebied van de Europese Unie beheerd wordt; en uitsluitend voor de tonnage die overeenstemt met schepen die volledig vanaf het grondgebied van de Europese Unie worden beheerd (de tonnage voor het resterende derde dat niet volledig wordt beheerd vanaf het grondgebied van een lidstaat van de Unie komt niet in aanmerking)³⁴;
 - naleving van de internationale en EU-normen. Alle schepen en bemanningen die beheerd worden door scheepsmanagementbedrijven voldoen aan de internationale normen en aan het Europees recht, met name wat betreft de bepalingen inzake veiligheid en beveiliging, opleiding en certificering van zeevarenden, milieuprestaties en arbeidsomstandigheden aan boord³⁵;
 - vlagkoppeling: de toepasbaarheid van het stelsel van forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage is voorbehouden voor belastingplichtigen die het beheer van schepen verzorgen voor rekening van derden, waarbij ten minste 75 % van de beheerde zeeschepen ingeschreven is in het scheepsregister van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte³⁶.

scheepsmanagementbedrijven (bemannings- en technisch beheer). De Belgische autoriteiten hebben toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie bepalingen in die zin in te voeren (antwoord op vraag 12).

³³ De Belgische autoriteiten verbinden zich ertoe de voorwaarde dat ten minste 51 % van de banen aan wal of aan boord worden ingevuld door burgers van de Unie uitdrukkelijk in het Belgische recht op te nemen. Deze aanpassing van artikel 115, §2, 2°, b, van de programmawet van 2 augustus 2002 zal worden gedaan binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie. (Zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017, antwoord op vraag 13).

³⁴ Zie artikel 115, §2, 2°, b, van de programmawet van 2 augustus 2002 en de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 13).

³⁵ Zie artikel 115, §2, 4, van de programmawet van 2 augustus 2002 en de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 13).

³⁶ De Belgische autoriteiten hebben zich ertoe verbonden de bewoordingen "Belgisch scheepsregister" in artikel 124, §6, van de programmawet van 2 augustus 2002 te vervangen door "scheepsregister van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte" (zie de brief van de Belgische autoriteiten van 13 november 2015 (antwoord op vraag 5)). De Belgische autoriteiten hebben toegezegd binnen zes

- (66) Voorts voldoet de Belgische regeling ook aan de voorwaarden van de punten 6.1 en 6.2 van de richtsnoeren voor staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven, met name:
- a. opleiding van zeevaarders: wat betreft bemanningsbeheer zijn de zeevarenden aan boord van de betrokken schepen geschoold en gevormd, en beschikken zij over een bekwaamheidscertificaat overeenkomstig het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de normen voor zeevarenden inzake scholing en vorming, diplomering en wachtdienst van 1978 (STCW), en hebben zij met goed gevolg de scholing en vorming persoonlijke veiligheid aan boord van schepen doorlopen. Bovendien voldoen de scheepsbeheerders wanneer zij bemanningsbeheerders zijn aan de bepalingen van het STCW-verdrag en van het Unierecht inzake de aansprakelijkheid van vennootschappen.³⁷
 - b. Sociale voorwaarden: de bemanningsbeheerders zorgen ervoor dat de bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid (2006) van de Internationale Arbeidsorganisatie, op alle beheerde schepen volledig door de werkgever van de zeevaarder worden nageleefd, ongeacht of die werkgever de scheepseigenaar dan wel het scheepsmanagementbedrijf is.³⁸
- (67) Tot slot voorziet de Belgische regeling in dezelfde tarieven voor tonnagebelasting voor het beheer van zeeschepen voor rekening van derden als voor zeevervoerondernemingen³⁹.
- (68) Om bovenstaande redenen is de Commissie van oordeel dat de verlengde regeling in overeenstemming is met punt 3.1 van de communautaire richtsnoeren wat betreft de regeling inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage op het beheer van schepen voor rekening van derden.

5.9. Eerbiediging van de vlagkoppeling

- (69) Punt 3.1, zevende alinea, van de communautaire richtsnoeren stelt dat het doel van de staatssteun in het kader van het gemeenschappelijk zeevervoersbeleid het bevorderen van het concurrentievermogen van de vloten op de mondiale zeevervoersmarkt is en dat bijgevolg bij belastingverlichtende regelingen doorgaans een binding met een vlag van een lidstaat van de Unie dient te worden vereist.

maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie bepalingen in die zin in te voeren, en tot die tijd schepen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte te laten profiteren van de verlengde regeling op grond van de directe werking van het Europees recht (zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 10)).

³⁷ Zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 oktober 2017: de Belgische autoriteiten hebben toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie artikel 115, §2, 4, van de programmawet van 2 augustus 2002 in die zin aan te passen (antwoord op vraag 2).

³⁸ Zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 oktober 2017: de Belgische autoriteiten hebben toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie artikel 115, §2, 4, van de programmawet van 2 augustus 2002 in die zin aan te passen (antwoord op vraag 2).

³⁹ Zie artikel 124, §4, van de programmawet van 2 augustus 2002 voor het beheer van zeeschepen voor rekening van derden en artikel 119, §1, van de programmawet van 2 augustus 2002 voor de winst uit de zeescheepvaart.

- (70) De Commissie merkt op dat de steunregeling erin voorziet dat winsten uit de exploitatie van een schip onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte in aanmerking komen voor tonnagebelasting en dat van de voorwaarde te varen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte wordt afgezien mits aan de voorwaarden vermeld in punt 3.1, achtste en negende alinea, van de communautaire richtsnoeren is voldaan^{40 41}.
- (71) Evenzo bepaalt de vlagregel die van toepassing is op schepen bestemd voor het vervoer over volle zee van opgebaggerd materiaal uit de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee en op sleepboten (zoals omschreven in overweging (13), laatste alinea hierboven) dat deze schepen onder de vlag van een lidstaat van Europese Economische Ruimte varen⁴².
- (72) Tot slot voldoen eveneens de belastingmaatregelen ten gunste van scheepvaartondernemingen die niet opteren voor de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage (met name de versnelde afschrijvingen, de vrijstelling van de meerwaarden op de verkoop van schepen en de belastingaftrek voor de aankoop van zeeschepen) en de vermindering van het registratierecht voor de inschrijving van hypotheek op schepen die voor zeevervoersactiviteiten bestemd zijn aan de voorwaarden vermeld onder punt 3.1, achtste en negende alinea, van de communautaire richtsnoeren⁴³.

⁴⁰ Bij brief van 23 juni 2017 hebben de Belgische autoriteiten zich ertoe verbonden de bewoordingen "vlag van een lidstaat van de Europese Unie" in de programmawet van 2 augustus 2002 te vervangen door "vlag van een lidstaat van Europese Economische Ruimte" (met name in artikel 115, §2, 1°, onder a) en artikel 122, §3); de bewoordingen "in België" in artikel 115, §2, 2°, van de programmawet van 2 augustus 2002 te vervangen door "een lidstaat van de Europese Economische Ruimte"; en de bewoordingen "Belgisch scheepsregister" in artikel 124, §6, van de programmawet van 2 augustus 2002 te vervangen door "scheepsregister van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte". De Belgische autoriteiten hebben toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie bepalingen in die zin in te voeren, en tot die tijd schepen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte te laten profiteren van de verlengde regeling op grond van de directe werking van het Europees recht. (Zie het antwoord op de vragen 5, 7 en 9.)

⁴¹ De toepassing van de Belgische steunregeling ten behoeve van het zeevervoer komt ook andere vlaggen van lidstaten van de Europese Economische Ruimte ten goede. De Belgische autoriteiten geven aan dat in 2015 op die manier 35,10 % van de in België actieve vloot (in percentage van de totale tonnage in rompbevrachting van de in België actieve schepen) onder Belgische vlag vaart en 30,80 % onder de vlag van een andere lidstaat van de Europese Unie (antwoord van de Belgische autoriteiten op het verzoek om inlichtingen van 18 augustus 2015, vraag 1).

⁴² Bij brief van 13 november 2015 hebben de Belgische autoriteiten zich ertoe verbonden de bewoordingen "Belgische vlag" in artikel 115, §2, 1°, onder b) en c) van de programmawet van 2 augustus 2002 te vervangen door "vlag van een lidstaat van Europese Economische Ruimte" (zie antwoord op vraag 2.3). Deze bepaling beperkte de mogelijkheid om voor de regeling inzake forfaitaire belasting op basis van de tonnage in aanmerking te komen tot schepen onder Belgische vlag wat betreft het vervoer over volle zee van opgebaggerd materiaal uit de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee en sleepboten. De Belgische autoriteiten hebben toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie bepalingen in die zin in te voeren, en tot die tijd schepen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte te laten profiteren van de verlengde regeling op grond van de directe werking van het Europees recht (zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 8)).

⁴³ Zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 oktober 2017 (antwoord op vraag 1). Wat betreft de vermindering van het registratierecht voor de inschrijving van hypotheek op schepen die voor zeevervoersactiviteiten bestemd zijn, hebben de Belgische autoriteiten toegezegd binnen zes maanden na de vaststelling van het besluit van de Commissie artikel 94 van het Belgische Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten aan te passen en deze vermindering uitdrukkelijk afhankelijk

- (73) Om bovenstaande redenen is de Commissie van oordeel dat de verlengde regeling in overeenstemming is met de communautaire richtsnoeren.

5.10. De belasting van dividenden en meerwaarden op aandelen van scheepvaartondernemingen

- (74) Punt 3.1 van de communautaire richtsnoeren bepaalt dat de belastingvoordelen die op grond van de communautaire richtsnoeren zijn toegelaten enkel gelden voor activiteiten in het kader van zeevervoer en bepaalt uitdrukkelijk dat het gewone belastingstelsel van de lidstaten moet worden toegepast voor de overige activiteiten en voor de bezoldiging van de aandeelhouders en de bestuurders.
- (75) Op dit vlak voorziet het Belgische fiscaal recht in geen enkele belastingvrijstelling of -vermindering bij de belasting van dividenden en meerwaarden op aandelen van de aandeelhouders van de scheepvaartondernemingen. De toepasselijke bepalingen inzake dividenden en meerwaarden op aandelen van de scheepvaartondernemingen zijn deze van het gemene fiscaal recht dat van toepassing is op alle binnenlandse vennootschappen⁴⁴.
- (76) De Commissie is van oordeel dat de verlengde regeling in overeenstemming is met de communautaire richtsnoeren.

5.11. Concurrentieverstoring

- (77) Punt 2, tweede alinea, van de communautaire richtsnoeren bepaalt dat steunregelingen niet ten koste mogen gaan van de economie van andere lidstaten en er moet worden aangetoond dat zij niet in zodanige mate tot concurrentieverstoring tussen de lidstaten leiden dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.
- (78) Aangezien de tarieven van de vennootschapsbelasting in de lidstaten aanzienlijk kunnen verschillen, zou het echter kunnen gebeuren dat voor dezelfde tonnage een zeer uiteenlopende tonnagebelasting moet worden betaald. Volgens de communautaire richtsnoeren hecht de Commissie uitsluitend haar goedkeuring aan tonnagebelastingregelingen die voor dezelfde tonnage leiden tot een belastingdruk die in redelijke mate overeenkomt met de reeds goedgekeurde regelingen⁴⁵.
- (79) De Commissie merkt in dit verband om te beginnen op dat de belastingbedragen uit hoofde van de verlengde regeling (zoals omschreven in de overwegingen (10) en (23)) ongewijzigd zijn ten opzichte van die van de bestaande regeling.

te maken van de naleving van de bepalingen van punt 3.1, achtste en negende alinea, van de communautaire richtsnoeren.

⁴⁴ Zie de brief van de Belgische autoriteiten van 23 juni 2017 (antwoord op vraag 4).

⁴⁵ Zie punt 3.1, voorlaatste alinea, van de communautaire richtsnoeren, PB C 18 van 17.1.2004, blz. 8.

- (80) Voorts merkt de Commissie op dat deze tarieven niet aanzienlijk verschillen van deze van andere door haar goedgekeurde regelingen inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage in andere lidstaten.⁴⁶
- (81) Om bovenstaande redenen is de Commissie van oordeel dat de verlengde regeling niet kan leiden tot zodanige verstoringen van de concurrentie tussen de lidstaten dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

6. BESLUIT

- (82) De Commissie betreurt dat de Belgische overheid de verlenging van de steunregeling niet voor de inwerkingtreding ervan heeft aangemeld, hoewel artikel 108, lid 3, VWEU dit vereist. Zij verzoekt de bevoegde autoriteiten dus in de toekomst deze verplichting tot voorafgaande aanmelding te eerbiedigen.
- (83) De Commissie heeft besloten geen bezwaar te maken tegen de aangemelde regeling, aangezien die regeling verenigbaar is met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
- (84) De Commissie wijst de Belgische autoriteiten erop dat zij de Commissie overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU in kennis dienen te stellen van elk wetgevingsontwerp tot wijziging van de maatregel.

⁴⁶ Zie bijvoorbeeld het besluit van de Commissie van 18 augustus 2016 in de zaak SA.43642 (2015/N) – Zweden – Ett svenskt tonnagebeskattningsystem, PB C 341 van 16.9.2016, blz. 8; het besluit van de Commissie van 13 april 2015 in de zaak SA.38085 (2013/N) – Italië – Verlenging van de regeling inzake tonnagebelasting, PB C 406 van 4.11.2016, blz. 1.

Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens mocht bevatten die niet mogen worden bekendgemaakt, wordt u verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat u instemt met mededeling aan derden en bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op het internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Dit verzoek dient per e-mail te worden verzonden naar het volgende adres:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
1049 Brussel
België
Fax: +32 22961242
[E-mail: Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Met bijzondere hoogachting
Voor de Commissie

Margrethe Vestager
Lid van de Commissie

VOOR GELIJKLUIDEND AFSCRIFT
Voor de secretaris-generaal

Jordi AYET PUIGARNAU
Directeur van de Griffie
EUROPESE COMMISSIE