

DE VLAAMSE MINISTER VAN WERK, ECONOMIE, INNOVATIE en SPORT

BISNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- **Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 1 en 3 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 en tot wijziging van artikel 1 en 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 2016 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de koopvaardijsector**
 - **Principiële goedkeuring met het oog op het advies van de SERV en de Raad van State**

1. INHOUDELIJK**1.1 Situering van de maatregel**

Overeenkomstig artikel 22, 7°, a), van de Bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming werden de verminderingen van de werkgeversbijdrage voor de sector van de Koopvaardij, bagger en de zeesleepvaart, en de werknemersbijdragen voor de sector van de Koopvaardij vanaf 1 juli 2014 overgeheveld naar de gewesten. 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 vermindering van de werkgeversbijdragen* wordt geregeld in het Besluit van de Vlaamse Regering voor ondernemingen die behoren tot de baggersector en het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 november 2015 houdende de vrijstelling van bepaalde werkgeversbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de koopvaardij- en zeesleepvaartsector (VR 2015 1311 DOC 1.179).
- *De vermindering van de werknemersbijdragen* wordt geregeld in het Besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 2016 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de koopvaardijsector en tot wijziging van artikel 1 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 en tot wijziging van artikel 14bis, eerste lid van het koninklijk besluit van 13 mei 2013 tot uitvoering van 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.

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 vloot te vermijden en de werkgelegenheid te behouden.

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. 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 reders uit de sector van de koopvaardij, bagger en de zeesleepvaart een bepaald arbeidsvolume te handhaven, de zgn. tewerkstellingsnorm (zie verder bij de artikelsgewijze bespreking artikel 2 -infra).

1.2 Voorstel van maatregel

1.2.1 Actualisering van het toepassingsgebied

Onderstaand ontwerp van besluit strekt ertoe de steunmaatregelen inzake de sociale zekerheidsbijdragen voor de koopvaardij, die reeds van toepassing zijn in uitvoering van de oude richtsnoeren, te actualiseren. Op deze manier willen we:

- de regelgeving in overeenstemming brengen met de huidige economische en technologische realiteit binnen de sector,
- een *level-playing field* creëren, 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.

Ten eerste is een actualisering noodzakelijk omdat technologische en economische ontwikkelingen ertoe hebben geleid dat er zich vanuit de koopvaardijsector activiteiten ontwikkelden die gelieerd zijn aan de bouw van offshore windmolenparken. Voor dergelijke installatie- en onderhoudswerken op volle zee is er nood aan schepen gespecialiseerd in, onder meer, het leggen van kabels en pijpen, het storten van steen op de zeebodem en het verrichten van hefwerkzaamheden op zee.

Bovenstaande activiteiten vallen op dit moment buiten het toepassingsgebied van de bestaande vermindering van sociale bijdragen voor de koopvaardij. Toch zijn deze activiteiten nauw gerelateerd aan de zeescheepvaart (bijvoorbeeld wat betreft de knowhow en de sociale en veiligheidsvoorschriften) en maken deze activiteiten ondertussen een integraal onderdeel uit van de maritieme sector. Reders in Vlaanderen exploiteren vandaag de dag immers meerdere types van schepen gespecialiseerd in uiteenlopende activiteiten gaande van vervoer tot installatie- en onderhoudswerken. Daarenboven leveren deze activiteiten een belangrijke bijdrage aan zowel de economische groei alsook de tewerkstelling maar staan ze tegelijkertijd bloot aan toenemende internationale concurrentie vanuit goedkope vlaglanden.

Een tweede reden voor deze actualisering is daarom de realisatie van een *level-playing-field*. Gelet op de toenemende internationale concurrentie benadrukken studies¹ het belang van steunmaatregelen voor de activiteiten gerelateerd aan installatiewerken op zee. Het realiseren van een *level-playing-field* voor deze activiteiten is des te meer van belang gezien het groeipotentieel van deze subsector en aangezien het één van de weinige subsectoren is waar Europese reders voorsnog kunnen concurreren op internationaal niveau. Verschillende landen binnen de EER waaronder Malta, Denemarken, Duitsland en Nederland laten reeds steunmaatregelen toe voor deze activiteiten vanuit de doelstelling hun economische groei en de tewerkstelling te vrijwaren.

Wil Vlaanderen een voorloper blijven op het vlak van installatie- en onderhoudswerken op zee, is een dergelijke actualisering eveneens noodzakelijk. Zeker gelet op het belang van deze activiteiten voor de Vlaamse economie en de tewerkstelling. De maritieme sector die gebruikmaakt van kabelleggers, pijpleggers, kraanschepen, etc. leverde in het jaar 2016 een bijdrage voor een totale (directe en indirecte) toegevoegde waarde van €1884 miljoen aan de Vlaamse economie (niet enkel waterbouw maar ook de turbines en de werken aan het elektriciteitsnet. Tegen 2030 wordt geschat² dat alle projecten ca. 16000 jobs voor de Belgische offshore windindustrie kunnen opleveren. Het aandeel van de subsector daarin wordt rond de 25% geschat (dus goed voor ongeveer 4000 jobs tegen 2030). De voorgestelde maatregel heeft daarenboven een belangrijke impact op de verdere technologische ontwikkeling van de sector en de aangroei van de Belgische vloot.

Om deze redenen heeft voorliggend ontwerp van besluit tot doel het systeem van de toekenning van een vrijstelling van werkgevers- en werknemersbijdragen voor de koopvaardijsector te actualiseren en deze van toepassing te maken op activiteiten van kraanschepen, zelfvarende hefwerktuigen, steenstorters, onderzoeksschepen, kabelleggers en pijpleggers en schepen ter ondersteuning van bouwactiviteiten op zee. Zo niet zou de sector haar internationale concurrentiepositie kunnen verliezen met risico op uitvlagging, een verlies aan expertise en negatieve gevolgen voor de tewerkstelling en economische groei.

1.2.2 Europese richtsnoeren

De Europese Commissie maakt sinds 1997 steunmaatregelen inzake arbeidskosten, en meer bepaald inzake de sociale zekerheid, mogelijk met als doel het behoud van de werkgelegenheid in de sector van het zeevervoer binnen de Europese Economische Ruimte.

De Europese richtsnoeren (2004) laten de steunmaatregelen toe voor bepaalde categorieën van zeelieden en werkzaamheden en vermelden expliciet dat bagger- en sleepwerkzaamheden, voor wat het zeevervoersgedeelte van die activiteiten betreft, in aanmerking komen voor het verkrijgen van de door de Europese Commissie toegelaten steunmaatregelen.

De meest recente Europese beslissingen inzake de toekenning van steunmaatregelen (Denemarken, Malta, Portugal, Duitsland, etc.) laten een actualisering van de steun toe voor vaartuigen gespecialiseerd in het uitvoeren van offshore activiteiten (steenstorters), installatie en onderhoudswerken (kabelleggers, zelfvarende hefwerktuigen), en reddingsoperaties en maritieme

¹ Bronnen:

- PricewaterhouseCoopers, Corporate taxation in the global off-shore shipping industry, <https://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/pdf/pwc-offshore-shipping.pdf>.
- University of Antwerp *et. Al.*, Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping Final report, September 2015, <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-sept-study-internat-eu-shipping-final.pdf>.

² Bronnen:

- Belgische Staat, 2018. Actualisatie van de socio-economische analyse van het gebruik van de Belgische mariene wateren en de aan de aantasting van het mariene milieu verbonden kosten. Kaderrichtlijn Mariene Strategie – Art 8.1.c. Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, Brussel, België, 115 pp.
- Belgian Offshore Platform (2017). Climact - Socio-economische impact van de Belgische offshore windindustrie. http://www.belgianoffshoreplatform.be/app/uploads/1490872015_bop-socio-economic-impactoffshore-wind-rapport-nl.pdf

hulp³. Deze activiteiten staan eveneens bloot aan internationale concurrentie en er gelden dezelfde arbeidsregelgeving, technische regelgeving en veiligheidsregelgeving als zeevervoer. Er is voor deze zeeschepen ook behoefte aan gekwalificeerde en geschoolde zeelui.

1.3 Artikelsgewijze toelichting

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 actualiseert het toepassingsgebied van de sectorale korting voor de koopvaardij naar kraanschepen, zelfvarende hefwerktuigen, onderzoeksschepen, steenstorters, pijpenleggers, etc.

Artikel 1 punt 1^o van dit besluit bepaalt dat de vermindering enkel van toepassing is op:

- communautaire zeelieden,
- tewerkgesteld door reders met een exploitatiezetel op het grondgebied van het Vlaamse Gewest of met een exploitatiezetel in een andere lidstaat van de EER,
- op zeeschepen met eigen voortstuwing die geregistreerd zijn in een lidstaat van de EER en waarvoor een zeebrief wordt voorgelegd. Dit wil zeggen dat een schip minstens 24 meter lang moet zijn en twaalf slaapplaatsen moet hebben. Hierdoor worden onder meer pleziervaartuigen uitgesloten van de vermindering.

Artikel 1 punt 2^o van dit besluit actualiseert het toepassingsgebied tot burgers van de Europese Economische Ruimte wanneer het zeelieden betreft die werken aan boord van schepen gespecialiseerd in de volgende activiteiten:

- het leggen van kabels op de voorbereide zeebodem;
- het leggen van pijpen op de voorbereide zeebodem;
- takel- en hefwerkzaamheden van infrastructuur in functie van installatie- en onderhoudswerken op zee;
- onderzoek van de zeebodem in het kader van installatie- en onderhoudswerken;
- het gericht storten van stenen op de zeebodem in functie van installatie- en onderhoudswerken op zee;
- het vervoeren van onderdelen op zee in functie van installatie- en onderhoudswerken op zee;
- het vervoeren en accommoderen van personen in functie van installatie- en onderhoudswerken op zee.

Art 1 bepaalt duidelijk dat het toepassingsgebied beperkt blijft tot zeelieden die tewerkgesteld worden door een reder met een exploitatiezetel in het Vlaamse Gewest of in een andere lidstaat van de EER, én die in België sociale zekerheidsbijdragen moeten betalen.

Artikel 2

Het doel van de richtsnoeren van 2004 is het behoud van werkgelegenheid in de sector van het zeevervoer binnen de Europese Economische Ruimte. Bijgevolg dienen de werkgevers voor de nieuw toegekende activiteiten een bepaald arbeidsvolume te handhaven.

³ Beslissingen Europese Commissie:

- Commission Decision of 13 January 2009 on State aid C 22/07 (ex N 43/07) - Denmark.
- Steunmaatregel N 714/2009 – Nederland – Uitbreiding tonnageregeling tot kabelleggers, pijpenleggers, onderzoeksschepen en kraanschepen
- State Aid SA.45258 (2016/N) – Germany
- State aid SA.33829 (2012/C, ex-2012/NN, ex- 2011/CP) – Malta
- State Aid SA. 48929 (2018/N) - Portugal

Dit artikel past *de tewerkstellingsdrempel* van de bestaande sectorale korting voor de koopvaardij aan zodat deze rekening houdt met de nieuwe activiteiten. Deze nieuwe tewerkstellingsdrempel is gebaseerd op gegevens aangeleverd door de sector.

Over deze tewerkstellingsdrempel zal binnen het paritair comité van de koopvaardij voor de definitieve goedkeuring overleg worden gepleegd.

Artikel 2 van dit besluit wijzigt daartoe artikel 3 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.

Punten 1° en 2° van artikel 2 bepalen dat *de oorspronkelijke tewerkstellingsnorm* enkel van toepassing is op koopvaardij schepen, schepen die geregeld passagiersdiensten uitvoeren, met inbegrip van roroveerboten, en sleepboten.

In punten 3° en 4° van dit besluit wordt *het aantal bijkomende arbeidsplaatsen* bepaald die de reders moeten garanderen voor zeelieden tewerkgesteld op zeeschepen zoals bepaald in artikel 1 punt 2° van dit besluit.

De reders waarborgen minimaal 48 arbeidsplaatsen voor de op de lijst van de pool van de zeelieden ter Koopvaardij ingeschreven zeelieden tewerkgesteld aan boord van zeeschepen zoals vermeld in artikel 1 punt 2°. Onder arbeidsplaats wordt verstaan een vacante plaats gedurende 365 dagen per jaar voor een varende koopvaardijpersoneelslid. Dit betekent $48 \times 2,5 = 120$ tewerkstellingen voor zeelieden.

Dit aantal vermeerderd met 40 arbeidsplaatsen over een periode van vier jaar startende vanaf de inwerkingtreding van dit besluit.

Punt 5° van dit besluit wordt nieuw ingevoegd. Dit artikel bepaalt dat de tewerkstellingsdrempel na een periode van 4 jaar geherevalueerd zal worden om in te spelen op de verwachte tewerkstellingsevoluties als gevolg van economische en technologische ontwikkelingen.

Hoofdstuk 2

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

Artikel 3

Dit artikel actualiseert het toepassingsgebied van de sectorale korting voor de koopvaardij naar kraanschepen, zelfvarende hefwerktuigen, onderzoeksschepen, steenstorters, pijpenleggers, etc.

Artikel 3 punt 1° van dit besluit bepaalt dat de vermindering enkel van toepassing is op:

- communautaire zeelieden,
- tewerkgesteld door reders met een exploitatiezetel op het grondgebied van het Vlaamse Gewest of met een exploitatiezetel in een andere lidstaat van de EER,
- op zeeschepen met eigen voortstuwing die geregistreerd zijn in een lidstaat van de EER en waarvoor een zeebrief wordt voorgelegd. Dit wil zeggen dat een schip minstens 24 meter lang moet zijn en twaalf slaapplekken moet hebben. Hierdoor worden onder meer pleziervaartuigen uitgesloten van de vermindering.

Artikel 3 punt 2° van dit besluit actualiseert het toepassingsgebied tot burgers van de Europese Economische Ruimte wanneer het zeelieden betreft die werken aan boord van schepen gespecialiseerd in de volgende activiteiten:

- het leggen van kabels op de voorbereide zeebodem;

- het leggen van pijpen op de voorbereide zeebodem;
- takel- en hefwerkzaamheden van infrastructuur in functie van installatie- en onderhoudswerken op zee;
- onderzoek van de zeebodem in het kader van installatie- en onderhoudswerken;
- het gericht storten van stenen op de zeebodem in functie van installatie- en onderhoudswerken op zee;
- het vervoeren van onderdelen op zee in functie van installatie- en onderhoudswerken op zee;
- het vervoeren en accommoderen van personen in functie van installatie- en onderhoudswerken op zee.

Artikel 3 bepaalt duidelijk dat het toepassingsgebied beperkt blijft tot zeelieden die tewerkgesteld worden door een reder met een exploitatiezetel in het Vlaamse Gewest of een andere lidstaat in de EER, én die in België sociale zekerheidsbijdragen moeten betalen.

Artikel 4

Het doel van de richtsnoeren van 2004 is het behoud van werkgelegenheid in de sector van het zeevervoer binnen de Europese Economische Ruimte. Bijgevolg dienen de werkgevers voor de nieuw toegekende activiteiten een bepaald arbeidsvolume te handhaven.

Dit artikel past *de tewerkstellingsdrempel* van de bestaande sectorale korting voor de koopvaardij aan zodat deze rekening houdt met de nieuwe activiteiten. Deze nieuwe tewerkstellingsdrempel is gebaseerd op gegevens aangeleverd door de sector.

Artikel 4 van dit besluit wijzigt daartoe artikel 3 van het besluit van de Vlaamse Regering houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen voor ondernemingen die behoren tot de koopvaardijsector van 23 september 2016.

Punten 1° en 2° van artikel 2 bepalen dat *de oorspronkelijke tewerkstellingsnorm* enkel van toepassing is op koopvaardij schepen, schepen die geregeld passagiersdiensten uitvoeren, met inbegrip van roroveerboten.

In punten 3° en 4° van dit besluit wordt *het aantal bijkomende arbeidsplaatsen* bepaald die de reders moeten garanderen voor zeelieden tewerkgesteld op zeeschepen zoals bepaald in artikel 1 punt 2° van dit besluit.

De reders waarborgen minimaal 48 arbeidsplaatsen voor de op de lijst van de pool van de zeelieden ter Koopvaardij ingeschreven zeelieden tewerkgesteld aan boord van zeeschepen zoals vermeld in artikel 1 punt 2°. Onder arbeidsplaats wordt verstaan een vacante plaats gedurende 365 dagen per jaar voor een varende koopvaardijpersoneelslid. Dit betekent $48 \times 2,5 = 120$ tewerkstellingen voor zeelieden.

Dit aantal vermeerderd met 40 arbeidsplaatsen over een periode van vier jaar startende vanaf de inwerkingtreding van dit besluit.

Punt 5° van dit besluit wordt nieuw ingevoegd. Dit artikel bepaalt dat de tewerkstellingsdrempel na een periode van 4 jaar geherevalueerd zal worden om in te spelen op de verwachte tewerkstellingsevoluties als gevolg van economische en technologische ontwikkelingen.

Artikel 5

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2020 en treedt buiten werking op 1 januari 2025. Op deze manier komen we tegemoet aan de verplichting van de Europese Commissie om de regelgeving iedere 5 jaar aan te melden.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

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

De vereiste kredieten voor de meerkost worden gedekt door de financiële middelen in de competitiviteitsprovisie JBO-1JBG2AC-PR.

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

De maatregel gaat in werking na goedkeuring door de Europese Commissie. De voorgenumen actualisering van vrijstellingen valt immers onder de noemer staatssteun en moet aangemeld worden.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 14 februari 2019.

Het begrotingsakkoord werd aangevraagd op 7 maart 2019 en verleend op 22 maart 2019.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag op de financiën van de lokale besturen noch op personeelsvlak, noch op het vlak van de werkingsuitgaven, de investeringen en schuld, en de ontvangsten.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

5.1 Wetgevingstechnisch en taalkundig advies

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2019-32 en 33 van 23 januari 2019.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor het werkgelegenheidsbeleid:

2.1. te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de SERV met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 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 ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering, het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van 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 WERK, ECONOMIE, INNOVATIE en SPORT
Philippe MUYTERS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering;

- het advies van de Inspectie van Financiën verleend dd. 14/02/2019;
- het begrotingsakkoord verleend dd. 22 maart 2019.