

DE VLAAMSE MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 1, 4 en 5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 november 2015 houdende vrijstelling van bepaalde werkgeversbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de koopvaardijsector en de zeesleepvaartsector; tot wijziging van artikel 1, 2, 4 en 8 van het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 2016 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de koopvaardijsector en de zeesleepvaartsector en tot wijziging van artikel 14bis, eerste lid, van het koninklijk besluit van 16 mei 2003 tot uitvoering van het Hoofdstuk 7 van Titel IV van de programmawet van 24 december 2002 (I), betreffende de harmonisering en vereenvoudiging van de regelingen inzake verminderingen van de sociale zekerheidsbijdragen en tot wijziging van artikel 1, 4 en 6 van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 november 2015 houdende vrijstelling van bepaalde werkgeversbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de baggersector

- Principiële goedkeuring

Samenvatting

Onderstaand ontwerp van besluit strekt ertoe de steunmaatregelen inzake de sociale zekerheidsbijdragen voor de koopvaardij, bagger en zeesleepvaart, die in voege zijn sinds 2007, te verlengen. Met deze verlenging tot 31 december 2032 willen we:

- Een level-playing field behouden op internationaal niveau, de internationale concurrentiepositie van de sector vrijwaren, en het risico op uitvlagging alsook een verlies aan expertise vermijden en,
- een positieve bijdrage leveren aan de Vlaamse tewerkstelling en economische groei.

Tegelijkertijd streven we naar een optimalisering van de regelgeving.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsdomein: Werk en Sociale Economie

Beleidsvelden: Werk

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd onderworpen aan:

- het advies van de Inspectie van Financiën van 30 mei 2022.
- het begrotingsakkoord van XXX
- het advies van de SERV van XXX
- het advies van het beheerscomité voor zeevarenden van XXX
- het akkoord van de Europese Commissie van XXX.
- het advies van de Raad van State van XXX

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

I. Situering van de maatregel

Vlaanderen is sinds de 6^e staatshervorming bevoegd voor de vrijstellingen van de werkgeversbijdragen voor ondernemingen uit de koopvaardij-, zeesleepvaart- en baggersector en voor de vrijstelling van de werknemersbijdragen voor ondernemingen uit de koopvaardijsector. De gewesten zijn bevoegd om het toepassingsgebied, het bedrag en de berekeningswijze van de vermindering van deze bijdragen te bepalen alsook de periode van de tegemoetkoming.

De Rijksdienst Sociale Zekerheid is voor deze verminderingen de administratieve en technische operator.

De doelstelling van de vermindering van sociale bijdragen voor de zeevarenden in de koopvaardij, bagger en de zeesleepvaart is het verminderen van de loonkost om de concurrentiepositie bij internationaal zeevervoer te versterken ten einde uitvlagging van de Vlaamse vloot te vermijden en de werkgelegenheid in Vlaanderen te behouden en verder aan te trekken.

De maatregel vloeit voort uit Europese richtsnoeren, waarvan de meest recente de communautaire richtsnoer C 2004/43 van 17 januari 2004 betreffende staatssteun voor het zeevervoer. De Europese Commissie wil de lidstaten wapenen tegen de internationale concurrentie van schepen inzonderheid van schepen uit "goedkope vlaglanden", die zich niet houden aan de geldende internationale sociale en veiligheidsvoorschriften, aldus de Europese Commissie. Door steun wil Europa de herregistratie onder nationale vlag stimuleren om zo een Europese vloot te behouden. Omdat Europa het behoud van de werkgelegenheid in de sector van het zeevervoer nastreeft dienen de begunstigde reders uit de sector van de koopvaardij, bagger en de zeesleepvaart een bepaald arbeidsvolume te handhaven, de zgn. tewerkstellingsnorm.

De huidige regelgeving treedt buiten werking op 31 december 2022. De sectorale korting valt immers onder de noemer staatssteun en moet op periodieke basis opnieuw aangemeld worden bij de

Europese Commissie. Dit is conform de communautaire richtsnoeren van 2004 die lidstaten toelaten om steunmaatregelen op fiscaal en/of sociaal vlak uit te werken voor maritieme activiteiten.

II. Voorstel van maatregel

In eerste instantie strekt onderstaand ontwerp van besluit ertoe de steunmaatregelen inzake de sociale zekerheidsbijdragen voor de koopvaardij, bagger en zeesleepvaart te verlengen, die in voege zijn sinds 2007.

Uit het onderzoek in het kader van de Vlaamse brede Heroverweging blijkt immers dat:

- De maatregel een belangrijk deel indirecte tewerkstelling genereert en vrijwaart: voor iedere werknemer binnen de baggersector zijn er 4,5 werknemers binnen de walorganisatie werkzaam,
- De koopvaardij, sleepvaart- en baggersector samen een omzet van 8.141 miljoen euro hebben, wat een toegevoegde waarde betekent van 2.488 miljoen euro voor de economie,
- Het maritieme ecosysteem naast de rederijen, baggeraars en havens uit een hele reeks ondersteunende bedrijven bestaan die inspelen op alle noden die deze bedrijven hebben (het managen van de vloot, R&D, HR en financiële opvolging).

Er is daarnaast consensus dat een aanpassing of uitholling van deze maatregel zou ressorteren in ongewenste effecten voor de sector. Uit onderzoek blijkt dat:

- De belangrijkste bezorgdheid van de bevroegde sectoren, opvallend zowel langs werkgevers- als werknemerskant, betrekking heeft op het in stand houden van het internationaal concurrentievermogen van de Vlaamse scheepvaart.
- Een tweede, afgeleide bezorgdheid heeft betrekking op het behoud van de Vlaamse maritieme cluster: het behoud van hoogtechnologische kennis en werkgelegenheid, de mogelijkheid om binnen internationale bestuursorganen de lat hoog te leggen qua arbeidsomstandigheden en milieuaspecten, alsook de controle over de cruciale toevoer- en uitvoerketen van goederen in Vlaanderen, België en Europa te behouden.
- Daarbij spelen ook strategische overwegingen een rol. Zonder de aanwezigheid van een Vlaamse maritieme cluster zou ons land afhankelijker worden van bv. Aziatische koopvaardij, baggeraars en zelfs loodsen of havenmanagement. Het loodswezen wordt door vele landen, ook in België, als een sector van nationaal strategisch belang beschouwd.
- Het behoud van een maritieme cluster, voldoende zeevarenden en een sterke Belgische vloot genereert ook indirecte tewerkstelling op het vasteland bij de walorganisaties, maar ook bij ondersteunende diensten. Deze ondersteunende bedrijven vestigen zich in grote mate rond de walorganisaties van de koopvaardij, bagger- en sleepvaart die instaan voor het management van de vloot, R&D, HR en financiële opvolging.

In tweede instantie zetten we in op een optimalisering van de huidige maatregelen door luxejachten uit te sluiten van de steunmaatregel. In tegenstelling tot de traditionele koopvaardij draagt dit segment weinig bij tot de strategische doelstellingen van de Vlaamse beleidsmaatregelen.

Ten derde worden er enkele technische wijzigingen aangebracht die een gevolg zijn van de integratie van de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden (HVKZ) in de RSZ.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1

Hoofdstuk 1 wijzigt het besluit van de Vlaamse Regering van 13 november 2015 houdende vrijstelling van bepaalde werkgeversbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de koopvaardijsector en de zeesleepvaartsector.

Artikel 1

Dit artikel:

- vervangt de term “zeebrief” in artikel 1, paragraaf lid 1 door “certificaat van registratie”,
- verduidelijkt de definiëring van communautaire zeelieden, en
- voegt een paragraaf 3 toe waardoor communautaire zeelieden die tewerkgesteld worden op luxejachten worden uitgesloten van dit besluit.

Voor de uitsluiting van luxejachten van deze steunmaatregelen stellen we dat zeeschepen die niet meer dan 12 passagiers mogen vervoeren worden uitgesloten van dit besluit. Hiermee aligneren we ons met de definitie van pleziervaartuigen in het Belgisch scheepvaarwetboek en de Europese regelgeving.

Artikel 2

Dit artikel vervangt artikel 4, punt 2.

Hierdoor wordt er niet langer gesproken van het “maand per maand” betaalde brutoloon. Het werken met maandlonen is immers onmogelijk voor RSZ.

Door deze wijziging wordt de regelgeving in lijn gebracht met een reeds lang bestaande en aanvaardbare praktijk van de RSZ. Deze wijziging heeft geen budgettaire impact aangezien de verminderingen van de werkgeversbijdragen enkel een verlaging van het bijdragepercentage betreft. Een dag of een maandloon maakt hier geen verschil.

Artikel 3

Dit artikel vervangt artikel 5, die de inwerkingtreding regelt, waardoor de bijdragevermindering voor de koopvaardij en de zeesleepvaartsector verlengd wordt tot 31 december 2032.

Hoofdstuk 2

Hoofdstuk 2 wijzigt het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 2016 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de koopvaardijsector en zeesleepvaartsector.

Artikel 4

Dit artikel:

- vervangt de term “zeebrief” in artikel 1, paragraaf 1, eerste lid door certificaat van registratie,
- verduidelijkt de definiëring van communautaire zeelieden en,
- voegt een paragraaf 2 toe waardoor communautaire zeelieden die tewerkgesteld worden op luxejachten worden uitgesloten van dit besluit.

Artikel 5

Dit artikel vervangt artikel 2.

Hierdoor wordt er niet langer gesproken van een maandloon, maar van een dagloon. Sinds de integratie van de HVKZ in de RSZ wordt er immers gewerkt met DMFA en is een berekening op basis van een maandloon onmogelijk.

Deze wijziging brengt enkel de wetgeving in overeenstemming met een reeds lang bestaande en aanvaarde praktijk.

Artikel 6

Door deze wijziging wordt er niet langer gesproken van het “maand per maand” betaalde brutoloon.

Door deze wijziging wordt de regelgeving in lijn gebracht met een reeds lang bestaande en aanvaarde praktijk van de RSZ. Het werken met maandlonen is immers onmogelijk voor RSZ.

Deze wijziging heeft geen budgettaire impact aangezien de verminderingen van de werkgeversbijdragen enkel een verlaging van het bijdragepercentage betreft. Een dag of een maandloon maakt hier geen verschil.

Artikel 7

Dit artikel vervangt artikel 8, die de inwerkingtreding regelt, waardoor de bijdragevermindering voor de koopvaardij verlengd wordt tot 31 december 2032.

Hoofdstuk 3

Hoofdstuk 3 wijzigt het besluit van de Vlaamse Regering van 13 november 2015 houdende vrijstelling van bepaalde werkgeversbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de baggersector.

Artikel 8

Dit artikel wijzigt artikel 1 paragraaf 2 zodat ook zeelieden die tewerkgesteld worden door een reder met een exploitatiezetel in het Vlaams Gewest of in een andere lidstaat van de EER, én die in België sociale zekerheidsbijdragen moeten betalen, tot het toepassingsgebied van dit besluit behoren. Op deze manier brengen we de regelgeving in overeenstemming met de Europese staatssteunregels.

Verder wordt de term “zeebrief” vervangen door certificaat van registratie, en wordt de definiëring van communautaire zeelieden verduidelijkt.

Artikel 9

Door deze wijziging wordt er niet langer gesproken van het “maand per maand” betaalde brutoloon. Hierdoor wordt de regelgeving in lijn gebracht met een reeds lang bestaande en aanvaarde praktijk van de RSZ. Het werken met maandlonen is immers onmogelijk voor RSZ.

Deze wijziging heeft geen budgettaire impact aangezien de verminderingen van de werkgeversbijdragen enkel een verlaging van het bijdragepercentage betreft. Een dag of een maandloon maakt hier geen verschil.

Artikel 10

Dit artikel vervangt artikel 6 die de inwerkingtreding regelt, waardoor de bijdragevermindering voor de bagger verlengd wordt tot 31 december 2032.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Artikel 11 bepaalt dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2023 en buiten werking treedt op 31 december 2032.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De bijdrageverminderingen voor de koopvaardij, bagger en zeesleepvaartsector hebben een open end karakter en werden in de begroting opgenomen onder:

- JBO-1JDG2CG-WT – werking en toelagen – transitie van werkloosheid naar betaalde arbeid – sectorale doelgroepverminderingen

Het voorliggend ontwerp van besluit verlengt de looptijd van de bijdrageverminderingen voor 10 jaar en maakt dat luxejachten en pleziervaartuigen niet langer toegang hebben tot de bijdragevermindering.

Aangezien het voorliggend ontwerp van besluit tot doel heeft de maatregel te verlengen, gaan we ervan uit dat het open end karakter behouden blijft.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Niet van toepassing.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Niet van toepassing.

E. VERDER TRAJECT

- het advies van de SERV van XXX
- het advies van het beheerscomité voor zeevarenden van
- het akkoord van de Europese Commissie van XXX.
- het advies van de Raad van State van XXX

4. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar principiële goedkeuring te hechten aan bovengenoemd voorontwerp van besluit;
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor Werk:

2.1. te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit het advies in te winnen van de SERV, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen,

2.2. te machtigen te beoordelen of voornoemd advies aanleiding kan geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst,

2.3. te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale economie en Landbouw

Jo BROUNS