

IMPLICATIES BELGISCHE INVLAGGING: EUROPESE POLITIEK LEIDT TOT EEN SUCCESVERHAAL IN BELGIË

Kapt. Marc Nuytemans
Directeur Koninklijke Belgische Redersvereniging

De scheepvaart vertegenwoordigt 90% van de wereldhandel (ca. 24000 miljard ton-mijlen) en de exploitatie van koopvaardij schepen genereert een jaarinkomen van 380 miljard U\$ in vracht wat overeenkomt met 5% van de wereldhandel. In totaal varen er zo'n 47000 schepen over de wereldzeeën met een totaal draagvermogen van 844.235.000 ton (UNCTAD/LR/Fairplay 2002). Onnodig te stellen dat scheepvaart de belangrijkste transportmodus in de wereld is.

Tankers en bulkcarriers vertegenwoordigen meer dan 70% van het totale draagvermogen terwijl in absolute getallen 39% van de wereldvloot nog steeds uit general cargo schepen bestaat.

Uit de jaarlijks gepubliceerde cijfers van de UNCTAD blijkt dat er een sterke band bestaat tussen de rol die landen spelen in internationale handel en het bezit van een handelsvloot, alhoewel dit niet noodzakelijk onder nationale vlag geschiedt: 489.3 mio dwt of 64.4% van de wereldvloot is geregistreerd onder vreemde vlag. In de industriële landen loopt dit zelfs op tot 71.3%.

De 35 belangrijkste landen of gebieden vertegenwoordigen 97.5 % van de wereldvloot maar de vijf grootste controleren meer dan 50% en de top 10 ongeveer 2/3. Markant zijn ook de zeer grote verschillen: Griekenland is veruit de grootste scheepvaartnatie ter wereld en met zijn 157 miljoen ton bijna de helft groter dan de nummer twee Japan dat op zijn beurt meer dan dubbel zo groot is als de opvolgers Noorwegen (51 miljoen ton), Duitsland (48.9 miljoen ton), China (47.4 miljoen ton) en de Verenigde Staten (45,8 miljoen ton).

Als men dan de analyse van de top 20 van de grootste scheepsregisters ter wereld bekijkt dan worden deze nog steeds geleid door Panama en Liberia die samengood zijn voor 67.8 % van de grote zes open registers (Panama, Liberia, Bahamas, Malta, Cyprus & Bermuda samen goed voor 341 miljoen ton). Panama is trouwens meer dan dubbel zo groot als Liberia en de thuishaven voor het leeuwendeel van de Japanse vloot.

Toch kan men voor Europa enkele belangrijke strategische conclusies trekken: Europese eigenaars controleren ca 40% van de wereld vloot. Als de EU deze onder Europese vlaggen en controle kan brengen dan wordt Europa het grootste maritieme blok in de wereld en kan het de maritieme politiek grotendeels bepalen.

Maar er zijn enkele onrustwekkende ontwikkelingen. Er is nl. een serieuze politieke drang in Europa tot overregularisatie die voornamelijk te wijten is aan een gebrek aan kennis van de maritieme sector en aan de overreacties van politici naar aanleiding van ongevallen onder druk van een slecht geïnformeerde publieke opinie. Ook de implicaties van Europese Verdragen op lonen en sociale zekerheid moeten mee in de beschouwing worden genomen. Al te vaak worden protectionistische maatregelen verkocht onder de noemer van sociale bekommernis. Indien men deze strengere eisen echter alleen toepast op de reders onder Europese nationale vlaggen dan is een verdere uitvlagging onvermijdelijk het gevolg omdat deze maatregelen concurrentieverstorend werken.

De positionering van Europese 'nationale' vlaggen komt eveneens onder druk te staan door de introductie van de tonnagetaks – forfaitaire winstbepaling - in niet-Europese landen bv. Zuid Korea, India en mogelijks ook in Zuid Afrika. Japanse scheepseigenaars noemen trouwens de introductie van de tonnagetaks concurrentie verstorend en viseren daar vooral de Europese regimes en het naburige Zuid-Korea mee.

Misschien is er een rol weggelegd voor een Europees register maar dan moeten er dringend wel een aantal strategische keuzes gemaakt worden. Kiest men voor een politiek van nationale vlaggen voor nationale scheepseigenaars waarbij er een wezenlijke band bestaat tussen de nationaliteit van de scheepseigenaar en de vlag van het schip of moet men opteren voor de structuur van een open register (VK, DIS, RIF, Luxemburg werden door de International Transportworkers Federation uitgeroepen tot Flags Of Convenience op een ship-by-ship basis)? En wat met EU registers zoals Cyprus en Malta (beide FOC's) of Zweden & Luxemburg die nog geen tonnage taks hebben ingevoerd?

Om een antwoord te kunnen bieden is het zinnig om het Belgische verhaal even onder de loep te nemen:

In 1988 tekende de Belgische regering het Protocol tot uitvlagging en in 1990 ging men over tot de oprichting van het Luxemburgs register dat oorspronkelijk gereserveerd was voor Belgische schepen. Naar aanleiding van het "Factortame" arrest van het Europees Hooggerechtshof dat de suprematie van Europese over nationale wetgeving bevestigde werd het Luxemburgs register opengesteld voor schepen van andere nationaliteiten.

Wat waren echter de redenen voor deze uitvlagging?

In globo kan men stellen dat kapitaalkost en beschikbare technologie voor eenieder gelijk zijn maar dat bemanningskosten en fiscaliteit de kritieke en distorsie veroorzakende factoren zijn. Vanaf de jaren '70 werden de traditionele maritieme registers geconfronteerd met "nieuwe" registers die in de steeds groeiende wereldeconomie en de daaraan verbonden stijgende vraag naar transport een bron van inkomsten zagen. Vele van deze derde landen hebben, vaak ondersteund door een efficiënte administratie, aanzienlijke scheepsregisters ontwikkeld en de reders aangetrokken met een fiscaal klimaat en een bemanningspolitiek die heel wat milder waren dan die van de traditionele maritieme naties. Dergelijk klimaat zorgde niet alleen voor een uitvlagging maar veroorzaakte ook vaak de overweging om het bedrijf te delocaliseren.

Er zijn geen effectieve internationale maatregelen om dergelijke concurrentie te beteugelen en er zijn maar weinig administratieve, juridische of technische hindernissen om een schip uit een register te schrappen. In deze context lijkt het scheppen van voorwaarden die eerlijker concurrentie met goedkope vlaggen mogelijk maken, de beste toekomst te hebben.

Tevens gaat een uitvlagging gepaard met een belangrijk verlies aan toegevoegde waarde en aan maritieme knowhow wat door de studie van Prof. Dr. Chris Peeters (Policy Research nv) in opdracht van de Belgische Redersvereniging in 2000 duidelijk werd aangetoond: in 1991 bedroeg het percentage toegevoegde waarde / omzet nog gemiddeld 14% wat typisch is voor rederijen met scheepseigendom. In 1998 was dat percentage teruggevallen tot 5%, typerend voor rederijen zonder scheepseigendom.

Na enkele mislukte pogingen tussen 1980 en 1996 om de concurrentie te reguleren, onder andere de creatie van een Europees register – EUROS – kwamen uiteindelijk, onder impuls van Nederland en de wetenschappelijke begeleiding van de Belgische Prof. Dr. Chris Peeters, in 1997 de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer tot stand. Deze werden in 2004 herzien (mededeling C(2004) 43).

Doel van de richtsnoeren was de Europese competitie met de 'open registers' aan te gaan en tewerkstelling te creëren voor Europeanen aan boord van Europees geregistreerde schepen.

Subsidies zijn echter verboden maar het maximaal niveau is de volledige vrijstelling voor fiscaliteit en parafiscaliteit van de lonen en een nul belasting voor de vennootschappen.

Alhoewel de richtsnoer een verhoogde competitiviteit in een mondiale industrie beoogt mag de concurrentie tussen de lidstaten uiteraard niet deloyaal zijn.

Wat is nu het belang van een adequaat scheepvaartbeleid voor de overheid?

In de eerste plaats het behoud en de aantrekking van economische activiteiten en werkgelegenheid. Verder nog het verzekeren van de maritieme veiligheid via bestrijding van 'substandard shipping', het behoud van de controle over de vloot en de opbouw van een positief imago van België in het buitenland. Daarenboven heeft een vloot een strategisch & technologisch belang en is de scheepvaart een valabele voedingsbodem voor maritiem gerelateerde industrieën.

Verlies van de scheepvaartcluster en maritieme kennis is immers een onomkeerbaar proces!

Ook voor de reders is een efficiënt nationaal beleid van belang omdat een bona fide nationaal register commercieel kwantificeerbaar is als een kwaliteitslabel en het een constante instroom van hooggekwalificeerd personeel en het behoud van maritieme knowhow garandeert. Daarenboven heft het de noodzaak voor ingewikkelde fiscale structuren op.

Om tot een vernieuwd Belgisch scheepsregister te komen moesten wel een aantal strategische opties verwezenlijkt worden en moesten de regering en de Europese Commissie ervan overtuigd worden dat de maatregelen in hun geheel en onverkort moesten uitgevoerd worden.

Dit leidde tot volgende resultaten:

a) De fiscale maatregelen voor de vennootschappen:

De programmawetten van 2 augustus 2002 en 27 december 2004 publiceerden een aantal fiscale maatregelen ten gunste van vennootschappen die zeevaartactiviteiten uitoefenen. Een van de maatregelen houdt een systeem van forfaitaire winstbepaling in (het zogenaamde tonnage tax systeem) dat inmiddels in verschillende Europese lidstaten geïntroduceerd werd. Voor reders die van dit tonnage tax systeem geen gebruik wensen te maken is een alternatief aantrekkelijk fiscaal systeem voorzien (versnelde afschrijvingen, vrijstelling van de meerwaarden bij herinvestering, investeringsaftrek ten belope van 30% van de aankoopprijs). Tevens werden de registratiekosten van een schip en de kosten van de inschrijving van de hypotheek naar een aanvaardbaar en concurrentieel niveau gebracht.

- b) De sociale zekerheid van de zeevarende EU-residenten wordt in België geregeld. De reder is echter vrijgesteld van de betaling van het patronale gedeelte van de sociale zekerheidsbijdragen en van een gedeelte van het werknemersaandeel van de sociale zekerheidsbijdragen. Onder speciale voorwaarden kan de sociale zekerheid van niet-EU residenten betaald worden in het land van herkomst.
- c) De reders zijn voor de zeevarenden die zij tewerk stellen op EU-geregistreerde schepen vrijgesteld van het doorstorten van de bedrijfsvoorheffing op de lonen van deze zeevarenden met die verstande dat de betrokken zeevarende wel belastingplichtig moet zijn in België.

Een kostenvergelijking met een kwaliteitsvol open register zoals Liberia toont aan dat er nog een kostenhandicap is in het jaar van registratie van het schip. In ruil voor deze éénmalige investering moet men echter geen buitenlandse vennootschappen meer onderhouden en zijn, in het geval van forfaitaire winstbepaling, alle belastingverplichtingen vervuld (ook de gerealiseerde meerwaarden bij verkoop) aan ongeveer dezelfde kost als de administratiekosten in Liberia (of een ander open register) die trouwens ook als tonnage taks worden omschreven.

Het beleid heeft blijkbaar zijn vruchten afgeworpen want in mei 2005 was de Belgische vloot goed voor zo'n 7.5 miljoen ton draagvermogen inclusief de grootste dubbelwandige olietankers ter wereld. In oktober 2003 bedroeg het tonnage enkele honderdduizenden tonnen.

In de opinie van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is de sleutel tot bewaring van de integriteit van het systeem de creatie van terugvloei naar de lokale economie onder de vorm van toegevoegde waarde en tewerkstelling. Indien de politiek uit het verleden, zonder invlagging, werd voortgezet dan zou tegen 2020 ca. 400 miljoen • aan toegevoegde waarde en 6300 arbeidsplaatsen verloren gaan in de volledige cluster.

Het is zinnig om de exploitatie van schepen aan een naar nul neigende belasting te onderwerpen daar 60 à 70 % van de toegevoegde waarde en tewerkstelling niet gecreëerd worden door de vloot zelf maar door de randactiviteiten. Daartoe heeft de redersvereniging aan Policy Research de opdracht gegeven om de resultaten van één jaar invlagging te meten op het vlak van directe en indirecte economische betekenis, toegevoegde waarde en tewerkstelling die zij eind 2005 met plezier zullen voorstellen aan de beleidsmakers. De spectaculaire groei van het aantal studenten aan de Hogere Zeevaartschool kan reeds als een belangrijke indicator gezien worden.

