

Europeiska unionens officiella tidning

ISSN 1725-2504

C 145

fyrtingsjätte årgången

21 juni 2003

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

I Meddelanden

Kommissionen

2003/C 145/01	Eurons växelkurs	1
2003/C 145/02	Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget – Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar ⁽¹⁾	2
2003/C 145/03	Statligt stöd – Belgien – Stöd C 20/03 (ex N 433/02) – Skatteåtgärder för sjöfarten – Uppmaning enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter	4
2003/C 145/04	Statligt stöd – Italien – Stöd C 28/03 (ex N 371/01) – Garantier för fartygsfinansiering – Uppmaning enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter ⁽¹⁾	48
2003/C 145/05	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.3221 – Investcorp Financial Services/Minimax) – Ärendet kan komma att behandlas enligt förenklat förfarande ⁽¹⁾	54
2003/C 145/06	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.3197 – Candover/Cinven/BertelsmannSpringer) ⁽¹⁾	55
2003/C 145/07	Anmälan av en tidigare anmäld koncentration (Ärende COMP/M.3161 – CVRD/Caemi) ⁽¹⁾	56

I

(Meddelanden)

KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

20 juni 2003

(2003/C 145/01)

1 euro =

Valuta			Kurs		
Valuta			Kurs		
USD	US-dollar	1,1655	LVL	lettisk lats	0,6534
JPY	japansk yen	137,94	MTL	maltesisk lira	0,4279
DKK	dansk krona	7,425	PLN	polsk zloty	4,422
GBP	pund sterling	0,6966	ROL	rumänsk leu	38 140
SEK	svensk krona	9,0675	SIT	slovensk tolar	233,765
CHF	schweizisk franc	1,5429	SKK	slovakisk koruna	41,671
ISK	isländsk krona	86,21	TRL	turkisk lira	1 650 000
NOK	norsk krona	8,158	AUD	australisk dollar	1,737
BGN	bulgarisk lev	1,9462	CAD	kanadensisk dollar	1,5661
CYP	cypriotiskt pund	0,58551	HKD	Hongkongdollar	9,0896
CZK	tjeckisk koruna	31,48	NZD	nyzeeländsk dollar	1,9909
EEK	estnisk krona	15,6466	SGD	singaporiensk dollar	2,0204
HUF	ungersk forint	262,07	KRW	sydkoreansk won	1 387,59
LTL	litauisk litas	3,4526	ZAR	sydafrikansk rand	9,237

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget**Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar**

(2003/C 145/02)

(Text av betydelse för EES)

Datum för antagande av beslutet: 20.3.2003**Medlemsstat:** Spanien (Kastilien-La Mancha)**Stöd nr:** NN 112/02 (ex N 477/02)**Benämning:** Stöd till infrastrukturer för el- och gasdistribution (Kastilien-La Mancha)**Syfte:** Utvidga distributionsnäten för el och gas i regionen Kastilien-La Mancha**Rättslig grund:** Convenios de colaboración entre la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y distintas empresas**Budget:** 13 436 165 euro (el-distribution) och 14 239 340 euro (gasdistribution)**Stödnivå eller stödbelopp:** Upp till 40 % netto (30 % netto i Guadalajara-provinsen)**Varaktighet:** 2000–2006**Övriga upplysningar:** Årlig rapport

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Datum för antagande av beslutet:** 11.2.2003**Medlemsstat:** Italien (Aostadalen)**Stöd nr:** N 248/02**Benämning:** Stödordning för utvecklingen av industri- och hantverksföretag**Syfte:**

Del A: regional utveckling

Del B: utveckling av SMF

Del C: miljöskydd

Rättslig grund: Disegno di legge regionale n. 153: interventi regionali per lo sviluppo delle imprese industriali e artigiane; disposizioni per l'applicazione della legge regionale recante interventi regionali per lo sviluppo delle imprese industriali e artigiane**Budget:** 30 miljoner euro**Stödnivå eller stödbelopp:**Del A (investeringar):

i) icke stödberättigade områden enligt artikel 87.3 c: SMF: 7,5 % NBE och 15 % NBE

ii) stödområden enligt artikel 87.3 c: stora företag: 8 % NBE (+ 10 % BBE för små företag och 6 % BBE för medelstora företag)

Del B (rådgivning och mässor): 50 % BBEDel C (miljö):

iii) investeringar som SMF gör för att anpassa sig till nya gemenskapsnormer: 15 % BBE,

iv) investeringar som ger företagen möjlighet att gå längre än gällande normer: 30 % BBE (35 % BBE i stödområden enligt artikel 87.3 c),

v) investeringar på energiområdet: 40 % BBE (45 % BBE i stödområden enligt artikel 87.3 c).

Stödtaken enligt iv och v ökas med 10 procentenheter brutto för SMF

Varaktighet: Begränsad till 31.12.2006 för del A och B. Begränsad till 31.12.2007 för del C

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 5.2.2003

Medlemsstat: Italien (Sicilien)

Stöd nr: N 268/02

Benämning: Regionen Sicilien. Genomförande av artikel 37 i regionallag nr 32/2000 till förmån för förlagssektorn

Syfte: Förlagssektorn

Rättslig grund: Articolo 37 della Legge Regionale n. 32/2000, Regione Sicilia

Budget: 40 miljarder italienska lire (20 658 276 euro)

Stödnivå eller stödbelopp: Engångsbidrag som inte överstiger 1,5 miljarder lire (774 685 euro) för varje stödmottagare

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 24.2.2003

Medlemsstat: Tyskland (Brandenburg)

Stöd nr: N 535/02

Benämning: Delstaten Brandenburgs stödprogram

Syfte: Bidra till små och medelstora företags ekonomiska utveckling genom att ge dem stöd till externa konsulttjänster

Rättslig grund: §§ 44 der Landeshaushaltsordnung des Landes Brandenburg, Impulsprogramm zur Stärkung von Branchenkompetenzen in den Regionen Brandenburgs

Budget: Den totala budgeten uppgår till 4,9 miljoner euro

Varaktighet: Till den 31 december 2006

Övriga upplysningar: Tyskland måste lämna in en årlig rapport om genomförandet av ordningen

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 4.4.2003

Medlemsstat: Österrike

Stöd nr: N 677/02

Benämning: Fond för investeringar i eget kapital i små och medelstora företag i Burgenland

Syfte: Åtgärda bristen på eget kapital i små och medelstora företag i den österrikiska delstaten Burgenland

Rättslig grund: Beschluss der Burgenländischen Landesregierung vom 17. Dezember 2002

Budget: 30 miljoner euro

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

STATLIGT STÖD – BELGIEN**Stöd C 20/03 (ex N 433/02) – Skatteåtgärder för sjöfarten****Uppmaning enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter**

(2003/C 145/03)

Genom den skrivelse, daterad den 19 mars 2003 som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Belgien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på den åtgärd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för energi och transport
Direktorat A – Enhet A4
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 296 41 04

Synpunkterna kommer att meddelas Belgien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING**1. Förfaranden**

I en skrivelse av den 14 juni 2002 från Belgiens ständiga representation anmälde den belgiska regeringen, i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget, ett antal skatteåtgärder som ingår i ett förslag till ramlag.

En preliminär granskning av det anmälda ärendet visade att ytterligare upplysningar krävdes för att man skulle kunna fastställa om dessa åtgärder var förenliga med den inre marknaden. I en skrivelse av den 31 juli 2002 ställde kommissionen därför ett antal frågor till de belgiska myndigheterna i enlighet med artikel 5 i tillämpningsförfordningen för statligt stöd.

De belgiska myndigheterna besvarade en del av dessa frågor i en skrivelse av den 5 september 2002, som registrerades vid Generaldirektoratet för energi och transport.

På begäran av Belgiens redareförening (Union Royale des Armateurs Belges) hölls den 25 oktober 2002 ett arbetsmöte med deltagande av företrädare för kommissionen, Belgiens redareförening och det federala finansministeriet. Den 30 oktober 2002 sände kommissionen en andra begäran om kompletterande upplysningar till de belgiska myndigheterna, för att erhålla skriftliga bekräftanden och för att få de sista problemen utredda, särskilt när det gällde det system som var tillämpligt på förvaltning av fartyg för tredje parts räkning.

De belgiska myndigheterna besvarade en del av kommissionens frågor i en skrivelse av den 5 december 2002. Slutligen begärde de belgiska myndigheterna i en skrivelse av den 23 december 2002 att kommissionen skulle behandla de bestämmelser som

är tillämpliga på förvaltning av fartyg för tredje parts räkning separat från bestämmelserna för rederier.

2. Beskrivning av det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet

Enligt lagförslaget skall följande åtgärder vidtas till förmån för den belgiska sjöfarten:

- Ett system med en fast, tonnagebaserad skattesats för rederier.
- Ett antal åtgärder till förmån för rederier som väljer att stå utanför systemet med en fast, tonnagebaserad skattesats. Dessa åtgärder omfattar bl.a. snabbare avskrivning, skattelättnader avseende vinst från försäljning av fartyg, villkor för återanvändning och skatteavdrag vid fartygsköp.
- Avskaffande av registreringsavgiften då inteckningar görs i fartyg.
- Ett system med fast, tonnagebaserad skattesats tillämpligt på förvaltning av fartyg för tredje parts räkning.

3. Bedömning

När det gäller systemet med en fast, tonnagebaserad skattesats för rederier är lagförslaget mycket likt de system som tidigare godkänts, med undantag för följande fyra aspekter som är speciella för det här systemet.

- Införandet av en mycket låg skattesats för fartyg på över 40 000 ton för att locka tillbaka de största fartygen i handelsflottan.

- Det faktum att systemet även omfattar vinst från försäljning av produkter som inte är avsedda för konsumtion ombord när sådan försäljning sker på fartyg som omfattas av systemet.
- Möjligheten att från den fasta, tonnagebaserade skattesatsen dra av förluster från andra kategorier som inte omfattas av systemet med en fast, tonnagebaserad skattesats.
- Avdrag för fartyg som är mindre än tio år gamla.

Det är fortfarande mycket tveksamt om de tre sistnämnda aspekterna är förenliga med den inre marknaden, och därför avser kommissionen att inleda ett förfarande avseende dessa.

När det gäller förvaltning av fartyg för tredje parts räkning bör man för det första notera att dessa förvaltares verksamhet inte kan definieras som rederiverksamhet i Belgien, åtminstone inte organisatoriskt sett. Eftersom endast rederier omfattas av de gällande EU-riktlinjerna ⁽¹⁾, avser kommissionen också att inleda en undersökning om detta system.

4. Slutsats

Mot bakgrund av ovanstående har kommissionen beslutat följande:

- a) Att inte göra några invändningar mot följande:
 - Systemet med en fast, tonnagebaserad skattesats för rederier, eftersom detta system betraktas som förenligt med den inre marknaden, dock med undantag ⁽²⁾ för § 119.2, (avdrag för fartyg som är mindre än tio år gamla) och § 120.1 (avdragsrätt för förluster på andra kategorier) i lagförslaget och med undantag för inbegripandet av vinst från försäljning av produkter som inte är avsedda för konsumtion ombord, t.ex. lyxartiklar, och tillhandahållandet av tjänster utan direkt koppling till sjöfarten, som t.ex. spelbord och kasinon.
 - Åtgärder för skattelättnader för rederier som valt att stå utanför systemet med fast skattesats, eftersom dessa åtgärder anses förenliga med den inre marknaden.
 - Avskaffandet av registreringskatten för in-teckningar i fartyg eftersom denna åtgärd inte utgör ett statligt stöd som kan snedvrida konkurrensen mellan medlemsstaterna.
- b) Att inleda ett formellt undersökningsförfarande i enlighet med artikel 10 i den förordning som är tillämplig på statligt stöd ⁽³⁾ när det gäller följande:
 - Bestämmelserna i § 119.2 i lagförslaget, som omfattar en sänkning på 50 % för fartyg som är mindre än fem år gamla och 25 % för fartyg som är mellan fem och tio år gamla.

⁽¹⁾ I avsnitt 3.1 i gemenskapens riktlinjer om beskattning av rederier hänvisas till skattesystem som gynnar "rederier" och "redare".

⁽²⁾ Se punkt b nedan.

⁽³⁾ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 (EGT L 83, 27.3.1999).

- Bestämmelserna i § 120.1 i lagförslaget, enligt vilka det skall vara möjligt att göra avdrag från den fasta, tonnagebaserade skattesatsen för förluster från andra kategorier, som inte skulle ha varit avdragsgilla från vinsterna från någon annan del av företaget för det berörda budgetåret.
- Att systemet med fast skattesats omfattar vinst från försäljning av produkter som inte är avsedda för konsumtion ombord, t.ex. lyxartiklar, och tillhandahållandet av tjänster utan direkt koppling till sjöfarten, t.ex. vadslagning, spelbord och kasinon.
- Att systemet är tillämpligt på förvaltning av fartyg för tredje parts räkning enligt artikel 124 i lagförslaget.

SKRIVELSE

"1. PROCEDURE

- (1) Bij schrijven van 14 juni 2002 van haar Permanente Vertegenwoordiging heeft de Belgische regering bij de Commissie overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag een reeks belastingmaatregelen aangemeld, neergelegd in een ontwerp van programmawet. Deze aanmelding is geregistreerd door het secretariaat-generaal onder nummer SG(2002) A/6109 en kreeg als staatssteunmaatregel het nummer N 433/2002.
- (2) Na een eerste onderzoek van het aanmeldingsdossier bleek dat aanvullende informatie nodig was om te beoordelen of de maatregelen verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt. Bij schrijven van 31 juli 2002 heeft de Commissie de Belgische autoriteiten een vragenlijst voorgelegd overeenkomstig artikel 5 van de procedureverordening inzake staatssteun (Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad (PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1).
- (3) De Belgische autoriteiten hebben aanvullende informatie verstrekt in hun antwoord van 5 september 2002, geregistreerd bij het directoraat-generaal Energie en vervoer onder nummer A/65627 en binnengekomen op 9 september 2002. Bij die gelegenheid vernamen de diensten van de Commissie dat het ontwerp van programmawet aan respectievelijk de Belgische Kamer en de Senaat ter goedkeuring was voorgelegd op achtereenvolgens 15 en 19 juli 2002, voordat de Commissie de gelegenheid had gehad zich uit te spreken over de verenigbaarheid van de voorgenomen maatregelen. België heeft zich er niettemin in voornoemd schrijven toe verbonden het besluit van de Commissie af te wachten alvorens het besluit waarbij de programmawet van kracht wordt, overeenkomstig artikel 207 ervan, ter ondertekening aan de Koning voor te leggen.

- (4) Op verzoek van de Belgische Redersvereniging heeft op 25 oktober 2002 een ontmoeting plaatsgevonden tussen de diensten van de Commissie, vertegenwoordigers van de Belgische Redersvereniging en het federale ministerie van Financiën. Op deze bijeenkomst zijn zeer nuttige ophelderingen verschaft over de inhoud van de programmawet.
- (5) Desalniettemin bleek nadere bevestiging van de Belgische autoriteiten noodzakelijk met betrekking tot bepaalde punten die aan de orde zijn gekomen tijdens de bijeenkomst van 25 oktober 2002. Daarom heeft de Commissie op 30 oktober 2002 een tweede aanvullend verzoek om informatie gericht aan de Belgische autoriteiten, teneinde bepaalde schriftelijke bevestigingen te verkrijgen en de laatste problematische punten op te helderen, met name met betrekking tot de regels die van toepassing zijn op het beheer van schepen voor rekening van derden, een specifieke regeling voorzien in artikel 124 van de programmawet.
- (6) De Belgische autoriteiten hebben geantwoord bij schrijven van 5 december 2002, waarin verscheidene antwoorden werden verschaft, met name omtrent de vraag of een boekhoudkundige scheiding vereist is wanneer een scheepvaartonderneming tegelijkertijd activiteiten uitoefent die voor de regeling in aanmerking komen en activiteiten die er niet voor in aanmerking komen, omtrent het bestaan in het belastingrecht van maatregelen om misbruik te voorkomen, welke in voorkomend geval moeten verhinderen dat de regeling ten onrechte wordt uitgebreid naar activiteiten waarop de communautaire kaderregeling niet van toepassing is, omtrent de ambivalentie met betrekking tot de omschrijving van de voor steun in aanmerking komende activiteiten en omtrent de redenen voor de invoering van een bijzonder laag tarief voor een tonnenmaat van meer dan 40 000 ton.
- (7) Bij schrijven van 23 december 2002 hebben de Belgische autoriteiten verzocht de regeling voor beheerders van schepen voor rekening van derden terug te trekken uit de aanmelding, en deze vervolgens afzonderlijk aangemeld, teneinde een afzonderlijke behandeling van deze regeling en de andere regelingen in twee gescheiden beschikkingen van de Commissie mogelijk te maken. De Commissie spreekt zich in onderhavige beschikking echter tegen deze gang van zaken uit, enerzijds omdat er sprake is van belangrijke interactie tussen de bepalingen van desbetreffende regeling en de rest van de andere maatregelen, anderzijds omdat een dergelijke splitsing niet van invloed is op de beoordeling van deze maatregelen door de Commissie. Ten slotte hebben de Belgische autoriteiten bij schrijven van 11 maart 2003, geregistreerd onder nummer TREN A/15224, een reeks toezeggingen gedaan om de goedkeuring van een deel van de meegedeelde maatregelen door de Commissie te vergemakkelijken.

2. GEDETAILEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAAT-REGEL

2.1. Benaming van de steunmaatregel

- (8) Programmawet van 2 augustus 2002 — Titre V Financiën — Hoofdstuk I Zeescheepvaart

- (9) Loi-programme du 2 août 2002 — Titre V Finances — Chapitre I Navigation maritime

2.2. Samenvatting

- (10) De programmawet voorziet in een reeks maatregelen ten gunste van het zeevervoer in België:
1. een regeling die de forfaitaire vaststelling van de in België belastbare winst mogelijk maakt op basis van de tonnage van de zeeschepen;
 2. een geheel van maatregelen ten gunste van scheepvaartondernemingen die niet opteren voor de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage, welke maatregelen bestaan uit een versnelde afschrijving, een vrijstelling van meerwaarden bij de verkoop van zeeschepen, vrijstelling op voorwaarde van herbelegging, alsmede belastingaftrek bij de aankoop van zeeschepen;
 3. afschaffing van het registratierecht op de inschrijving van hypotheek op zeeschepen;
 4. een regeling die de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst mogelijk maakt op basis van de tonnage voor beheerders van schepen voor rekening van derden, aangezien zij dienstverrichters voor rekening van de reders zijn.
- (11) Bij de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage⁽¹⁾ wordt, voor de scheepvaartondernemingen die voor dit stelsel hebben gekozen, de belastinggrondslag die wordt gebruikt voor de berekening van de vennootschapsbelasting, vervangen door een forfaitair bedrag dat is vastgesteld op basis van de tonnage van de betrokken vloot. De regeling kent geen enkele voorwaarde met betrekking tot de vlag waaronder de schepen varen.
- (12) Een vergelijkbaar mechanisme dat leidt tot de vaststelling van een nog gunstiger forfaitair bedrag is voorzien voor de beheerders van schepen voor rekening van derden, maar deze is onderworpen aan de voorwaarde dat driekwart van de beheerde vloot onder Belgische vlag vaart.

2.3. Doelstelling van de voorgenomen maatregelen

- (13) De voorgenomen steunmaatregelen hebben enerzijds ten doel Belgische rederijen ertoe te bewegen hun schepen weer onder Belgische vlag te brengen en anderzijds maritieme activiteiten aan wal op het Belgisch grondgebied te stimuleren, zoals het strategisch en commercieel beheer van schepen.
- (14) Volgens de Belgische autoriteiten moet het geheel van voorgenomen regels een kader scheppen dat van dien aard is dat een rederij overgaat tot registratie onder Belgische vlag van de schepen waarover hij een stabiel beheer voert, met name de schepen waarvan hij eigenaar of rompbevrachter is. De Belgische autoriteiten melden dat registratie onder een goedkope vlag leidt tot aanvullende kosten waarvan soms een afschrikwekkende werking uitgaat⁽²⁾.

2.4. Gedetailleerde beschrijving van de voorgenomen maatregelen

2.4.1. Stelsel van forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage die geldt voor scheepvaartondernemingen ⁽³⁾

- (15) Het bedrag van de vennootschapsbelasting voor scheepvaartondernemingen ⁽⁴⁾ wordt 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 ⁽⁵⁾ volgens het volgende barema per schip van 100 nettoton (NT) en per periode van 24 uur die is ingegaan, ongeacht of het schip al dan niet operationeel is:

- tot 1 000 nettoton: 1,00 EUR per 100 NT
- tussen 1 001 en 10 000 nettoton: 0,60 EUR per 100 NT
- tussen 10 001 en 20 000 nettoton: 0,40 EUR per 100 NT
- tussen 20 001 en 40 000 nettoton: 0,20 EUR per 100 NT
- vanaf 40 001 nettoton: 0,05 EUR per 100 NT

- (16) Scheepvaartondernemingen die voor deze regeling inzake forfaitaire vaststelling van de winst 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 forfaitaire regeling wenst te vallen. Bovendien wordt uit hoofde van artikel 119, § 2, van de programmawet de belastbare winst die overeenkomstig de voornoemde tarieven forfaitair is vastgesteld, vermindert met:

- 50 % van het forfait per dag voor zeeschepen met een ouderdom van minder dan vijf jaar, te rekenen vanaf de opleveringsdatum;
- 75 % van het forfait per dag voor zeeschepen met een ouderdom van ten minste vijf jaar, maar minder dan tien jaar, te rekenen vanaf de datum van oplevering.

- (17) De ouderdom van een schip wordt bepaald op basis van de datum van oplevering zoals vastgesteld door de scheepshypotheekbewaarder of de bevoegde registratieautoriteit.

- (18) Uit hoofde van artikel 120, § 2, van de programmawet kunnen eerdere beroepsverliezen niet worden afgetrokken van de op forfaitaire wijze vastgestelde belastinggrondslag. Het eventuele niet verrekenende gedeelte van de verliezen uit zeescheepvaart, zoals het bestaat op het ogenblik dat de winst uit zeescheepvaart voor de eerste keer wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage, kan na het verstrijken van de periode waarvoor de

winst aldus wordt vastgesteld, opnieuw in mindering worden gebracht. Bij uitzondering mogen van de forfaitaire vastgestelde belastinggrondslag beroepsverliezen worden afgetrokken die gedurende dezelfde belastbare periode werden geleden door een andere divisie van het bedrijf, voorzover en in de mate waarin het niet mogelijk was deze beroepsverliezen af te trekken van de winst van enige andere divisie van de onderneming, waarvoor geen forfaitaire vaststelling van de belastbare winst geldt.

2.4.2. Belastingmaatregelen ten gunste van scheepvaartondernemingen die niet opteren voor de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst

- (19) Voor alle belastbare tijdperken gedurende welke een scheepvaartonderneming niet onderworpen is aan de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst, kan de onderneming gebruikmaken van drie typen fiscale maatregelen die een afwijking vormen op het Belgische Wetboek van de inkomstenbelastingen van 1992.

1. Versnelde afschrijving ⁽⁶⁾

- (20) Op de aanschaf van nieuwe of tweedehandse schepen, welke voor de eerste maal in eigendom 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.

- (21) De afschrijvingstekorten betreffende de eerste drie boekjaren te rekenen vanaf het boekjaar waarin het zeeschip in de vaart werd gebracht, worden ingehaald tijdens de belastbare tijdperken die volgen op dat waarin het tekort is ontstaan, zelfs buiten de normale afschrijvingsduur, met dien verstande dat de totale jaarlijkse afschrijvingsannuïteit per zeeschip in geen geval meer dan 20 % van de aanschaffingswaarde mag bedragen.

- (22) Zeeschepen die aldus worden afgeschreven, komen niet in aanmerking voor het keuzestelsel van degressieve afschrijvingen voorzien in artikel 64 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen van 1992.

- (23) Zeeschepen die niet in nieuwe staat worden verkregen en die niet voor het eerst in het bezit van een Belgische belastingplichtige komen, mogen lineair worden afgeschreven over de normale gebruiksduur.

- (24) De bijzondere afschrijvingsregeling van de programmawet betekent de neerlegging in een wet van een administratieve maatregel die reeds sinds decennia in België wordt toegepast. Besloten werd deze maatregel op te nemen in de wet om de rechtszekerheid te vergroten en de continuïteit van het systeem te waarborgen.

2. Vrijstelling van meerwaarden bij de verkoop van zeeschepen ⁽⁷⁾

- (25) Meerwaarden die worden gerealiseerd bij de verkoop van zeeschepen zijn vrijgesteld van belasting, voorzover 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 Unie heeft en uitsluitend in aanmerking komende activiteiten uitoefent ⁽⁸⁾.
- (26) Bij ontstentenis van herbelegging onder de hierboven beschreven voorwaarden wordt de verwezenlijkte meerwaarde aangemerkt als winst van het belastbare tijdperk waarin de termijn voor herbelegging is verstreken.
- (27) De als herbelegging aangemerkte investering moet gedurende ten minste vijf jaar als actiefbestanddeel behouden blijven, maar kan eventueel vervangen worden binnen de drie maanden na vervreemding ervan. Indien op deze wijze de als herbelegging aangemerkte investering werd vervangen, gelden bij vervreemding van het vervangende actief dezelfde regels.
- (28) In geval van verkoop na het verstrijken van de periode waarvoor de belastbare winst wordt vastgesteld afhankelijk van de tonnage, voor de berekening van de meerwaarde, wordt de netto fiscale waarde vastgesteld op basis van de gewone afschrijvingsregels, ook voor de periode waarin de winst uit scheepvaartactiviteiten wordt bepaald afhankelijk van de tonnage.

3. Belastingaftrek voor de aankoop van zeeschepen ⁽⁹⁾

- (29) Binnenlandse vennootschappen of Belgische inrichtingen van buitenlandse vennootschappen die uitsluitend voor steun in aanmerking komende activiteiten beoefenen ⁽¹⁰⁾, 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.
- (30) Indien de investeringsaftrek niet kan worden toegepast wegens ontbreken van of ontoereikende winst in het desbetreffende boekjaar, wordt de voor dat belastbaar tijdperk niet verleende vrijstelling achtereenvolgens overgedragen op de winst van de volgende belastbare tijdperken. Conform de bepalingen die gelden voor het overdragen van verliezen bij de aanvang van het stelsel van forfaitaire vaststelling van de belastbare winst, kan het eventuele niet verrekende gedeelte van de investeringsaftrek zoals het bestaat op het ogenblik dat de winst uit zeescheepvaart voor de eerste keer wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage, na het verstrijken van de periode waarvoor de belastbare winst aldus wordt vastgesteld, alsnog in mindering worden gebracht op de belastbare winst.

2.4.3. Vermindering van het registratierecht voor hypotheek op zeeschepen

- (31) Het Belgische Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten wordt zodanig gewijzigd dat voor de vestiging van hypotheek op zee- en binnenschepen geen evenredig registratierecht meer verschuldigd is, ongeacht of het schip vervolgens wordt onderworpen aan het stelsel van forfaitaire vaststelling. Deze vermindering van het registratierecht geldt zowel voor de hypotheek op zeeschepen als voor de hypotheek op binnenschepen.
- (32) In het huidige Belgische stelsel wordt voor de vestiging van een hypotheek (naast een aantal zeer beperkte vaste rechten) enerzijds een loon voor de hypotheekbewaarder aangerekend overeenkomend met 0,052 % en anderzijds een registratierecht van 0,5 % op de waarde van de hypotheek. Volgens de Belgische autoriteiten is het duidelijk dat dit laatstgenoemde recht registratie onder Belgische vlag nogal ontmoedigt. Volgens het nieuwe stelsel wordt het registratierecht bij de vestiging van een hypotheek vastgesteld op een algemeen vast registratierecht van 25 EUR als bepaald in artikel 11, tweede en derde alinea, van het Belgische Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten.
- (33) De overdracht van een hypotheek op een zee- of binnenschip onder bezwarende titel van de schuldvordering, de contractuele indeplaatsstelling of elke andere verrichting onder bezwarende titel, wordt eveneens onderworpen aan een registratierecht van 0,5 % overeenkomstig artikel 92/2 van hetzelfde wetboek ⁽¹¹⁾. Overeenkomstig artikel 93 van hetzelfde wetboek, wordt dit registratierecht vereffend op het bedrag van de sommen die door de hypotheek gewaarborgd zijn, met uitsluiting van de intresten of rentetermijnen van drie jaren gewaarborgd door artikel 87 van de hypotheekwet van 16 december 1951.

2.4.4. Stelsel van forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage voor beheerders van zeeschepen voor rekening van derden ⁽¹²⁾

- (34) Uit hoofde van artikel 124 van de programmawet kunnen beheerders van zeeschepen voor rekening van derden eveneens in aanmerking komen voor een stelsel van forfaitaire vaststelling van de belastbare winst, maar met een tien maal zo gunstig barema als het stelsel voor scheepvaartondernemingen, aangezien voor de onder hun beheer vallende schepen dezelfde tarieven gelden per schijf van 1 000 NT in plaats van per schijf van 100 NT:

- tot 1 000 nettoton: 1,00 EUR per 1 000 NT
- van 1 001 tot 10 000 nettoton: 0,60 EUR per 1 000 NT
- van 10 001 tot 20 000 nettoton: 0,40 EUR per 1 000 NT
- van 20 001 tot 40 000 nettoton: 0,20 EUR per 1 000 NT
- vanaf 40 001 nettoton: 0,05 EUR per 1 000 NT

(35) Om voor deze regeling in aanmerking te komen, geldt daarentegen de voorwaarde dat ten minste 75 % van de beheerde schepen onder Belgische vlag geregistreerd is.

(36) De beheerders voor rekening van derden zijn dienstverrichters die de schepen voorbereiden, deze van de benodigde uitrustingen voorzien en deze bemannen voor rekening van de reder. Artikel 115, lid 4, van de programwet definieert de beheerder van een zeeschip voor rekening van derden als „belastingplichtige [die instaat voor] het technisch beheer en/of het bemannen van een zeeschip voor rekening van derden”. Deze beheerders voor rekening van derden zijn geen vervoersondernemingen als zodanig. De Belgische autoriteiten hebben dan ook in hun schrijven van 5 december 2002 bevestigd dat „het beheer van schepen voor rekening van derden moet worden beschouwd als een dienstverrichting ten behoeve van de reders en dat de beheerders voor rekening van derden geen vervoersdiensten verkopen, niet met betrekking tot goederen, noch met betrekking tot passagiers”.

2.5. Achtergrond

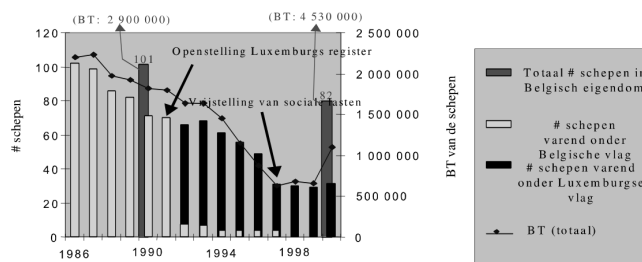
2.5.1. Ontwikkeling van de Belgische vloot

(37) De scheepvaartsector in België kenmerkt zich door omvangrijke uitvlagging van koopvaardij schepen, een verschijnsel dat kan worden verklaard door de noodzaak voor de reders om hun exploitatiekosten terug te dringen. Momenteel is er geen enkel onder Belgische vlag varende koopvaardij schip meer dat actief is in het internationale verkeer.

(38) Voor de Belgische vloot in zijn geheel moet worden geconstateerd dat een groot deel vaart onder de vlag van het Groothertogdom Luxemburg, zoals valt af te leiden uit onderstaande grafiek.

Grafiek 1

Ontwikkeling van de Belgisch-Luxemburgse koopvaardijvloot



Bron: Policy Research op basis van gegevens van de BRV en het ministerie van Financiën.

(39) Alle koopvaardij schepen varen momenteel onder buitenlandse vlag, terwijl in 1986 nog 102 schepen in België waren geregistreerd. Deze koopvaardij is overigens sterk gespecialiseerd in bulkcarriers, gastankers en olietankers.

(40) Grafiek 1 illustreert de sterke afname van de Belgische vloot, zelfs wanneer rekening wordt gehouden met de schepen die werden geregistreerd in Luxemburg sinds de opening van het scheepsregister in 1991. De Luxemburgse vlag werd door de Belgische autoriteiten lange tijd beschouwd als het tweede scheepsregister van België. Niettemin is gebleken dat er grenzen zijn aan de doeltreffendheid van dit register ten overstaan van de groeiende aantrekkingskracht van zogenaamde „open” scheepsregisters. De Belgische autoriteiten hebben voorts te kennen gegeven niet over betrouwbare gegevens te beschikken met betrekking tot de ontwikkeling van schepen in Belgische eigendom die varen onder een openregistervlag.

(41) De ouderdom van schepen in Belgisch eigendom ligt aanmerkelijk lager dan de gemiddelde ouderdom van de wereldvloot, zoals wordt geïllustreerd door onderstaande tabel (tabel 1). Volgens de Belgische autoriteiten vormen de schepen in Belgisch eigendom wegens hun gespecialiseerde karakter één van de meest ontwikkelde en technisch geavanceerde vloeten ter wereld.

Tabel 1

Samenstelling van de vloot in Belgisch eigendom

Situatie op 1 januari 2001

Scheepstype	Aantal in Belgisch eigendom	Vloot in Belgisch eigendom: Gemiddelde, ouderdom (jaren)	Wereldvloot: Gemiddelde, ouderdom (jaren)
Tankers	47	9,1	13,9
Bulkcarriers	15	5,4	13,8
Algemene cargoschepen	2	14,0	17,3
Containerschepen	0	—	—
Andere schepen	18	14,5	14,9
Totaal	82	9,7	14,1

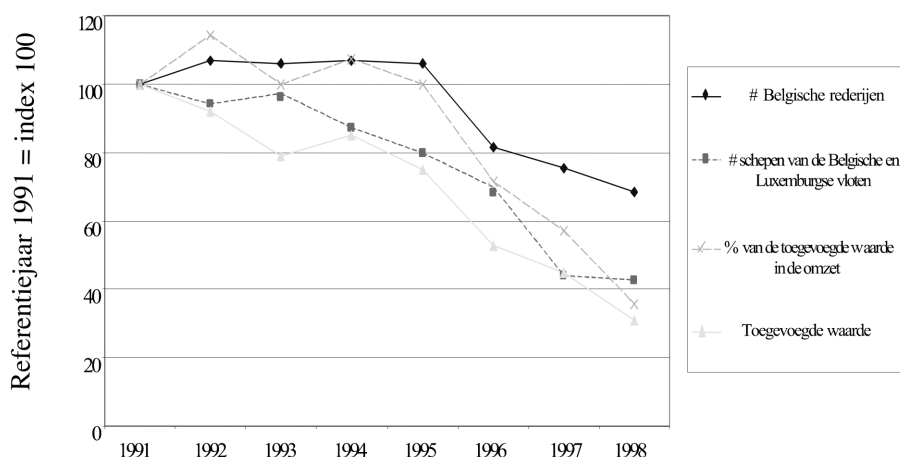
Bron: Policy Research op basis van gegevens van de BUR en Cnuced.

(42) In 2000 vertegenwoordigde de directe omzet van de Belgische koopvaardij 1,16 miljard EUR. Het onderzoeksbureau Policy Research raamt de directe toegevoegde waarde in België op 159 miljoen EUR.

(43) De Belgische autoriteiten hebben de volgende grafiek verstrekt (grafiek 2) om te illustreren dat het uitvlaggen van schepen leidt tot een aanzienlijk verlies aan toegevoegde waarde⁽¹³⁾ van de Belgische scheepvaartondernemingen in de nationale economie.

Grafiek 2

Correlatie tussen de afname van het aantal schepen varend onder Belgische en Luxemburgse vlag en de afname van het aandeel van de toegevoegde waarde in de omzet



Bron: Policy Research op basis van gegevens van de Nationale Bank van België.

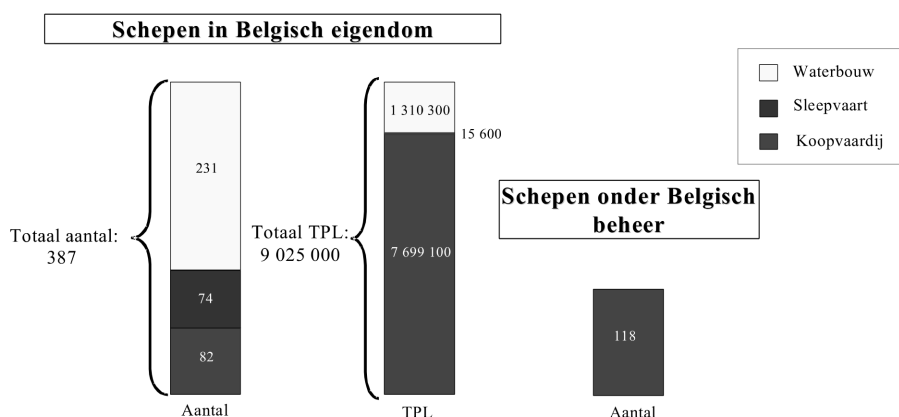
(44) In 1991 bedroeg het aandeel van de toegevoegde waarde in de omzet nog 14 %, een percentage dat aangeeft dat het merendeel van de Belgische reders destijds nog schepen in eigendom had. Sinds 1998 is dit percentage te-

ruggevallen tot ongeveer 5 %, hetgeen voor de Belgische autoriteiten weergeeft dat de Belgische reders steeds minder schepen in volledig eigendom in België hebben.

Grafiek 3

Aandeel van de vloot onder Belgisch beheer

Situatie op 1 januari 2001



Bron: Policy Research op basis van gegevens van de BRV en het ministerie van Financiën.

(45) De totale vloot in Belgisch eigendom en onder Belgisch beheer omvat 505 schepen⁽¹⁴⁾, waarvan 118 koopvaardij-schepen. Onder schepen in Belgisch eigendom verstaan de Belgische autoriteiten schepen die eigendom zijn van ondernemingen wier hoofdkantoor in België is gevestigd. Met schepen onder Belgisch beheer wordt daarentegen

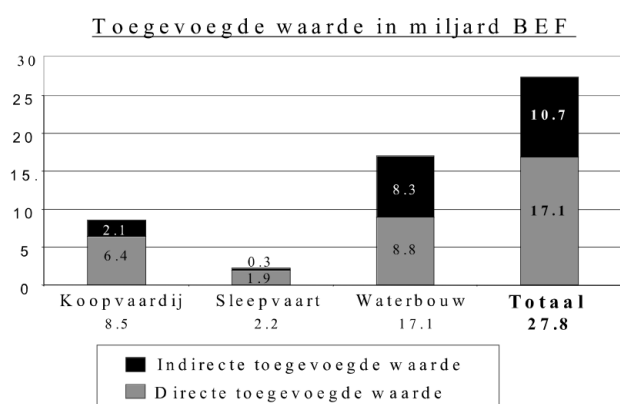
bedoeld schepen die worden bevracht door ondernemingen die hun hoofdkantoor in België hebben. De waterbouw telt het grootste aantal schepen, terwijl de koopvaardij het belangrijkste aandeel vertegenwoordigt in termen van tonnage.

2.5.2. Economisch belang van de scheepvaart

- (46) Het economisch belang van de scheepvaart moet worden afgemeten aan twee elementen: het directe effect op de vervoersactiviteiten in de letterlijke zin van het woord van scheepvaartondernemingen en het indirecte economische effect dat het resultaat is van aankopen door scheepvaartondernemingen in België.
- (47) Het economische belang van de Belgische scheepvaartsector bedroeg in termen van waarde 424 miljoen EUR in 2000, waarvan 218 miljoen EUR (52 %) werd gegenereerd door de waterbouw, 47 miljoen EUR (11 %) door de sleepvaart en 159 miljoen EUR (37 %) door de koopvaardij.

Grafiek 4

Het economisch belang van de scheepvaartsector



Bron: Policy Research.

- (48) In totaal genereert de Belgische scheepvaart, onderaanneming inbegrepen, een toegevoegde waarde van 689

miljoen EUR, en biedt werk aan 8 765 Belgische ingezetenen en aan 2 705 niet-ingezetenen. De totale toegevoegde waarde van de scheepvaartsector bedraagt aldus 0,3 % van het bruto binnenlands product van België. Hiervan wordt 441 miljoen EUR (64 %) besteed in België. Dit resulteert in een bedrag van 206 miljoen EUR aan jaarlijkse belastinginkomsten voor de staat en in een bedrag van 136 miljoen EUR aan binnenlandse investeringen.

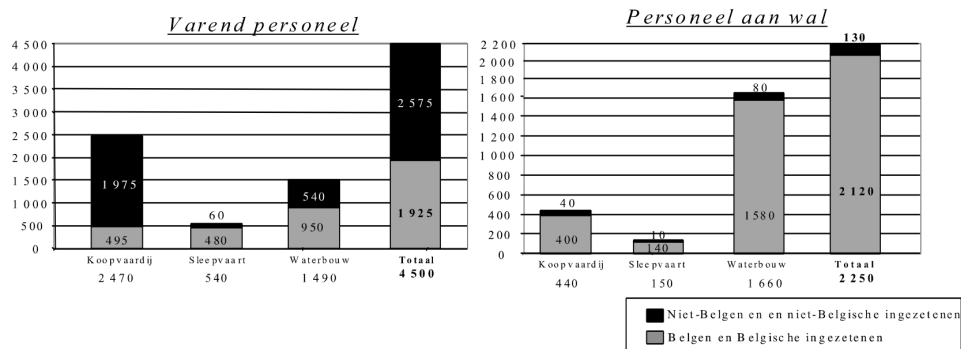
- (49) Het percentage van de bestedingen ten opzichte van de toegevoegde waarde is relatief hoog voor de waterbouw (72 %) en de sleepvaart (70 %), maar laag voor de koopvaardij (43 %), aangezien belangrijke investeringen voor de koopvaardijvloot nu in het buitenland worden gedaan.
- (50) Het aspect van deze ontwikkeling dat het meest zorgen baart, is de verdwijning van economische bedrijvigheid op het Belgisch grondgebied.

2.5.3. Het belang van de Belgische scheepvaartsector voor de communautaire werkgelegenheid

- (51) In termen van rechtstreekse arbeidsplaatsen bood de Belgische scheepvaartsector in 2000 werk aan 4 500 scheepslieden en 2 250 medewerkers aan de wal, volgens door de Belgische autoriteiten verstrekte gegevens. Circa 43 % van het varende personeel en bijna 95 % van het personeel aan wal waren Belgische ingezetenen. Het indirecte effect van de scheepvaartsector op de rest van de economie vertegenwoordigt voorts 4 720 arbeidsplaatsen en een aanvullende toegevoegde waarde van 265 miljoen EUR.
- (52) De koopvaardij draagt bij tot het merendeel van de arbeidsplaatsen voor scheepslieden (55 %) maar de bijdrage aan de werkgelegenheid aan de wal ligt veel lager (20 %), zoals wordt geïllustreerd door onderstaande grafiek.

Grafiek 5

Verdeling van arbeidsplaatsen in de Belgische scheepvaartsector



Bron: Policy Research.

- (53) Dit verschil tussen het aantal scheepslieden en het aantal werknemers aan wal illustreert, aldus de Belgische autoriteiten, het feit dat een groot deel van de activiteiten van de koopvaardij aan wal zijn overgebracht naar locaties buiten België. Het grote aantal buitenlanders en niet-Belgische ingezetenen in de koopvaardij is voorts het resultaat van de registratie van de schepen onder buitenlandse vlag en de problemen die de Belgische vloot ondervindt bij het aantrekken van jongeren voor arbeidsplaatsen aan boord van schepen.

- (54) In totaal schept de Belgische scheepvaartsector, direct en indirect, werkgelegenheid voor 11 470 personen, waarvan 8 765 Belgen of Belgisch ingezetenen. Van de 6 750 direct in de sector werkzame personen hebben 4 045 de Belgische nationaliteit, ofwel 60 %. De 4 720 indirect

werkzame personen zijn nagenoeg uitsluitend Belgische ingezetenen (95 %).

2.6. Begrotingsmiddelen

- (55) De belastingmaatregelen ten gunste van het zeevervoer zullen van invloed zijn op de ontvangsten van de staat. Gelet op het aantal schepen dat zou terugkeren naar België, verwachten de Belgische autoriteiten dat de invoering van deze maatregelen geen verlies aan belastinginkomsten voor de Belgische staat ten gevolge zal hebben.

2.6.1. *Forfaitaire belastingheffing op basis van de tonnage*

- (56) De Belgische autoriteiten hebben niet kunnen becijferen wat thans de opbrengst is van de vennootschapsbelasting voor de ondernemingen die in aanmerking komen voor het stelsel van forfaitaire belastingheffing. In plaats daarvan hebben zij de Commissie een raming verschaft van de inkomsten die het resultaat zullen zijn van dit stelsel voor de scheepvaartondernemingen: 417 745 EUR per jaar, bestaande uit 179 946 EUR voor de verplaatsing van activiteiten en 237 799 EUR voor 20 aanvullende verwachte schepen.

2.6.2. *Bijzondere afschrijvingsregeling*

- (57) Deze bijzondere afschrijvingsregeling is reeds sinds lange tijd van kracht en is nu eenvoudig neergelegd in een wetstekst. Als zodanig zal deze maatregel dus niet leiden tot aanvullende derving van belastinginkomsten.

2.6.3. *Vrijstelling van meerwaarden op zeeschepen*

- (58) Voor de scheepvaartonderneming die onderworpen is aan de klassieke vennootschapsbelasting en die aanspraak maakt op deze regeling, kan de meerwaarde alleen voor vrijstelling in aanmerking komen indien deze blijvend op één of meer afzonderlijke rekeningen van het passief van de balans worden geboekt en niet tot grondslag dient voor de berekening van de jaarlijkse dotatie aan de wettelijke reserve of voor enige beloning of toekenning. De Belgische autoriteiten noemen deze beperking de onaantastbaarheidsvoorwaarde (onaantastbaarheid van de meerwaarde). Deze voorwaarde heeft volgens de Belgische autoriteiten in feite tot gevolg dat de vrijstelling van tijdelijke aard is, aangezien de onaantastbaarheidsvoorwaarde op zeker moment niet langer vervuld is. Voor de Belgische autoriteiten wordt de meerwaarde belastbaar zodra aan deze voorwaarde niet langer wordt voldaan, met name na transacties die van invloed zijn op de rekeningen van het passief, zoals:

- verdeling van de meerwaarde in de vorm van dividend;
- aanzuivering van het boekhoudkundige verlies op deze meerwaarde;
- aanwending van de meerwaarde voor betaling van bepaalde lasten;
- opnemings ervan in het resultaat, om welke reden dan ook;
- belastbare overnemingstransacties in geval van fusie of splitsing;

- fusie of splitsing onder het regime van fiscale neutraliteit, tussen moedermaatschappij en dochterondernemingen, waarbij de moedermaatschappij voorheen de aandelen van de dochteronderneming in handen had, gepaard gaande met een vermindering van het kapitaal op de vrijgestelde reserves;
- ontbinding met liquidatie van de onderneming.

2.6.4. *Investeringsaftrek*

- (59) De Belgische autoriteiten zijn van oordeel dat het financiële effect van deze maatregel nihil zal zijn, aangezien de verhoging van de investeringsaftrek zal worden gecompenseerd door de stijging van de opbrengst van de vennootschapsbelasting.

2.6.5. *Afschaffing van het registratierecht op vestiging van hypotheek*

- (60) De opbrengst van het registratierecht op de vestiging van hypotheek op zeeschepen bedroeg:
- in 2000: 428 800 EUR;
 - in 1999: 428 000 EUR;
 - in 1998: 436 300 EUR.
- (61) Deze bedragen betreffen uitsluitend de registratie van binnenschepen (rivijscheepvaart). Op 4 december 1991 was de „Navigator” het laatste koopvaardijship dat werd geregistreerd in het Belgische hypotheekregister.

2.6.6. *Beheer van schepen voor rekening van derden*

- (62) De Belgische autoriteiten hebben medegedeeld dat er geen cijfers voorhanden zijn met betrekking tot het beheer van schepen voor rekening van derden.

2.7. Duur

- (63) De Belgische regering was oorspronkelijk van plan de voorgenomen belastingmaatregelen voor onbepaalde duur in te voeren. De Belgische autoriteiten hebben in hun schrijven van 11 maart 2003 echter de volgende toezegging gedaan: „De Belgische autoriteiten verbinden zich ertoe de Commissie overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het Verdrag 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.”
- (64) De Commissie neemt nota van deze toezegging en aanvaardt dat steun die overeenkomstig de onderhavige beschikking wordt toegekend aan ondernemingen die voor 1 januari 2013 een aanvraag hebben ingediend, wordt beschouwd als bestaande steun gedurende de tien jaren die op de aanvraag volgen. Zij maakt de Belgische au-

toriteiten opmerkzaam op het feit dat artikel 88, lid 1, van het EG-Verdrag voorschrijft dat zij tezamen met de lidstaten de bestaande steunregelingen aan een voortdurend onderzoek onderwerpt en dat zij in dat verband aan de lidstaten op elk willekeurig ogenblik dienstige maatregelen kan voorstellen die niet alleen betrekking hebben op de toelating van nieuwe begunstigden tot de regeling, maar ook op de handhaving van de voordelen die al zijn toegekend, zonder dat de termijn waarvoor de fiscale voordelen zijn voorzien hieraan in de weg kan staan.

2.8. Criteria om voor de regeling in aanmerking te komen

2.8.1. Ondernemingen die voor de regeling in aanmerking komen

(65) Overeenkomstig artikel 115, § 2, tweede lid, van de programmawet kunnen scheepvaartondernemingen alleen in aanmerking komen voor de verschillende voorgenomen belastingmaatregelen indien zij voldoen aan ten minste één van onderstaande voorwaarden:

- a) de belastingplichtige is eigenaar, mede-eigenaar of rompbevrachter van een zeeschip dat in belangrijke mate in België wordt beheerd, en dat hij zelf niet in rompbevrachting heeft gegeven;
- b) de belastingplichtige verricht in België hoofdzakelijk het commerciële beheer van een zeeschip voor een andere belastingplichtige, mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen waarvoor hij dit commerciële beheer verricht niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij beheert op een wijze als bedoeld onder a), waarbij zeeschepen in mede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom minstens 5 % belooft;
- c) de belastingplichtige houdt in België een zeeschip in tijd- of reischarter, 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 als bedoeld onder a), waarbij zeeschepen in mede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom minstens 5 % belooft.

2.8.2. Voor de regeling in aanmerking komende activiteiten

(66) Worden beschouwd als onderworpen aan forfaitaire vaststelling aan de hand van de tonnage de winst uit scheepvaart ten aanzien van de volgende voor de regeling in aanmerking komende activiteiten:

- „a) de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee, dan wel ten behoeve van de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee;
- b) alsmede de winst behaald met de exploitatie van een schip, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het verrichten van hulpverlening en voor andere werkzaamheden op zee;

c) alsmede alle activiteiten die direct samenhangen met de hiervoor bedoelde exploitatie.”.

(67) In het Franstalige ontwerp van programmawet is sprake van een ambivalentie met betrekking tot de activiteiten die voor de onderhavige regeling in aanmerking komen. In de oorspronkelijke aanmelding meldden de Belgische autoriteiten dat de forfaitaire vaststelling van toepassing was op „les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes par voie maritime internationale, ainsi que de l'exploration ou de l'exploitation des richesses naturelles en mer, et les bénéfices issus de l'exploitation d'un navire, avec lettre de mer, pour le remorquage, l'assistance et pour d'autres activités en mer, ainsi que toutes les activités qui concourent directement à l'exploitation précitée”. (Nederlandse vertaling: de winst uit de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee dan wel uit de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee alsmede de winst behaald met de exploitatie van een schip, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het verrichten van hulpverlening en voor andere werkzaamheden op zee, alsmede alle activiteiten die direct samenhangen met de hiervoor bedoelde exploitatie).

(68) Deze tekst werd, in de versie die werd goedgekeurd op 2 augustus 2002, voor wat de Franse versie betreft, gewijzigd, waarbij het voorzetsel „de”, onderstreept in voorgaande tekst, werd vervangen door „pour” (Nederlandse vertaling: „ten behoeve van”). Hoe het ook zij, de diensten van de Commissie zijn voor zowel de twee Franse versies als de Nederlandse versie (¹⁵), tot de volgende uitleg gekomen: in aanmerking voor een regeling van forfaitaire winstvaststelling komt een zeeschip:

- a) voor het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee;
- b) ten behoeve van de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee;
- c) voor het verrichten van sleepvaart, voor het verrichten van hulpverlening en voor andere werkzaamheden op zee, alsmede alle activiteiten die direct samenhangen met de hiervoor bedoelde exploitatie.

(69) Aangezien de Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer niet van toepassing zijn op activiteiten ten behoeve van de exploratie of de exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee, zou een dergelijke interpretatie voor de diensten van de Commissie aanleiding kunnen vormen om een procedure in te leiden ten aanzien van dit aspect van de regeling. Tijdens een werkvergadering op 25 oktober 2002 hebben de vertegenwoordigers van het Belgische ministerie van Financiën erkend dat er sprake is van een ambivalentie maar verklaard dat deze bepaling van artikel 115 van de programmawet in wezen als volgt moest worden uitgelegd: de regeling van forfaitaire winstvaststelling is van toepassing op:

- „a) de winst uit de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee;

— in het internationaal verkeer over zee,

— dan wel ten behoeve van de exploratie of de exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee;

- b) alsmede de winst behaald met de exploitatie van een schip, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het verrichten van hulpverlening en voor andere werkzaamheden op zee, alsmede alle activiteiten die direct samenhangen met de hiervoor bedoelde exploitatie.”

(70) Om die reden hebben de diensten van de Commissie in hun schrijven van 30 oktober aan de Belgische autoriteiten verzocht om een schriftelijke bevestiging dat de Belgische autoriteiten deze laatstgenoemde uitleg zullen geven aan artikel 115.

(71) In hun antwoord van 5 december 2002 hebben de Belgische autoriteiten een einde gemaakt aan deze ambivalentie door zich ertoe te verbinden dat de tekst als volgt zal worden uitgelegd:

„Artikel 115 van de programmawet moet worden uitgelegd als wordt het voordeel van de forfaitaire vaststelling uitsluitend toegekend voor de inkomsten uit de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen alsmede alle activiteiten die direct samenhangen met deze exploitatie:

— op internationale zeeroutes;

— op routes van en naar installaties op zee bestemd voor de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen (bijvoorbeeld verbindingsschepen, stand-by & supply vessels gebruikt voor het vervoer van lading of passagiers over internationale zeeroutes voor de off-shore-industrie).”

(72) De Commissie gaat ervan uit dat bij de tenuitvoerlegging van de voorgenomen maatregelen deze uitleg zal worden gehanteerd.

(73) De Belgische autoriteiten hebben voorts in hun schrijven van 5 december 2002 te kennen gegeven geen uitputtende opsomming te kunnen geven van de „activiteiten die direct samenhangen met de [...] exploitatie” van de schepen die voor de regeling in aanmerking komen. Zij hebben zich er niettemin toe verbonden erop toe te zien dat deze activiteiten nauw samenhangen met het zeevervoer en de Commissie te dien einde ter indicatie de volgende opsomming verstrekt:

— laden of lossen door de reder voor zijn eigen rekening en verstrekking van faciliteiten uitsluitend voor deze activiteiten;

— opslag van de lading op de kade of in de nabijheid ervan, mits uitsluitend van tijdelijke aard;

— consolidatie of verdeling van de lading onmiddellijk vóór of na de reis indien deze activiteit niet samenhangt met het vervoer over de weg of via het spoor;

— verhuring van containers in rechtstreeks verband met de vervoersactiviteiten zoals omschreven in artikel 115 van de programmawet;

— verkoop van vervoerbewijzen;

— reclame en marketing;

— kortetermijnbeleggingsinkomsten uit het bedrijfskapitaal, echter uitgezonderd inkomsten uit financiële vaste activa;

— beheer van schepen en technische diensten ten dienste van de hoofdactiviteit;

— „shipbrokerage”-activiteiten voor rekening van eigen schepen;

— administratieve en verzekeringsdiensten in rechtstreeks verband met het vervoer van personen en goederen (douane, documenten, BTW, enz.);

— de volgende activiteiten voor passagiersschepen:

— in- en uitschepen van passagiers en terbeschikkingstelling van de uitrusting voor deze activiteiten (bijvoorbeeld inkomsten uit de verhuring van parkeerplaatsen op voorwaarde dat dergelijke inkomsten afkomstig van niet-passagiers gemiddeld niet meer bedragen dan 10 % van de inkomsten afkomstig van passagiers, van winkels op de kade, binnen de limieten van de terminal, op voorwaarde dat het assortiment dat van het schip niet overschrijdt, enz.);

— excursies voor passagiers op voorwaarde dat de passagier beschikt over een cabine aan boord van het schip;

— verkoop aan boord van artikelen of de verstrekking van diensten aan passagiers, zoals:

— voedingsmiddelen en dranken;

— vertier met uitzondering van weddenschappen, speelafels, casino's (behalve onder bepaalde hierna beschreven voorwaarden);

— alcoholhoudende dranken, parfums en tabak, uitgezonderd luxeartikelen (behalve onder bepaalde hierna beschreven voorwaarden);

— wisselen van geld voor persoonlijk gebruik van de passagiers.

— de vervreemding van activa die door de belastingplichtige zijn gebruikt voor de exploitatie. Het betreft niet alleen door de belastingplichtige geëxploiteerde schepen maar tevens het onroerend goed dat diende voor het beheer en andere exploitatiemiddelen die werden aangewend voor het laden en lossen van de geëxploiteerde schepen. De waardevermeerdering of -vermindering op zeeschepen die onderworpen zijn aan forfaitaire winstvaststelling worden dan ook geacht begrepen te zijn in de forfaitair vastgestelde winst.

(74) De Belgische autoriteiten hebben vervolgens twee typen activiteiten genoemd die, tot aan een zekere limiet en mits de opbrengsten ervan beperkt blijven, in aanmerking kunnen komen voor de forfaitaire winstvaststelling:

a) verwante en tijdelijke activiteiten die de onderneming uitoefent teneinde het personeel en de activa bestemd voor de hoofdactiviteit van de onderneming ten volle te benutten en voorzover deze activiteiten minimaal zijn in vergelijking met deze hoofdactiviteit;

b) weddenschappen, speeltafels en casino's die gewoonlijk voor vertier worden aangeboden aan passagiers en de gebruikelijke verkoop van luxeartikelen aan boord van een schip dat bestemd is voor een activiteit die in aanmerking komt voor de regeling, „maar uitsluitend voorzover de behaalde omzet verwaarloosbaar is in vergelijking met omzet uit de hoofdactiviteit”.

(75) De Belgische autoriteiten hebben daarentegen de volgende niet-uitputtende lijst verstrekt van activiteiten waarvan zij menen dat deze onmiskenbaar los staan van de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen en die derhalve in geen geval in aanmerking kunnen komen voor de regeling:

- exploitatie van een scheepswerf;
- exploitatie van vissersboten;
- vervoer van de lading van de klant naar een opslagplaats en vervolgens naar de kade;
- vervoer van de kade naar een opslagplaats en vervolgens naar de klant;
- vervoer over land van containers;
- elke activiteit die niet rechtstreeks samenhangt met de geëxploiteerde schepen, zoals de exploitatie van een conferentie- of tentoonstellingscentrum;
- de verkoop aan boord van een schip van producten die niet tot de gebruikelijke praktijk kunnen worden gerekend.

2.9. Maatregelen om misbruik tegen te gaan

(76) De maatregelen om misbruik tegen te gaan moeten voorkomen dat belastingplichtigen heimelijk gebruikmaken van de voorgenomen maatregelen voor activiteiten die niet voor de regeling in aanmerking komen.

(77) De maatregelen om misbruik tegen te gaan die gewoonlijk getroffen worden in verband met een regeling voor de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage, omvatten in het algemeen de verplichting een gescheiden boekhouding te voeren indien de onderneming ook activiteiten uitoefent die niet voor de regeling in aanmerking komen, de toepassing van bepaalde fiscale voorschriften ten aanzien van overdrachtsprizen en ten aanzien van de verdeling van de schuldenlast, alsmede regels inzake groepen van ondernemingen.

2.9.1. Gescheiden boekhouding

(78) Artikel 115, § 2, derde lid, van de programmawet⁽¹⁶⁾ geeft een definitie van wat wordt verstaan onder een „divisie” voor maritieme activiteiten van een onderneming, maar dit artikel noch de rest van de programmawet vermelden of de instelling van een dergelijke divisie verplicht is wanneer een scheepvaartonderneming actief is op gebieden die niet voor de regeling in aanmerking komen. De term „divisie” komt dan ook nergens anders voor in de programmawet, met uitzondering van artikel 120, § 1, dat bepaalt dat een onderneming van de forfaitaire winst vastgesteld aan de hand van de tonnage,

de beroepsverliezen mag aftrekken die binnen hetzelfde belastbare tijdperk werden geleden in een andere „divisie” van de vennootschap a priori aanwezig in andere activiteiten dan het zeevervoer, „voorzover en in de mate deze beroepsverliezen niet van de winst van enige andere divisie van de vennootschap kunnen worden afgetrokken”.

(79) De diensten van de Commissie verzochten de Belgische autoriteiten in hun schrijven van 31 juli 2002 om opheldering over de vraag of dit ontbreken van elke verwijzing naar het begrip „divisie” in de artikelen die verband houden met de nieuwe fiscale bepalingen moest worden opgevat „als leidend tot de ontoepasbaarheid of onwerkbaarheid van de voorwaarden verbonden met de definitie van „divisie” en derhalve de mogelijkheid biedend tot een heimelijke uitbreiding van het voordeel van de nieuwe belastingregels naar niet voor de regeling in aanmerking komende activiteiten uit hoofde van de Communautaire kaderregeling betreffende overheidssteun voor het zeevervoer”.

(80) In hun schrijven van 5 september 2002 hebben de Belgische autoriteiten verklaard dat, in het geval „ondernemingen andere maatschappelijke doelen hebben dan de exploitatie van het zeevervoer”, zij „vanzelfsprekend specifiek zullen moeten aantonen dat de voorwaarden voor de toepassing van de forfaitaire winstvaststelling aan de hand van de tonnage vervuld worden, hetzij voor de gehele vennootschap, hetzij voor een divisie van de vennootschap”. In de praktijk zullen de Belgische belastingautoriteiten nagaan of er sprake is van een „divisie” alvorens al dan niet gunstig te antwoorden op het voorafgaande verzoek om in aanmerking te komen voor de forfaitaire vaststelling, verzoek zoals voorzien in artikel 116 van de programmawet. Vervolgens zal instemming worden verleend, hetzij voor de gehele vennootschap, hetzij voor de divisie die de voor de regeling in aanmerking komende activiteiten uitoefent.

(81) Met betrekking tot de uitsplitsing van de overheadkosten heeft België zich er in voornoemd schrijven van 5 december 2002 toe verbonden dezelfde uitsplitsing te gebruiken als die van de verdragen die beogen dubbele belastingheffing te voorkomen tussen vaste inrichtingen gevestigd in België en vaste inrichtingen in het buitenland. De wijze van uitsplitsing van de overheadkosten zal worden bepaald rekening houdend met de bijzonderheden van elke onderneming, dat wil zeggen door naar gelang van het geval een van de elementen van de resultaatrekening of de balansrekening als uitsplitsingscriterium te nemen, bijvoorbeeld de brutowinst, de omzet, de uitbetaalde lonen, of de vaste activa.

2.9.2. Overdrachtsprizen

(82) De Belgische autoriteiten moeten nagaan of de handelstransacties tussen de voor de regeling in aanmerking komende divisie en de andere divisies van de vennootschap, hebben plaatsgevonden volgens de belastingregels om misbruik te voorkomen die gewoonlijk gelden met betrekking tot de overdrachtsprizen voor transacties binnen een groep, teneinde te voorkomen dat belastinginkomsten wegvloeien naar activiteiten die niet voor de regeling in aanmerking komen door middel van onjuiste facturatie van verrichtingen.

- (83) De programmawet voorziet niet in specifieke regels met betrekking tot de overdrachtprijzen. Desalniettemin hebben de Belgische autoriteiten verklaard dat de belastingautoriteiten zich indien nodig kunnen beroepen op bepaalde maatregelen van het nationaal recht die erop gericht zijn misbruik van overdrachtprijzen tegen te gaan, zoals rondzendbrief AAF 98-003 van 28 juni 1999 van het Belgische ministerie van financiën, ook al heeft deze betrekking op de toepasselijke regels inzake overdrachtprijzen uitsluitend tussen afzonderlijke juridische entiteiten. Deze maatregelen worden in voorkomend geval automatisch toegepast op transacties tussen twee verschillende vennootschappen.
- (84) Met betrekking tot de overdrachtprijzen binnen eenzelfde onderneming, dat wil zeggen tussen „divisies” van eenzelfde vennootschap, hebben de Belgische autoriteiten zich er in hun schrijven van 5 december 2002 bovendien toe verbonden in de praktijk bij de toepassing van genoemde rondzendbrief de maritieme divisie waarvoor forfaitaire winstvaststelling plaatsvindt, te beschouwen als een afzonderlijke entiteit. Aldus voorkomt de fiscus de overdracht van „abnormale of vrijwillige” voordelen tussen onderscheiden divisies van eenzelfde vennootschap, overeenkomstig het „beginsel van volledige concurrentie” vastgelegd in het nationaal Belgisch recht.
- (85) Voorts verdient vermelding dat de Belgische belastingadministratie expliciet de hoofdbeginselen van de OESO inzake overdrachtprijzen voor multinationale ondernemingen erkent. Bij de behandeling van overdrachtprijzen binnen één enkele onderneming zal België „de theorie van de afzonderlijke entiteit” toepassen ten aanzien van maritieme divisies die hebben geopteerd voor de forfaitaire vaststelling.
- 2.9.3. Verdeling van de elementen van het passief over de in aanmerking komende activiteiten en de niet in aanmerking komende activiteiten**
- (86) Regelingen voor forfaitaire winstvaststelling omvatten normaal gesproken specifieke bepalingen om te voorkomen dat de begunstigde ondernemingen de eigen middelen toewijzen aan de activiteiten die voor de regeling in aanmerking komen en de schulden aan de niet voor de regeling in aanmerking komende activiteiten; schulden leiden immers tot aftrekbare kosten voor de bepaling van de gewone vennootschapsbelasting. Dergelijke methodes zouden de ondernemingen in staat stellen de voordelen van de forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage ten onrechte uit te breiden naar niet voor de regeling in aanmerking komende activiteiten.
- (87) De Belgische autoriteiten hebben de Commissie geen bewijzen verstrekt van het mogelijk bestaan van dergelijke bepalingen in de Belgische belastingwetgeving. Zij hebben zich daarentegen verbonden op ad-hoc-basis na te gaan of de uitgaven met betrekking tot de schuld op de juiste wijze zijn verdeeld tussen de verschillende divisies, naar analogie met de bestaande gebruiken van de Belgische fiscus inzake de verdeling van overheadkosten.
- 2.9.4. Groepen ondernemingen**
- (88) België kent thans geen systeem van fiscale consolidatie. Volgens het Belgisch recht wordt elke onderneming in fiscaal opzicht afzonderlijk beschouwd.
- (89) Elke onderneming die deel uitmaakt van een groep, of deze nu Belgisch of buitenlands is, kan onafhankelijk opteren voor de toepassing van de winstvaststelling aan de hand van de tonnage, zonder dat dit consequenties heeft voor de andere leden van de groep. In het bijzonder impliceert het feit dat een lid van een groep opteert voor de belastingheffing aan de hand van de tonnage, niet dat andere ondernemingen van dezelfde groep, die potentieel voor de regeling in aanmerking komen, eveneens moeten worden onderworpen aan de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst aan de hand van de tonnage.
- 2.10. Ontstentenis van voorwaarden in verband met de registratie onder een communautaire vlag**
- (90) De fiscale regeling inzake forfaitaire winstvaststelling vereist niet dat de betrokken schepen geregistreerd zijn onder communautaire vlag.
- (91) De Belgische regering vreesde namelijk dat te strikte voorwaarden met betrekking tot de vlag alle inspanningen van de regelingen teniet zouden doen. De Belgische autoriteiten zijn van oordeel dat de regeling voldoende maatregelen bevat om reders ertoe te bewegen hun schepen onder Belgische vlag te registreren. Zij erkennen niettemin dat bepaalde van de voorgestelde maatregelen zouden kunnen worden gebruikt zonder dat de begunstigten ertoe worden aangezet te kiezen voor de Belgische vlag.
- (92) Het geheel van ingevoerde maatregelen ter bevordering van de sector van zeevervoer in België zal, aldus de Belgische autoriteiten, noodzakelijkerwijs leiden tot een toename van het aantal in Belgische geregistreerde schepen.
- (93) Niettemin hebben de Belgische autoriteiten zelf toegegeven dat er van de voorgenomen belastingmaatregelen onvoldoende stimulans uitgaat om ertoe te leiden dat alle door in België gevestigde reders geëxploiteerde schepen worden geregistreerd onder Belgische vlag. Volgens de Belgische autoriteiten is het niet redelijk te denken dat alle schepen van een Belgische reder in de praktijk kunnen worden overgebracht naar het Belgische scheepsregister. Zij verwachten met name dat de meerderheid van de schepen die in reis- of tijdcharter worden gehouden, niet zullen terugkeren onder Belgische vlag.
- (94) Dit betekent echter niet dat de Belgische regering over geen enkel middel tot controle zou beschikken met betrekking tot de exploitatie van schepen die varen onder de vlag van derde landen. Met het oog op een dergelijke controle wensen de Belgische autoriteiten hun bevoegdheid aan te wenden in het kader van de havencontrole op schepen uit hoofde van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control van januari 1982 en de communautaire richtlijn inzake de havencontrole in de lidstaten ⁽¹⁷⁾.

(95) De Belgische autoriteiten hebben verklaard dat zij beter in staat zullen zijn de veiligheid van de schepen van een in België gevestigde reder en zijn werkzaamheden te controleren, zodra ten minste één van zijn schepen onder Belgische vlag vaart. De autoriteiten moeten aan deze reder dan namelijk attesten verstrekken inzake de conformiteit van zijn werkzaamheden met de ISM-code⁽¹⁸⁾. De Belgische autoriteiten stellen dat zij daartoe verplicht zijn de voorgeschreven procedures in het kader van de afgifte van een „conformiteitsdocument” te verifiëren en derhalve de kwaliteit van de vloot in zijn geheel. Bovendien hebben de Belgische autoriteiten in hun schrijven van 11 maart 2003 toegezegd dat zij van elke onderneming die een aanvraag indient om onder de forfaitaire winstvaststellingsregeling te vallen, zullen eisen dat deze zich ertoe verbindt om op haar schepen die onder de vlag van een derde land varen, de communautaire en internationale voorschriften inzake veiligheid en arbeidsomstandigheden na te leven.

2.11. Overlapping met andere systemen

(96) Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, bestaan er momenteel geen specifieke maatregelen ter ondersteuning van de Belgische koopvaardij, gelet op het feit dat er thans in het Belgisch scheepsregister geen enkel koopvaardijship meer voorkomt dat nog actief is in het internationale scheepsverkeer.

2.12. Verbintenissen van België

(97) De Belgische autoriteiten hebben zich ertoe verbonden bij de Commissie jaarlijks verslag uit te brengen over de ontwikkeling van de werkgelegenheid aan boord van onder Belgische vlag varende schepen en over de Belgische vloot, alsmede over het aantal ondernemingen dat in aanmerking komt voor de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst aan de hand van de tonnage. In die verslagen zal tevens worden ingegaan op de gevolgen die de verschillende belastingmaatregelen zouden kunnen hebben voor de registers van andere lidstaten en voor de tewerkstelling van communautaire zeelieden.

(98) De Belgische autoriteiten hebben zich er tevens toe verbonden erop toe te zien dat geen enkele onderneming ingevolge de maatregelen die voorwerp zijn van de onderhavige beschikking, alsmede elke andere steunmaatregel meer gecumuleerde steun ontvangt dan is toegestaan op grond van punt 10 van de communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer.

3. BEOORDELING

3.1. Het bestaan van een steunmaatregel als bedoeld in het EG-Verdrag

(99) Op grond van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag zijn „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 gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.

(100) Middels forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage en andere maatregelen ten gunste van de rederijen, willen de Belgische autoriteiten met staatsmiddelen voordelen toekennen aan bepaalde ondernemingen. Deze steunmaatregelen dreigen de concurrentie te vervalsen en kunnen het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden. Om bovenstaande redenen vormen de verschillende maatregelen waarover hier wordt gesproken staatssteun als bedoeld in artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

3.2. Rechtsgrond

(101) Artikel 87, lid 2, van het EG-verdrag, op grond waarvan met de gemeenschappelijke markt verenigbaar zijn: steunmaatregelen van sociale aard aan individuele gebruikers op voorwaarde dat deze toegepast worden zonder onderscheid naar de oorsprong van producten, steunmaatregelen tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen, steunmaatregelen aan de economie van bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland die nadeel ondervinden van de deling van Duitsland, voorzover deze steunmaatregelen noodzakelijk zijn om de door deze deling berokkende economische nadelen te compenseren, is in het onderhavige geval niet van toepassing.

(102) Evenmin van toepassing is artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag, op grond waarvan steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst mogelijk verenigbaar worden geacht.

(103) Artikel 87, lid 3, onder b), van het Verdrag, op grond waarvan steunmaatregelen ter bevordering van de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang of voor opheffing van een ernstige verstoring van de economie van een lidstaat mogelijk verenigbaar worden geacht, en artikel 87, lid 3, onder d), op grond waarvan steunmaatregelen ter bevordering van de cultuur en de instandhouding van het culturele erfgoed mogelijk verenigbaar worden geacht, zijn niet van toepassing op de staatssteunmaatregelen in het zeevervoer.

(104) Op grond van artikel 87, lid 3, onder c), zijn steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken verenigbaar met de gemeenschappelijke markt, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. De Commissie beschouwt artikel 87, lid 3, onder c), als de geschikte rechtsgrond die in het onderhavige geval van toepassing is.

(105) In het algemeen mag de tenuitvoerlegging van steunverlening niet ten koste gaan van de economieën van andere lidstaten en mag niet kunnen leiden tot een zodanige concurrentievervalsing tussen de lidstaten dat het gemeenschappelijk belang hierdoor wordt geschaad. De staatssteunmaatregelen moeten steeds beperkt blijven tot wat nodig is voor de verwezenlijking van hun doel en de steun moet op heldere wijze worden toegekend. Er moet steeds worden gekeken naar het cumulatieve effect van alle steun die door de (nationale, regionale en plaatse-

lijke) overheden wordt toegekend voor elke onderneming.

- (106) De steunmaatregelen ten behoeve van de maritieme sector moeten met name worden getoetst aan de communautaire richtsnoeren van 1997 inzake staatssteun aan het zeevervoer ⁽¹⁹⁾, hierna genoemd de „communautaire richtsnoeren”. Hierin worden de staatssteunregelingen omschreven die ter bevordering van de belangen van het zeevervoer in de Gemeenschap mogen worden ingevoerd ter realisering van algemene doelstellingen als:

- instandhouding van werkgelegenheid in de Gemeenschap (op zee en aan de wal);
- verbetering van de veiligheid;
- instandhouding van de maritieme knowhow in de Gemeenschap en ontwikkeling van maritieme bekwaaamheden.

- (107) Derhalve heeft de Commissie de verenigbaarheid van de verschillende voorgenomen fiscale maatregelen getoetst aan genoemde communautaire richtsnoeren.

3.3. Omschrijving van de in aanmerking komende activiteiten: exploratie en exploitatie van natuurlijke rijkdommen van de zee

- (108) Gezien de verbintenis die door de Belgische autoriteiten is aangegaan inzake de interpretatie die aan artikel 115 van de programmawet (zie punt 2.8.1 van onderhavige beschikking, overweging 67) moest worden gegeven, is de Commissie van mening dat er geen reden is om een procedure in te leiden tegen artikel 115 van de programmawet in haar huidige vorm. Genoemde verbintenis komt er op neer dat alleen het vervoer naar en vanuit installaties op zee en niet de activiteiten in verband met exploratie en exploitatie van natuurlijke rijkdommen van de zee voor de forfaitaire vaststellingsregeling in aanmerking zullen kunnen komen. Indien artikel 115 van de programmawet in de toekomst zou worden toegepast op basis van de in overweging 64 gegeven lezing, zal de Commissie niet aarzelen om de procedure te beginnen tegen uitbreiding van de bij deze beschikking goedgekeurde maatregelen tot de activiteiten met betrekking tot exploratie en exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee.

3.4. Forfaitaire winstvaststellingsregeling geldend voor rederijen

3.4.1. Eerdere beschikkingen van de Commissie betreffende soortgelijke forfaitaire vaststellingsregelingen in de andere lidstaten

- (109) De afgelopen jaren heeft de Commissie reeds, op dezelfde rechtsgrond, een aantal forfaitaire vaststellingsregelingen op basis van de tonnage goedgekeurd ten gunste van het zeevervoer in verschillende lidstaten.

1. de Nederlandse forfaitaire vaststellingsregeling op basis van de tonnage (geval N 738/1995, goedgekeurd op 20 maart 1996);
2. de Duitse forfaitaire vaststellingsregeling op basis van de tonnage (geval N 396/1998, goedgekeurd op 25 november 1998);

3. de Britse forfaitaire vaststellingsregeling op basis van de tonnage (geval N 790/1999, goedgekeurd op 2 augustus 2000);

4. de Spaanse forfaitaire vaststellingsregeling op basis van de tonnage (geval N 736/2001, goedgekeurd op 27 februari 2002);

5. de Deense forfaitaire vaststellingsregeling op basis van de tonnage (geval N 563/2001, goedgekeurd op 12 maart 2002);

6. de Finse forfaitaire vaststellingsregeling op basis van de tonnage (geval N 195/2002, goedgekeurd op 16 oktober 2002);

7. de Ierse forfaitaire vaststellingsregeling op basis van de tonnage (geval N 504/2002, goedgekeurd op 11 december 2002);

8. de Spaanse forfaitaire vaststellingsregeling op basis van de tonnage geldend voor het district Biscaye (geval N 572/2002, goedgekeurd op 5 februari 2003).

3.4.2. Overeenkomsten en verschillen met de eerder door de Commissie goedgekeurde regelingen

- (110) Ten aanzien van de forfaitaire vaststellingsregeling ten gunste van zeevervoersondernemingen merkt de Commissie op dat het voorgestelde ontwerp sterk lijkt op de eerder genoemde regelingen, behalve op de onderstaande vier punten:

1. invoering van een zeer laag tarief boven de 40 000 ton om de grootste koopvaardisschepen weer onder Belgische vlag terug te brengen;
2. het feit dat onder de regeling bepaalde nevenactiviteiten vallen die niet rechtstreeks met het zeevervoer te maken hebben;
3. de mogelijkheid om de verliezen van andere, niet onder de forfaitaire vaststellingsregeling vallende divisies af te trekken van de forfaitaire belasting;
4. het bestaan van aftrekmogelijkheden voor minder dan tien jaar oude schepen.

- (111) De verenigbaarheid van de basisregeling (d.w.z. zonder de vier bovengenoemde specifieke punten) wordt hieronder geanalyseerd in de punten 3.4.3 en 3.4.4.

3.4.2.1. Tarieven voor schepen van meer dan 40 000 ton

- (112) De communautaire richtsnoeren staan zo'n tarief in principe toe, maar de diensten van de Commissie hebben zich wel afgevraagd of de invoering van een tarief van 0,05 EUR per schip van 100 ton boven de 40 000 ton niet tot concurrentievervalsing binnen de Gemeenschap zou kunnen leiden, aangezien alle voordien door de Commissie goedgekeurde forfaitaire vaststellingsregelingen dergelijke maatregelen voor schepen groter dan 40 000 ton niet kennen.

- (113) Onderstaande tabel laat voor de reeds door de Commissie goedgekeurde regelingen de tarieven zien voor de bepaling van de belastinggrondslag, die zelf weer afhangt van het voor de rederijen geldende belastingtarief.

Tabel 2

Tarieven voor de vaststelling van de belastinggrondslag in bepaalde lidstaten

Tonnage	Tarieven in euro per schijf van 100 ton en per dag						
	NL	D	DK	VK	SP	IRL	FIN
Van 0 tot 1 000 NT	0,91	0,92	0,94	0,97	0,90	1,00	1,38
Tot 10 000 NT	0,67	0,69	0,67	0,73	0,70	0,75	1,03
Tot 25 000 NT	0,46	0,46	0,40	0,48	0,40	0,50	0,69
Boven de 25 000 NT	0,23	0,23	0,27	0,24	0,20	0,25	0,57

Bron: Commissie.

(114) Zo hebben de diensten van de Commissie bij schrijven van 30 oktober 2002 België gevraagd om „alle informatie en argumenten te leveren die een tarief van 0,05 EUR voor schepen van meer dan 40 000 ton kunnen rechtvaardigen, aangezien de tarieven die de Commissie voordien heeft aanvaard voor recente forfaitaire vaststellingsregelingen in andere lidstaten variëren van 0,20 tot 0,25 EUR voor de grootste tonnages”.

(115) In hun brief van 5 december 2002 hebben de Belgische autoriteiten de invoering van een speciaal tarief voor schepen van meer dan 40 000 ton als volgt verdedigd.

Volgens de door hen verstrekte gegevens bedroeg het totaal aantal schepen van meer dan 40 000 nettoton in de wereld in november 2002 1 257, op een wereldvloot van 28 155 schepen. Qua aantal eenheden maakt dit soort schepen slechts 4,5 % van de wereldvloot uit, maar wat draagvermogen betreft daarentegen bedraagt dit percentage 34,17 % ⁽²⁰⁾.

(116) Slechts 143 van dit soort schepen, ofwel 0,5 % van de wereldvloot in eenheden en 3,5 % wat capaciteit betreft, staan geregistreerd in een lidstaat van de Europese Unie, zoals onderstaande tabel laat zien.

Tabel 3

Aantal schepen van meer dan 40 000 ton en de lidstaten

Land	Aantal schepen	Commentaar
Griekenland	108	Op een Griekse vloot van 3 261 schepen, waarvan volgens de CNUCED 2 476 (75 %) schepen onder niet-Griekse vlag varen
Spanje	7	6 olietankers van < 48 933 NT + 1 olietanker van 60 120 NT
Italië	6	2 olietankers van 45 740 NT + 4 bulkcarriers of ertstankers < 47 584 NT + 1 bulkcarrier van 56 579 NT
Verenigd Koninkrijk	6	4 containerschepen van < 48 880 NT + 1 olietanker van 41 316 NT + 1 olietanker van 105 889 NT
Frankrijk	4	1 bulkcarrier van 56 709 NT + 2 olietankers van < 100 000 NT + 1 olietanker van 108 708 NT
Duitsland	4	4 containerschepen van < 42 233 NT
Nederland	4	2 containerschepen van 46 660 NT + 2 containerschepen van 48 880 NT
Luxemburg	3	3 olietankers tussen de 84 545 NT en 95 323 NT
Portugal	1	1 bulkcarrier van 49 344 NT

Bron: Belgische overheid.

- (117) De Belgische autoriteiten hebben ook onderstaande tabel verschaft die het bedrag van de jaarlijkse belastingen, d.i. forfaitaire vaststelling plus andere belastingen, voor een schip van 100 000 NT ton vergelijkt tussen België en de verschillende landen met een open register ⁽²¹⁾.

Tabel 4

Vergelijking van de belastingdruk voor een schip van 100 000 ton in landen met een goedkope vlag en in België

Land	Totaalbedrag van de belastingen (in euro)	Voor de simulatie gebruikte bronnen
Bermuda (*)	20 634,95	(Bron: LSM International Ship Registers & Management Services 2001)
Panama	13 214,00	(Bron: www.panaconsul.com)
Liberia (**)	14 027,00	(Bron: www.lisr.com)
Malta	9 282,34	(Bron: www.malta-law.com/shipyachtregistration.html)
Cyprus (***)	10 203,80	(Bron: www.demetriades.com/html/ship-registration.htm)
Bahamas	15 501,63	(Bron: www.higgsjohnson.com)
Vanuatu	10 165,00	(Bron: LSM International Ship Registers & Management Services 2001)
België (****)	25 512,00	(Bron: Belgische Redersvereniging)

Bron: Belgische Redersvereniging.

(*) Bermuda, het duurste land, heeft slechts 1,75 % van de schepen die groter zijn dan 40 000 NT.

(**) Aftrek kan worden verleend naar gelang van de tonnage en het aantal schepen in de vloot.

(***) De volgende belastingaftrek wordt verleend: 30 %, indien de bemanning uit Cyprus komt en het technisch beheer wordt verzorgd door een in Cyprus gevestigde maatschappij;
+ 2,5 % voor iedere Cypriotische officier + 1,5 % voor ieder subaltern bemanningslid dat Cypriotisch is.

(****) De regeling voorziet in belastingaftrek afhankelijk van de ouderdom van het schip: 0-4 jaar: 50 %, en 5-10 jaar: 25 %.

- (118) De Belgische autoriteiten zijn van mening dat er, ondanks het degressieve tarief van de forfaitaire vaststelling, niet voldoende met grote schepen rekening wordt gehouden. Met name de tankers (53 % van de schepen van meer dan 40 000 ton) en de bulkcarriers (41,7 % van de schepen van meer dan 40 000 ton) nemen in de vloot van de Belgische reders een belangrijke plaats in. Om hun gegevens kracht bij te zetten beweren de Belgische autoriteiten dat de grootste van de in eigendom zijnde schepen onder goedkope vlag zullen blijven varen, indien er voor schepen boven de 40 000 ton geen veel lager tarief wordt ingevoerd.

- (119) De Commissie vreest evenwel dat de invoering van een dermate laag tarief voor sommige niet-Belgische reders een reden kan zijn om hun schepen van een communautair register over te brengen naar het Belgische register. De Commissie is dan ook van mening dat het betrokken tarief binnen de Gemeenschap tot concurrentievervalsing zou kunnen leiden. Derhalve wenst de Commissie in verband met het voor schepen van meer dan 40 000 ton geldende tarief van 0,05 EUR per schijf van 100 ton de onderzoeksprocedure in te leiden.

3.4.2.2. Nevenactiviteiten die niet rechtstreeks met de vervoersactiviteit te maken hebben

- (120) De Commissie heeft tot nu toe geweigerd om de regelingen voor forfaitaire vaststelling op basis van de ton-

nage ook te laten gelden voor activiteiten die niet rechtstreeks met het zeevervoer te maken hebben. De Belgische autoriteiten hebben in hun schrijven van 5 december 2002 een lijst van in aankomende activiteiten vermeld waarbij de Commissie in een aantal gevallen ernstige twijfel heeft over de aanwezigheid van een rechtstreekse band met de vervoersactiviteit, namelijk:

- verwante en tijdelijke activiteiten die de onderneming uitoefent teneinde het personeel en de activa bestemd voor de hoofdactiviteit van de onderneming ten volle te benutten en voorzover deze activiteiten minimaal zijn in vergelijking met deze hoofdactiviteit;
- 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;
- reclame en marketing;
- kortetermijnbeleggingsinkomsten uit het bedrijfskapitaal; echter uitgezonderd inkomsten uit financiële vaste activa;
- „shipbrokerage“-activiteiten voor rekening van eigen schepen;

— de vervreemding van exploitiemiddelen, zoals onroerend goed dat diende voor het beheer en andere exploitiemiddelen die werden aangewend voor het laden en lossen van de geëxploiteerde schepen.

(121) De Commissie is nog steeds van mening dat er geen rechtstreeks verband is tussen dergelijke nevenactiviteiten en het zeevervoer en dat zij niet rechtstreeks bijdragen tot verwezenlijking van de vervoersdienst.

(122) De Commissie twijfelt er in het onderhavige geval aan of de uitbreiding van de forfaitaire vaststellingsregeling tot bovengenoemde activiteiten wel verenigbaar is.

3.4.2.3. Verliezen die zijn geleden door andere niet onder de forfaitaire vaststellingsregeling vallende divisies in mindering brengen op de forfaitaire belasting

(123) De door de Commissie goedgekeurde forfaitaire vaststellingsregelingen in andere lidstaten bevatten volgens op dit moment beschikbare gegevens geen mechanisme als dat van artikel 120, § 1, van de programmawet. Artikel 120, § 1, voorziet in de mogelijkheid voor de maatschappijen die al dan niet onder de regeling vallende activiteiten uitoefenen om van de op basis van de tonnage vastgestelde forfaitaire belasting de in andere divisies geleden verliezen af te trekken voorzover deze verliezen niet van de winst van enige andere divisie van de maatschappij over het betreffende boekjaar hadden kunnen worden afgetrokken.

(124) Deze bepaling is in strijd met het in de overige forfaitaire vaststellingsregelingen nageleefde beginsel dat geen aftrek toelaat van de op basis van de tonnage vastgestelde forfaitaire belasting.

(125) De Commissie zet vraagtekens bij het voordeel dat op die manier aan de Belgische belastingplichtige rederijen wordt toegekend, en zou graag de mening horen van de overige lidstaten over de eventuele gevolgen van deze bepaling voor de concurrentie. Derhalve, vanwege de twijfel die zij in dit stadium van de behandeling van het dossier heeft ten aanzien van de verenigbaarheid van deze bepaling, wenst de Commissie de formele onderzoekprocedure te starten tegen artikel 120, § 1, van de programmawet ⁽²²⁾.

3.4.2.4. Aftrek voor de nieuwere schepen

(126) Geen enkele van de vroeger door de Commissie goedgekeurde regelingen voorziet bij de vaststelling van de belastinggrondslag in aftrek naar gelang van de ouderdom van het schip.

(127) De Commissie vraagt zich af of dit bijkomend voordeel werkelijk zal stimuleren tot bevordering van de registratie onder Belgische vlag van de nieuwste schepen, aangezien deze schepen eerder zullen voldoen aan de onder de Belgische vlag geldende veiligheidsvoorwaarden dan oudere schepen. De ervaring heeft uitgewezen dat eerder de neiging bestaat om oudere schepen onder goedkope vlaggen te registreren. Overigens zal deze bepaling voor schepen van minder dan tien jaar oud leiden tot een forfaitaire winstvaststelling die duidelijk lager ligt dan voor dergelijke schepen het geval zou zijn geweest in andere lidstaten waar een door de Commissie goedge-

keurde regeling inzake forfaitaire winstvoorstellung is ingevoerd.

(128) Om die reden, en omdat zij twijfelt aan de verenigbaarheid van deze bepaling wenst de Commissie een formele onderzoekprocedure te starten ten aanzien van artikel 119, §§ 2 en 3, van de programmawet ⁽²³⁾.

3.4.3. *Controle op de voorwaarden waaraan moet worden voldaan indien er geen binding met communautaire vlag vereist is*

(129) Volgens de communautaire richtsnoeren is het toegestaan dat de regeling geen binding met een communautaire vlag vereist, indien de lidstaat kan aantonen dat:

— het beheer van alle betrokken schepen effectief op het grondgebied van een lidstaat plaatsvindt;

— de betreffende activiteiten in belangrijke mate tot de maritieme bedrijvigheid en werkgelegenheid binnen de Gemeenschap bijdragen;

— de betreffende schepen aan de desbetreffende internationale en communautaire veiligheidsnormen voldoen, inclusief die welke op de arbeidsvoorwaarden aan boord betrekking hebben.

(130) De eerste voorwaarde is expliciet vastgelegd in artikel 115, § 2, onder 2°, van de programmawet ⁽²⁴⁾.

(131) Aan de tweede voorwaarde wordt geacht ex ante te zijn voldaan, aangezien de Belgische autoriteiten verwachten dat er een aantal schepen onder hun vlag zal terugkeren.

(132) Aan de derde voorwaarde wordt voldaan door de belofte van de Belgische autoriteiten om de in aanmerking komende schepen te controleren, met name de schepen die niet in het Belgische register staan ingeschreven, en van degenen die onder de regeling vallen te eisen dat zij op deze schepen de communautaire en internationale normen inzake veiligheid en arbeidsomstandigheden aan boord toepassen.

3.4.4. *Onderzoek van de maatregelen tegen misbruik*

3.4.4.1. Gescheiden boekhouding

(133) Gezien de beloften van de Belgische autoriteiten, als beschreven in bovenstaande overwegingen 77 en 78, is de Commissie van mening dat zij voldoende garanties heeft dat de resultaten van de divisie zeevervoer werkelijk gescheiden worden van de resultaten van de overige divisies van dezelfde vennootschap, zodat afzonderlijke winstvaststellingen mogelijk zijn.

3.4.4.2. Overdrachtprijzen

(134) De Commissie acht de in overweging § 81 beschreven beloften van de Belgische autoriteiten voldoende garantie dat er geen belastinginkomsten wegvloeien ten gunste van niet voor de regeling in aanmerking komende activiteiten die de maatschappijen die voor forfaitaire vaststelling hebben gekozen zouden kunnen uitoefenen.

3.4.4.3. Verdeling van de elementen van het passief over de in aanmerking komende activiteiten en de niet in aanmerking komende activiteiten

(135) De Commissie acht de in overweging § 84 beschreven beloften van de Belgische autoriteiten voldoende om te voorkomen dat de niet voor de regeling in aanmerking komende activiteiten ten onrechte belast worden met de gehele of een deel van de schuld met betrekking tot de in aanmerking komende activiteiten.

(136) De Commissie betreurt het evenwel dat er geen voorschriften zijn die de verdeling van de schuldenlasten regelen, en verzoekt België om deze voorschriften in te voeren en bekend te maken in het kader van de toepassing van de regeling inzake forfaitaire winstvaststelling ten gunste van de rederijen.

3.4.4.4. Groepen ondernemingen

(137) De Commissie is van mening dat er in het onderhavige geval geen reden is om de invoering te eisen van maatregelen om de transacties binnen groepen te controleren, aangezien groepen ondernemingen in België niet als op zichzelf staande fiscale entiteiten kunnen worden aangeslagen.

3.4.4.5. Conclusie over de doeltreffendheid van de tegen misbruik voorziene maatregelen

(138) De Commissie concludeert dat alle beloften die de Belgische autoriteiten in hun brieven van 5 september en 5 december 2002 hebben gedaan met betrekking tot regelingen tegen misbruik voldoende garanties bieden ten aanzien van de maatregelen tegen misbruik die België zal kunnen invoeren om onrechtmatig gebruik van de verschillende ten behoeve van rederijen geplande maatregelen te voorkomen.

3.4.5. Verenigbaarheid in het algemeen van de regeling

(139) Gezien het voorgaande is de Commissie van mening dat de voor scheepvaartmaatschappijen geldende forfaitaire winstvaststellingsregeling verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, met uitzondering van:

- a) de aftrek voor schepen die minder dan tien jaar oud zijn;
- b) het feit dat de verliezen in andere divisies, die niet onder de forfaitaire vaststellingsregeling vallen, van de forfaitaire belasting kunnen worden afgetrokken;
- c) de invoering van een tarief van 0,05 EUR per schijf van 100 NT boven de 40 000 NT;
- d) en het feit dat winsten onder de regeling vallen afkomstig van:
 - verwante en tijdelijke activiteiten die de onderneming uitoefent teneinde het personeel en de activa bestemd voor de hoofdactiviteit van de onderneming ten volle te benutten en voorzover deze activiteiten minimaal zijn in vergelijking met deze hoofdactiviteit;

- 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, speel tafels en casino's en excursies voor passagiers;

- reclame en marketing;

- kortetermijnbeleggingsinkomsten uit het bedrijfskapitaal; echter uitgezonderd inkomsten uit financiële vaste activa;

- „shipbrokerage”-activiteiten voor rekening van eigen schepen;

- de vervreemding van exploitatiemiddelen, zoals onroerend goed dat diende voor het beheer en andere exploitatiemiddelen die werden aangewend voor het laden en lossen van de geëxploiteerde schepen.

(140) De Commissie heeft ten aanzien van alle hierboven genoemde punten twijfels over de verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt, en wil met betrekking tot deze punten de officiële onderzoekprocedure starten.

3.5. Fiscale maatregelen voor rederijen die niet gekozen hebben voor de regeling inzake forfaitaire winstvaststelling

(141) De Commissie stelt vast dat de drie voorgestelde maatregelen voor de rederijen die niet voor de forfaitaire winstvaststellingsregeling hebben gekozen vermindering beogen van de vennootschapsbelasting en vermogenswinstbelasting, die zelf nauw verband houden met de berekening van de afschrijvingen ten behoeve van de vaststelling van de vennootschapsbelasting.

(142) In de communautaire richtsnoeren wordt uitdrukkelijk voorzien in lastenverlichting voor de rederijen ⁽²⁵⁾, voorzover deze wordt toegepast op schepen die bestemd zijn voor het zeevervoer. In de tekst van de programmawet is aan deze laatste voorwaarde voldaan wat betreft de vrijstelling van meerwaarden op zeeschepen en de investeringsaftrek. Anderzijds voorziet de regeling voor versnelde afschrijving niet in een verband met de in aanmerking komende activiteiten, hetgeen in strijd is met de eisen van de communautaire richtsnoeren. Daarom twijfelt de Commissie sterk aan de verenigbaarheid van deze afschrijvingsregeling wat betreft de toepassing op andere schepen dan die welke voor het zeevervoer bestemd zijn.

(143) Over het algemeen kan worden gesteld dat de geplande maatregelen niet verder gaan dan wat strikt noodzakelijk is om de vlag van België aantrekkelijker te maken, en tot voordelen leiden die in principe geringer zijn dan die door de forfaitaire winstvaststellingsregeling op basis van de tonnage worden geboden voor de rederijen.

(144) Derhalve acht de Commissie genoemde maatregelen verenigbaar met de gemeenschappelijke markt, uitgezonderd de regeling voor versnelde afschrijving voor schepen die niet voor het zeevervoer bestemd zijn.

3.6. Vermindering van het registratierecht op vestiging van hypotheek op schepen

- (145) De maatregel houdende vrijstelling van de betaling van het registratierecht op vestiging van hypotheek op schepen — zowel voor zeeschepen als binnenschepen — met uitsluiting van hypotheek op andere soorten investeringen zoals onroerende goederen. Deze vermindering lijkt bij een eerste beschouwing selectief voorzover zij slechts geldt voor een deel van de goederen die het voorwerp van een hypotheek kunnen zijn en, zelfs op een laag niveau, de activiteiten bevordert waarbij gebruik wordt gemaakt van schepen. Het is de Commissie niet duidelijk of een dergelijke vermindering neerkomt op staatssteun dan wel een algemene maatregel is.
- (146) Wanneer mocht blijken dat de maatregel een steunmaatregel in de zin van het EG-Verdrag is, heeft de Commissie sterke twijfel over de verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt, aangezien deze maatregel niet alleen bevorderlijk is voor de zeescheepvaart, de andere maritieme activiteiten dan die welke inherent zijn aan het internationaal zeevervoer inbegrepen, maar ook voor activiteiten met betrekking tot de binnenvaart, die niet zijn onderworpen aan de eerdergenoemde communautaire richtsnoeren, maar aan Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ⁽²⁶⁾. Volgens die verordening zijn dergelijke steunmaatregelen niet toegestaan.
- (147) Derhalve besluit de Commissie de onderzoeksprocedure te starten in verband met de vermindering van het registratierecht voor schepen die niet bestemd zijn voor zeevervoersactiviteiten.
- (148) In punt 3.1 van de communautaire richtsnoeren is evenwel bepaald dat „fiscale prikkels [om het fiscale klimaat voor rederijen te verbeteren] over het algemeen [kunnen] worden toegestaan” mits deze beperkt zijn tot zeevervoersactiviteiten. De Commissie is dan ook van mening dat de vermindering van het registratierecht voor zeeschepen verenigbaar is met punt 3.1 van de communautaire richtsnoeren wanneer mocht blijken dat de maatregel een steunmaatregel in de zin van het EG-Verdrag is.

3.7. Forfaitaire winstvaststellingsregeling die geldt voor de beheerders van schepen voor rekening van derden

- (149) Ten aanzien van de voor beheerders voor rekening van derden geldende regeling dient ten eerste te worden opgemerkt dat hun activiteit, tenminste voor wat betreft de organisatie van hun beroep in België, niet kan worden gelijkgesteld met een zeevervoersactiviteit. Alleen zeevervoersondernemingen vallen onder de huidige communautaire richtsnoeren ⁽²⁷⁾. België zou, zo lijkt het, de eerste lidstaat zijn die een forfaitaire winstvaststellingsstelsel wil toepassen op onderaannemers van scheepvaartmaatschappijen.
- (150) Ten tweede kan het gebeuren dat eenzelfde schip tegelijk voor de reder en voor de beheerder in aanmerking komt voor de forfaitaire winstvaststelling, waarbij laatstgenoemde nota bene tarieven geniet die tien keer lager

liggen dan de voor de eerstgenoemde geldende tarieven bij de forfaitaire bepaling van de belastinggrondslag.

- (151) Ten derde heeft België geen elementen aangevoerd waaruit blijkt dat de voor beheerders voor rekening van derden geldende regeling het concurrentievermogen van de onder communautaire vlaggen varende schepen kan bevorderen. Met name is niet aangetoond dat deze regeling het mogelijk maakt de Belgische reders indirect te bevorderen door verlaging van de prijs van de diensten die de beheerder voor rekening van derden verrichten.
- (152) Ten vierde staat het niet vast, ook niet als de beheerder zich in België bevindt en zelfs als zijn activiteiten dus vanuit Belgisch grondgebied worden verricht, dat al zijn walactiviteiten met betrekking tot het beheer van schepen zullen plaatsvinden vanuit het grondgebied van de Gemeenschap. Een deel van de dienstverrichtingen, met name de verrichtingen die niet worden uitgevoerd door de beheerders voor rekening van derden, kunnen plaatsvinden vanuit een derde land.
- (153) Ten vijfde heeft België geen economische argumenten aangevoerd ter rechtvaardiging van het feit dat de belastinggrondslag voor beheerders van schepen voor derden tien keer zo laag is als de voor reders geldende belastinggrondslag.
- (154) Ten slotte wordt ook niet bewezen dat de beheerders voor rekening van derden uitsluitend werken voor Belgische reders of reders uit landen van de Gemeenschap. In de voorgestelde regeling wordt alleen geëist dat 75 % van het aantal zeeschepen in beheer ingeschreven staat in het Belgisch scheepsregister. Indien de beheerders de mogelijkheid hebben om hun diensten aan te bieden aan reders die geen belasting hoeven te betalen in de Gemeenschap, dan kan hier sprake zijn van toekenning van een economisch voordeel aan zeevervoersondernemingen van buiten de Gemeenschap.
- (155) Om al deze redenen twijfelt de Commissie in dit stadium van het onderzoek van het dossier aan de verenigbaarheid van de regeling die geldt voor beheerders van zeeschepen voor rekening van derden ⁽²⁸⁾.

4. BESCHIKKING

- (156) Aan de hand van bovenstaande overweging heeft de Commissie als volgt besloten:
- a) zij maakt geen bezwaar tegen:
- de voor de rederijen geldende basisregeling inzake forfaitaire vaststelling van de winst, omdat zij deze regeling verenigbaar acht met de gemeenschappelijke markt, zoals uiteengezet in overweging 111;
 - belastingverlichtende maatregelen voor de rederijen die niet voor de regeling inzake forfaitaire vaststelling van de winst hebben gekozen; zij acht deze maatregelen verenigbaar met de gemeenschappelijke markt, met uitzondering van de regeling voor versnelde afschrijving waarin artikel 121 van de programmawet voorziet voor wat betreft andere schepen dan die welke bestemd zijn voor zeevervoer;

- de vermindering van betaling van het registratierecht op de vestiging van hypotheek op schepen die voor zeevervoersactiviteiten bestemd zijn;
 - b) de formele onderzoekprocedure te starten van artikel 10 van de verordening inzake staatssteunmaatregelen ⁽²⁾ ten aanzien van:
 - de toepassing van het tarief van 0,05 EUR per schip van 100 ton boven de 40 000 ton voor de regeling inzake forfaitaire vaststelling van de winst;
 - de bepalingen van artikel 119, § 2, van de programmawet, die voorzien in een belastingaftrek van 50 % voor schepen van minder dan vijf jaar oud, alsmede van 25 % voor schepen tussen de vijf en tien jaar oud;
 - de bepalingen van artikel 120, § 1, van de programmawet, die toestaan dat de verliezen van de overige divisies die niet in mindering hadden kunnen worden gebracht op de winsten van iedere andere divisie van de vennootschap over het betreffende boekjaar worden afgetrokken van de forfaitaire vastgestelde belasting op basis van de tonnage;
 - het feit dat de forfaitaire vaststellingsregeling geldt voor de winsten afkomstig van:
 - verwante en tijdelijke activiteiten die de onderneming uitoefent teneinde het personeel en de activa bestemd voor de hoofdactiviteit van de onderneming ten volle te benutten en voorzover deze activiteiten minimaal zijn in vergelijking met deze hoofdactiviteit;
 - 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;
 - reclame en marketing;
 - kortetermijnbeleggingsinkomsten uit het bedrijfskapitaal;
 - „shipbrokerage”-activiteiten voor rekening van eigen schepen;
 - de vervreemding van exploitatiemiddelen, zoals onroerend goed dat diende voor het beheer en andere exploitatiemiddelen die werden aangewend voor het laden en lossen van de geëxploiteerde schepen;
 - de regeling voor versnelde afschrijving waarin artikel 121 van de programmawet voorziet, voor wat betreft schepen die niet voor zeevervoersactiviteiten bestemd zijn;
 - de vermindering van betaling van het registratierecht op de vestiging van hypotheek voor schepen die niet voor zeevervoersactiviteiten bestemd zijn;
 - de voor beheerders voor derden geldende regeling als voorzien in artikel 124 van de programmawet.
- (157) De Commissie verzoekt België haar binnen een maand na ontvangst van deze brief in kennis te stellen van haar opmerkingen en haar binnen dezelfde termijn alle documenten, informatie en gegevens te bezorgen die nodig zijn om de verenigbaarheid van de verschillende maatregelen waarop de formele onderzoekprocedure betrekking heeft te kunnen beoordelen.
- (158) De Commissie wijst België op de schorsende werking van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag ten aanzien van de maatregelen waartegen de formele onderzoekprocedure gericht is. Artikel 14 van voornoemde procedureverordening bepaalt te dien aanzien dat elke onrechtmatige steun van de begunstigde moet worden teruggevorderd.”

⁽¹⁾ In het Engels nog altijd Tonnage Tax genaamd.

⁽²⁾ Volgens de Belgische autoriteiten is voor een in Liberia geregistreerd schip van 100 000 ton jaarlijks een belasting van 14 027,70 EUR verschuldigd, plus in België een belasting op basis van de tonnage van 25 512 EUR (zie tabel 2 hierna).

⁽³⁾ Artikelen 115 tot en met 120 van de programmawet.

⁽⁴⁾ Zie punt 2.8 hierna.

⁽⁵⁾ Zie ook punt 2.8 hierna.

(6) Maatregel vastgesteld bij artikel 121 van de programmawet van 2 augustus 2002:

„§ 1. Onder voorbehoud van de in deze afdeling vermelde afwijkingen worden de afschrijvingen op nieuwe en tweedehandse zeeschepen bepaald overeenkomstig de artikelen 61 tot 64 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 2. Voor nieuwe zeeschepen, delen in mede-eigendom van nieuwe zeeschepen en scheepsaandelen in nieuwe zeeschepen mogen de volgende afschrijvingspercentages worden aangenomen: voor het boekjaar van de ingebruikneming 20 %, voor ieder van de volgende twee boekjaren 15 %. Vervolgens per boekjaar tot volledige afschrijving 10 %.

§ 3. De afschrijvingstekorten betreffende de eerste drie boekjaren te rekenen vanaf het boekjaar waarin het zeeschip in de vaart werd gebracht, worden ingehaald tijdens de belastbare tijdperken die volgen op dat waarin het tekort is ontstaan, zelfs buiten de normale afschrijvingsduur overeenkomstig § 2, met dien verstande dat de totale jaarlijkse afschrijvingsannuïteit per zeeschip in geen geval meer dan 20 % van de aanschaffings- of beleggingswaarde mag bedragen.

§ 4. Zeeschepen die overeenkomstig het in dit artikel vermelde stelsel worden afgeschreven, komen niet in aanmerking voor het keuzestelsel van degressieve afschrijvingen voorzien in artikel 64 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 5. Zeeschepen, delen in mede-eigendom van zeeschepen en scheepsaandelen in zeeschepen die niet in nieuwe staat zijn verkregen, komen in aanmerking voor afschrijving als vermeld in de §§ 1 tot 4 wanneer deze schepen voor het eerst in het bezit van een Belgische belastingplichtige komen.

Zeeschepen die niet in nieuwe staat zijn verkregen en die ingevolge het eerste lid niet in aanmerking komen voor afschrijving als vermeld in de §§ 1 tot 4, mogen lineair worden afgeschreven over de normale gebruiksduur.

De afschrijvingen als vermeld in de §§ 1 tot 4 zijn mede van toepassing op de bij aankoop van tweedehandse zeeschepen gedane kosten wegens grote herstellingen en inrichting.

§ 6. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing gedurende de periode tijdens dewelke de winst uit zeescheepvaart wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage.

§ 7. Bij vervreemding na afloop van de periode gedurende dewelke de winst uit zeescheepvaart wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage wordt voor de berekening van de meerwaarde als vermeld in artikel 122, de fiscale nettowaarde vastgesteld op basis van de normale fiscale afschrijvingsregels, met inbegrip van de periode waarin de winst uit zeescheepvaart werd bepaald aan de hand van de tonnage.”.

(7) Maatregel vastgesteld bij artikel 122 van de programmawet van 2 augustus 2002:

„Artikel 122

§ 1. Onder voorbehoud van de in deze afdeling vermelde afwijkingen, zijn de bepalingen als vermeld in artikel 190 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 van toepassing op de meerwaarden verwezenlijkt op zeeschepen door binnenlandse vennootschappen of Belgische inrichtingen van buitenlandse vennootschappen die uitsluitend activiteiten uitoefenen zoals omschreven in artikel 115, § 2.

§ 2. Wanneer een bedrag gelijk aan de verkoopwaarde wordt herbelegd op de wijze en binnen de termijnen als hierna gesteld, worden de meerwaarden gerealiseerd bij vervreemding van zeeschepen vrijgesteld, voorzover de vervreemde zeeschepen sedert meer dan vijf jaar vóór hun vervreemding de aard van vaste activa hadden.

§ 3. De herbelegging moet gebeuren in zeeschepen, delen in mede-eigendom in zeeschepen, in scheepsaandelen of in aandelen van een vennootschap-scheepsexploitant die haar maatschappelijke zetel in de Europese Unie heeft.

§ 4. De herbelegging moet uiterlijk bij de stopzetting van de beroepswerkzaamheid gebeuren en binnen een termijn van vijf jaar vanaf de eerste dag van het belastbaar tijdperk waarin de meerwaarde is verwezenlijkt, of vanaf de eerste dag van het voorlaatste belastbaar tijdperk dat de verwezenlijking van de meerwaarde voorafgaat.

§ 5. Om het in § 1 vermelde belastingstelsel te rechtvaardigen moet de belastingplichtige bij zijn aangifte in de inkomstenbelastingen, voor het aanslagjaar van de verwezenlijking van de meerwaarde en de erop volgende aanslagjaren tot wanneer de herbelegging overeenkomstig de §§ 2 tot 4 is verricht, een opgave voegen waarvan het model door de minister van Financiën of zijn afgevaardigde wordt vastgesteld.

§ 6. Indien niet wordt herbelegd op de wijze en binnen de termijnen gesteld in de §§ 1 tot 4, wordt de verwezenlijkte meerwaarde aangemerkt als winst van het belastbaar tijdperk waarin de herbeleggingstermijn verstreken is.

§ 7. De als herbelegging aangemerkte investering moet gedurende ten minste vijf jaar als actiefbestanddeel behouden blijven, maar kan eventueel vervangen worden binnen de drie maanden na vervreemding ervan. Indien op deze wijze de als herbelegging aangemerkte investering werd vervangen, gelden bij vervreemding van het vervangende actief de regels van dit artikel.

§ 8. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing gedurende de periode tijdens dewelke de winst uit zeescheepvaart wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage.”.

(8) Zie punt 2.8.2.

(9) Maatregel vastgesteld bij artikel 123 van de programmawet van 2 augustus 2002:

„Artikel 123

§ 1. In afwijking van de artikelen 68 en 201 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 kunnen binnenlandse vennootschappen of Belgische inrichtingen van buitenlandse vennootschappen die uitsluitend activiteiten uitoefenen zoals omschreven in artikel 115 met betrekking tot zeeschepen die in nieuwe staat zijn verkregen of tweedehandse zeeschepen die voor het eerst in het bezit van een Belgische belastingplichtige komen, een investeringsaftrek genieten gelijk aan 30 % van de aanschaffingsprijs van die zeeschepen.

§ 2. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing gedurende de periode tijdens dewelke de winst uit zeescheepvaart wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage.

§ 3. Indien een belastbaar tijdperk geen of onvoldoende winst oplevert om de investeringsaftrek te kunnen verrichten, wordt de voor dat belastbaar tijdperk niet verleende vrijstelling achtereenvolgens overgedragen op de winst van de volgende belastbare tijdperken.

§ 4. Het eventuele niet verrekende gedeelte van de investeringsaftrek zoals het bestaat op het ogenblik dat de winst uit zeescheepvaart voor de eerste keer wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage, kan na het verstrijken van de periode waarvoor de winst aldus wordt vastgesteld, opnieuw in mindering worden gebracht.”.

(10) Zie punt 2.8.2.

(11) Gewijzigd bij artikel 17 van Koninklijk Besluit nr. 12 van 18 april 1967 en bij artikel 64 van de wet van 22 december 1998.

(12) Artikel 124 van de programmawet van 2 augustus 2002.

(13) De toegevoegde waarde is gelijk aan de omzet van een onderneming of sector, na aftrek van de aankopen bij andere ondernemingen (of sectoren).

(14) De sleepboten van de gemeentelijke regie van de haven van Antwerpen zijn in dit cijfer niet begrepen.

(15) „§ 2. 1° Winst uit zeescheepvaart: de winst uit de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee dan wel ten behoeve van de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee alsmede de winst behaald met de exploitatie van een schip, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het verrichten van hulpverlening en voor andere werkzaamheden op zee, alsmede alle activiteiten die direct samenhangen met de hiervoor bedoelde exploitatie”.

- (16) „3° Divisie: een geheel dat op technisch en organisatorisch gebied een autonome activiteit uitoefent en op eigen kracht kan werken. Teneinde voor deze wet als een divisie te kunnen worden aangezien, is het vereist dat elke divisie als een bedrijfsafdeling of tak van werkzaamheid kan worden beschouwd in de zin van artikel 46, § 1, eerste lid, 2°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 enerzijds en anderzijds als een bedrijfstak in de zin van artikel 680 van het Wetboek van vennootschappen, alsmede dat:
- deze divisie een afzonderlijk stel rekeningen houdt;
 - deze divisie, wat haar eigen activiteiten betreft, onder haar divisiebenaming naar buiten treedt;
 - die divisie beschikt over een afzonderlijke personeelslijst voor het personeel dat in die divisie wordt tewerkgesteld;
 - elke kost wordt toegeschreven aan een bepaalde divisie met dien verstande dat de kosten die niet op duidelijke wijze kunnen worden toegeschreven aan een bepaalde divisie als gemeenschappelijk kunnen worden beschouwd;
 - tussen de verschillende divisies enkel een doorrekening van kosten kan gebeuren indien het gemeenschappelijke kosten betreft”.
- (17) Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001 houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) (PB L 19 van 22.1.2002, blz. 17).
- (18) International Safety Management Code (Internationale Code voor het veiligheidsbeheer).
- (19) Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer (PB C 205 van 5.7.1997, blz. 5).
- (20) 253 430 610 NT van de 741 600 000 NT van de wereldvloot.
- (21) De voornaamste landen met een open register zijn: Panama, Liberia, Bahamas, Malta, Cyprus, Bermudas en Vanuatu (*bron*: CNUCED, Review of Maritime Transport 2001).
- (22) "Artikel 120
§ 1. Van de forfaitaire winst vastgesteld tijdens een belastbaar tijdperk aan de hand van artikel 119, kunnen de beroepsverliezen geleden in een andere divisie van de vennootschap, van hetzelfde belastbare tijdperk worden afgetrokken voorzover en in de mate deze beroepsverliezen niet van de winst van enige andere divisie van de vennootschap kunnen worden afgetrokken."
- (23) "§ 2. De belastbare winst die overeenkomstig de in § 1 vermelde tarieven forfaitair is vastgesteld, wordt verminderd tot:
1° 50 % van het onder § 1 vermelde forfait per dag: voor zeeschepen met een ouderdom van minder dan vijf jaar, te rekenen vanaf de opleveringsdatum;
2° 75 % van het onder § 1 vermelde forfait per dag: voor zeeschepen met een ouderdom van ten minste vijf jaar, maar minder dan tien jaar, te rekenen vanaf de opleveringsdatum.
§ 3. Voor de toepassing van dit artikel wordt de ouderdom van een schip bepaald op basis van de opleveringsdatum zoals vastgesteld door de scheepshypotheekbewaarder of de bevoegde registratieautoriteiten en wordt de vermindering berekend op dagelijkse basis."
- (24) Zie in dit verband overweging 62.
- (25) Zie punt 3.1 van de communautaire richtsnoeren: "Veel lidstaten zijn in de tegenaanval gegaan en hebben, om het fiscale klimaat voor rederijen te verbeteren, speciale maatregelen genomen die het bijvoorbeeld ook mogelijk maken investeringen in schepen versneld af te schrijven of het recht behelzen om winsten op de verkoop van schepen, mits opnieuw in schepen geïnvesteerd, voor een aantal jaren belastingvrij te reserveren. [...] Gezien het belang van dergelijke activiteiten voor de economie van de Gemeenschap en om de eerder genoemde doelstellingen te helpen verwezenlijken, kunnen deze typen fiscale prikkels over het algemeen worden toegestaan."
- (26) PB L 130 van 15.6.1970, blz. 1. Verordening gewijzigd bij de Verordeningen (EEG) nr. 1473/75 (PB L 152 van 12.6.1975, blz. 1), (EEG) nr. 3578/92 (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 11), (EG) nr. 2255/96 (PB L 304 van 27.11.1996, blz. 3) en (EG) nr. 543/97 (PB L 84 van 26.3.1997, blz. 6).
- (27) In hoofdstuk 3.1 getiteld "Fiscale behandeling van rederijen" van de communautaire richtsnoeren wordt gesproken over fiscale regelingen ten behoeve van de "rederijen" en "reders".
- (28) "Artikel 124
§ 1. Op verzoek van de belastingplichtige wordt, in afwijking van de artikelen 183, 185, 189 tot 207, 233, eerste lid, en 235 tot 240 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, de belastbare winst uit het beheer van zeeschepen voor rekening van derden op forfaitaire wijze vastgesteld op basis van de tonnage van de zeeschepen waarover het beheer wordt gevoerd.
§ 2. Het verzoek als vermeld in § 1, wordt ingediend door de belastingplichtige bij de belastingadministratie die hierover een beslissing neemt binnen een termijn van drie maanden na datum van ontvangst van het verzoek. Deze termijn kan in onderling overleg tussen de belastingplichtige en de belastingadministratie verlengd worden. De administratie beslist over het verzoek bij een voor beroep vatbare beschikking.
§ 3. Bij inwilliging van het in § 1 vermelde verzoek treedt het stelsel inzake de vaststelling van de winst uit zeescheepvaart aan de hand van tonnage, overeenkomstig dit artikel, in werking met ingang van het belastbaar tijdperk dat volgt op dat waarin het verzoek werd ingediend. Hoger vermeld stelsel kan door de belastingplichtige worden opgezegd ten laatste drie maanden voor het verstrijken van het belastbaar tijdperk dat afgesloten wordt tijdens het tiende kalenderjaar, of een veelvoud daarvan, na dat waarin het verzoek werd ingediend.
§ 4. Per schip, per dag en per 1 000 netto ton wordt de winst van het belastbaar tijdperk uit het beheer van zeeschepen voor rekening van derden vastgesteld aan de hand van de in onderstaande tabel vermelde bedragen:
1,00 EUR voor de schiff tot 1 000 nettoton;
0,60 EUR voor de schiff van 1 000 nettoton tot 10 000 nettoton;
0,40 EUR voor de schiff van 10 000 nettoton tot 20 000 nettoton;
0,20 EUR voor de schiff van 20 000 nettoton tot 40 000 nettoton;
0,05 EUR voor de schiff boven 40 000 nettoton.
§ 5. Het eventuele niet verrekende gedeelte van de verliezen uit het beheer van zeeschepen voor rekening van derden zoals het bestaat op het ogenblik dat de winst voor de eerste keer wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage, kan na het verstrijken van de periode waarvoor de winst aldus wordt vastgesteld, opnieuw in mindering worden gebracht.
§ 6. De regeling zoals bepaald in dit artikel is voorbehouden voor belastingplichtigen die het beheer van zeeschepen voor rekening van derden verzorgen waarbij ten minste 75 % van het aantal voor derden beheerde zeeschepen dient ingeschreven te zijn in het Belgisch scheepsregister. De ondernemingen die wensen gebruik te maken van de regeling vermeld in dit artikel mogen uitsluitend het beheer van schepen als activiteit hebben."
- (29) Verordening (EG) nr. 659/1999.

"1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 14 juin 2002 de sa représentation permanente, le gouvernement belge a notifié à la Commission, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, une série de mesures fiscales contenues dans un projet de loi-programme. Cette notification a été enregistrée par le secrétariat général sous la référence SG(2002) A/6109 et a reçu le numéro d'aide N 433/02.
- (2) À l'issue d'un examen préliminaire du dossier notifié, des renseignements complémentaires se sont avérés nécessaires pour apprécier l'éventuelle compatibilité de ces mesures avec le marché commun. Par lettre du 31 juillet 2002, la Commission a adressé aux autorités belges une liste de questions, conformément à l'article 5 du règlement de procédure en matière d'aides d'État [règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 (JO L 83 du 27.3.1999, p. 1)].
- (3) Les autorités belges ont apporté des éléments de réponse par lettre du 5 septembre 2002, enregistrée à la direction générale «Énergie et Transports» sous la référence A/65627 en date du 9 septembre 2002. À cette occasion, les services de la Commission ont appris que le projet de loi-programme susmentionné avait été voté les 15 et 19 juillet 2002 par respectivement la Chambre et le Sénat de la Belgique, avant que la Commission ait pu se prononcer sur la compatibilité des mesures arrêtées. La Belgique s'est engagée néanmoins dans la lettre précitée à attendre la décision de la Commission avant de soumettre à la signature du roi l'arrêté mettant en vigueur la loi-programme, conformément aux dispositions de l'article 207 de cette dernière.
- (4) À la demande de l'Union royale des armateurs belges, une réunion de travail a eu lieu le 25 octobre 2002 entre les services de la Commission et des représentants de l'Union royale des armateurs belges et du ministère fédéral des finances. Cette réunion a permis d'apporter des clarifications fort utiles sur le contenu de la loi-programme.
- (5) Néanmoins, il s'est avéré nécessaire que les autorités belges confirment certains des points abordés lors de la réunion du 25 octobre 2002. C'est pourquoi, la Commission a envoyé le 30 octobre 2002 une seconde demande de renseignements complémentaires aux autorités belges pour obtenir certaines confirmations écrites et pour éclaircir les derniers points problématiques, notamment à propos du régime applicable aux activités de gestion de navires pour compte de tiers, régime spécifique prévu par l'article 124 de la loi-programme.
- (6) Par lettre du 5 décembre 2002, les autorités belges ont apporté à la Commission des éléments de réponse, notamment sur la question de savoir si une séparation comptable était requise dans le cas où la compagnie maritime exerce concomitamment des activités éligibles et inéligibles, sur l'existence dans le droit fiscal de mesures antiabus permettant d'éviter le cas échéant une extension abusive du régime à des activités non prévues par les orientations communautaires, sur l'ambiguïté relative à la définition des activités éligibles et sur les raisons de l'introduction d'un taux particulièrement faible pour la tranche au-delà de 40 000 tonnes.

- (7) Par lettre du 23 décembre 2002, les autorités belges ont demandé que le régime applicable aux gestionnaires de navires pour compte de tiers soit retiré de la notification initiale à la Commission, puis renotifié de manière indépendante afin que ce dernier et le reste des mesures puissent être traités dans deux décisions séparées de la Commission. La Commission prend néanmoins le parti dans la présente décision de ne pas procéder à une telle opération compte tenu, d'une part, qu'il existe de fortes interactions entre les dispositions du régime en question et le reste des autres mesures, et d'autre part, qu'une telle scission n'aurait pas modifié sur le fond leur appréciation par la Commission. Enfin, par lettre du 11 mars 2003, enregistrée sous la référence TREN A/15224, les autorités belges ont pris une série d'engagements en vue de faciliter l'adoption par la Commission d'une partie des mesures notifiées.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE**2.1. Titre du régime**

- (8) Loi-programme du 2 août 2002 — Titre V: Finances — Chapitre I: Navigation maritime
- (9) Programmawet van 2 augustus 2002 — Titel V: Financiën — Hoofdstuk I: Zeescheepvaart

2.2. Résumé

- (10) La loi-programme prévoit une série de mesures fiscales en faveur du transport maritime en Belgique:
 - 1) un régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage pour les compagnies maritimes;
 - 2) un ensemble de mesures en faveur des compagnies maritimes n'ayant pas opté pour une imposition forfaitaire sur la base au tonnage, ensemble qui comprend un amortissement accéléré, une exonération des plus-values lors de la vente de navires, exonération soumise à des conditions de remploi, et des déductions d'impôt lors de l'achat de navires;
 - 3) une abolition du droit d'enregistrement sur l'inscription d'hypothèques sur des navires;
 - 4) un régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage pour les gestionnaires de navires pour compte de tiers, ces derniers étant des prestataires de services pour le compte des armateurs.
- (11) L'imposition forfaitaire sur la base du tonnage⁽¹⁾ consiste à remplacer, pour les compagnies maritimes ayant opté pour ce régime, la base imposable utilisée dans le calcul de l'impôt sur les sociétés par un montant forfaitaire déterminé sur la base du tonnage de la flotte concernée. Le présent régime n'impose aucune condition quant au pavillon des navires.
- (12) Un mécanisme similaire aboutissant à la détermination d'un montant forfaitaire encore plus avantageux est prévu pour les gestionnaires de navires pour compte de tiers, mais ce dernier est soumis à la condition de placer sous le pavillon belge les trois quarts de la flotte en gestion.

2.3 Objectif des mesures envisagées

- (13) Les mesures d'aides visent, d'une part, à inciter les armateurs belges à rapatrier leurs navires vers le pavillon national belge, et d'autre part, à maintenir ou à développer les activités maritimes à terre sur le territoire belge, telles que la gestion stratégique et commerciale des navires.
- (14) Selon les autorités belges, l'ensemble des règles envisagées devrait créer un cadre suffisamment incitatif pour qu'un armateur enregistre sous le pavillon national belge les navires sur lesquels il exerce un contrôle stable, notamment ceux en propriété ou en affrètement en coque nue. Les autorités belges mentionnent que l'enregistrement sous un pavillon de complaisance conduit à des frais additionnels parfois dissuasifs ⁽²⁾.

2.4. Description détaillée des mesures proposées

2.4.1. Régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage applicable pour les compagnies maritimes ⁽³⁾

- (15) Le montant de l'impôt sur les sociétés pour les compagnies maritimes ⁽⁴⁾ est établi de manière forfaitaire sur la base du tonnage net de leurs navires éligibles. La base imposable soumise au taux de l'impôt sur les sociétés sera forfaitairement égale à la somme des montants obtenus pour chacun des navires éligibles ⁽⁵⁾ en fonction du barème suivant établi par tranche de 100 tonneaux nets (NT) et par période de vingt-quatre heures commencée, que le navire soit opérationnel ou non:

- jusqu'à 1 000 tonneaux nets: 1,00 euro par 100 NT
- entre 1 001 et 10 000 tonneaux nets: 0,60 euro par 100 NT
- entre 10 001 et 20 000 tonneaux nets: 0,40 euro par 100 NT
- entre 20 001 et 40 000 tonneaux nets: 0,20 euro par 100 NT
- à partir de 40 001 tonneaux nets: 0,05 euro par 100 NT

- (16) Les compagnies de transport maritime, une fois qu'elles ont opté pour ce régime d'imposition forfaitaire, y restent soumises pendant une période de dix ans. À l'issue de cette période, le régime est reconduit tacitement pour une nouvelle période de dix ans, sauf si l'entreprise concernée notifie préalablement sa volonté de sortir du régime d'imposition forfaitaire. Par ailleurs, en vertu de l'article 119, § 2, de la loi-programme, les bénéfices imposables déterminés forfaitairement conformément aux tarifs ci-dessus sont réduits à:

- 50 % du forfait journalier pour les navires d'un âge de moins de 5 ans, à calculer à partir de la date de livraison,
- 75 % du forfait journalier pour les navires d'un âge d'au moins 5 ans, mais de moins de 10 ans, à calculer à partir de la date de livraison.

- (17) L'âge d'un navire est déterminé sur la base de la date de livraison telle que fixée par le conservateur des hypothèques

maritimes et fluviales ou les autorités compétentes en matière d'enregistrement.

- (18) En vertu de l'article 120, § 2, de la loi-programme, aucune déduction au titre de pertes lors d'exercices antérieurs ne peut être réalisée sur la base imposable déterminée de manière forfaitaire. La partie éventuelle non imputée des pertes provenant de la navigation maritime, qui subsiste au moment où la base imposable pour les activités maritimes est déterminée pour la première fois en fonction du tonnage, peut être portée à nouveau en déduction des futurs bénéfices après l'expiration de la période durant laquelle la base imposable est ainsi déterminée. Cependant, à titre dérogatoire, de la base imposable déterminée forfaitairement peuvent être déduites les pertes professionnelles subies durant la même période imposable par une autre division de la société, pour autant et dans la mesure où ces pertes professionnelles n'ont pu être déduites des bénéfices d'une quelconque autre division de la société, non soumise à l'imposition forfaitaire.

2.4.2. Mesures fiscales en faveur des compagnies maritimes n'ayant pas opté pour le régime d'imposition forfaitaire

- (19) Pour toutes les périodes imposables pendant lesquelles une compagnie maritime n'est pas soumise à l'imposition forfaitaire, l'entreprise pourra bénéficier de trois types d'avantages fiscaux qui dérogent au code belge des impôts sur le revenu de 1992.

1) Amortissement accéléré ⁽⁶⁾

- (20) Les navires acquis neufs, ou bien de seconde main, entrant pour la première fois en la possession d'un contribuable belge, les parts dans de tels navires et les charges occasionnées par les grosses réparations et par les aménagements effectués lors de l'acquisition de navires de seconde main, peuvent faire l'objet de l'amortissement suivant:

- 20 % pour l'exercice comptable de la mise en service,
- 15 % pour chacun des deux exercices comptables suivants,
- 10 % ensuite pour chacun des exercices comptables, jusqu'à l'amortissement complet.

- (21) Les insuffisances d'amortissement des trois premiers exercices comptables, à compter de l'exercice comptable durant lequel le navire est mis en service, peuvent être récupérées durant les périodes imposables qui suivent celle pendant laquelle l'insuffisance est survenue, même au-delà de la période d'amortissement, étant entendu que l'annuité totale d'amortissement annuel par navire ne peut, en aucun cas, dépasser 20 % de la valeur d'investissement.

- (22) Les navires ainsi amortis ne peuvent bénéficier du régime d'amortissements dégressifs prévu à l'article 64 du code belge des impôts sur les revenus de 1992.

- (23) Les navires qui ne sont pas acquis à l'état neuf et qui n'entrent pas pour la première fois en possession d'un contribuable belge, peuvent être néanmoins amortis de manière linéaire sur leur durée normale d'utilisation.

(24) Le régime d'amortissement particulier repris dans la loi-programme est l'expression légale d'une mesure administrative appliquée déjà depuis quelques décennies en Belgique. Cette mesure a été reprise dans la loi pour en augmenter la sécurité juridique et assurer la continuité du système.

2) Exonération des plus-values lors de la vente de navires ⁽⁷⁾

(25) Les plus-values réalisées à l'occasion de la vente de navires sont exonérées d'impôt, pour autant que le ou les navires aliénés soient restés dans les immobilisations de la compagnie depuis plus de cinq ans au moment de la vente, et dès lors qu'un montant au moins égal à la valeur de réalisation est employé dans un délai de cinq ans dans l'achat de navires, de parts de copropriété de navires, de parts de navires ou d'actions ou de parts de compagnies maritimes qui ont leur siège social dans l'Union européenne et qui exercent exclusivement des activités éligibles ⁽⁸⁾.

(26) À défaut de emploi dans les conditions décrites plus haut, la plus-value réalisée est considérée comme un bénéfice de la période imposable pendant laquelle le délai de emploi est venu à expiration.

(27) L'investissement pris en considération pour le emploi doit être conservé comme élément d'actif pendant au moins cinq ans. Toutefois, il peut éventuellement être remplacé dans les trois mois en cas de vente de ce dernier. Si l'investissement, pris en considération pour le emploi, a été remplacé de cette façon, les mêmes règles sur les plus-values s'appliquent pour l'aliénation de l'actif acquis en remplacement.

(28) En cas de vente après la fin de la période durant laquelle la base imposable est déterminée en fonction du tonnage, pour le calcul de la plus-value, la valeur fiscale nette est établie sur la base des règles normales d'amortissement, y compris pour la période durant laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.

3) Déductions d'impôt pour l'achat de navires ⁽⁹⁾

(29) Les sociétés résidentes ou les établissements belges de sociétés non résidentes qui exercent exclusivement des activités éligibles ⁽¹⁰⁾, peuvent bénéficier lors de l'achat de navires à l'état neuf ou de seconde main entrant pour la première fois en la possession d'un contribuable belge, d'une déduction pour investissement égale à 30 % du prix de leur acquisition.

(30) La déduction d'impôt non accordée suite à l'absence ou à l'insuffisance de bénéfices au cours de l'exercice comptable correspondant est reportée successivement sur les bénéfices des périodes imposables suivantes. Conformément aux dispositions applicables aux reports de pertes lors de l'entrée dans le régime d'imposition forfaitaire, la partie éventuelle non imputée de la déduction pour investissement qui subsiste au moment où les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés pour la première fois sur la base du tonnage, peut être portée à nouveau en déduction des bénéfices après

l'expiration de la période durant laquelle la base imposable est ainsi déterminée.

2.4.3. Réduction du droit d'enregistrement pour les hypothèques sur des navires

(31) Le code belge des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe est modifié afin que les constitutions d'hypothèques sur un navire ne supportent plus de droit d'enregistrement proportionnel, que le navire soit ou non soumis par la suite au régime d'imposition forfaitaire. Cette réduction du droit d'enregistrement porte sur les hypothèques tant sur les navires de haute mer que les bateaux de la navigation intérieure.

(32) Dans le régime belge actuel, pour l'inscription d'une hypothèque (en plus d'une série de droits fixes très limités), sont calculés, d'une part, un salaire pour le conservateur des hypothèques à hauteur de 0,052 % et, d'autre part, un droit d'enregistrement de 0,5 % sur le montant de l'hypothèque. Selon les autorités belges, c'est évidemment ce dernier droit qui rend l'enregistrement sous le pavillon belge relativement dissuasif. Selon le nouveau régime, le droit d'enregistrement lors de l'inscription d'une hypothèque est ramené, au droit fixe général de 25 euros, comme prévu à l'article 11, deuxième et troisième alinéas, du code belge des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe.

(33) La transmission d'une hypothèque sur un navire ou bateau, par suite de la cession à titre onéreux de la créance, de la subrogation conventionnelle ou de toute autre convention à titre onéreux, est aussi soumise à un droit d'enregistrement de 0,5 % conformément à l'article 92/2 ⁽¹¹⁾ du même code. Conformément à l'article 93 du même code, ce droit d'enregistrement est liquidé sur le montant des sommes garanties par l'hypothèque, à l'exclusion des intérêts ou arrérages de trois années garantis par l'article 87 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1951.

2.4.4. Régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage applicable aux gestionnaires de navires pour compte de tiers ⁽¹²⁾

(34) En vertu de l'article 124 de la loi-programme, les gestionnaires de navires pour compte de tiers bénéficient également d'un régime d'imposition forfaitaire mais avec un barème dix fois plus avantageux que celui prévu dans le régime applicable aux compagnies maritimes, car les mêmes taux s'appliquent alors pour les navires en gestion, non pas par tranche de 100 NT, mais par tranche de 1 000 NT:

— jusqu'à 1 000 tonneaux nets: 1,00 euro par 1 000 NT

— entre 1 001 et 10 000 tonneaux nets: 0,60 euro par 1 000 NT

— entre 10 001 et 20 000 tonneaux nets: 0,40 euro par 1 000 NT

— entre 20 001 et 40 000 tonneaux nets: 0,20 euro par 1 000 NT

— à partir de 40 001 tonneaux nets: 0,05 euro par 1 000 NT

(35) Le bénéfice de ce régime est néanmoins soumis à la condition qu'au moins 75 % des navires en gestion soient enregistrés sous le pavillon belge.

(36) Les gestionnaires pour compte de tiers sont des sociétés de services qui préparent les navires, les équipent avec les équipements requis et fournissent les équipages pour le compte de l'armateur. L'article 115, § 4, de la loi-programme définit pour sa part le gestionnaire d'un navire pour le compte de tiers comme le «contribuable [qui] assume la gestion technique et/ou l'armement d'un navire pour le compte de tiers». Ces gestionnaires pour compte de tiers ne constituent pas des entreprises de transport en tant que telles. Les autorités belges avaient en effet confirmé dans leur lettre du 5 décembre 2002 que «la gestion de navires pour compte de tiers constitue une activité de prestation de services au profit des armateurs et que les gestionnaires pour compte de tiers ne vendent pas des prestations de transport que ce soit pour des marchandises ou des passagers».

2.5. Éléments de contexte

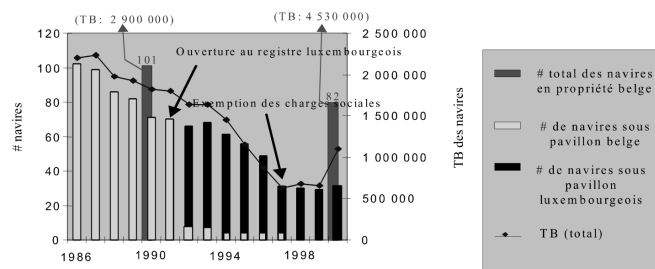
2.5.1. Évolution de la flotte belge

(37) Le secteur maritime est caractérisé en Belgique par une fuite de la flotte commerciale vers des pavillons étrangers, phénomène qui s'explique par la nécessité pour les armateurs de réduire leurs coûts opérationnels. Il ne reste à ce jour dans le registre belge plus aucun navire de marine marchande encore actif dans le trafic international.

(38) Pour ce qui concerne la flotte belge dans son ensemble, force est de constater qu'une grande part bat maintenant le pavillon d'un pays à registre ouvert ou celui du Grand-Duché de Luxembourg, comme l'illustre le graphique suivant.

Graphique 1

Évolution de la flotte marchande belgo-luxembourgeoise



Source: Policy Research à partir de données de l'UAB et du Ministère des Finances

(39) Tous les navires marchands naviguent actuellement sous pavillon étranger, alors que 102 navires étaient encore immatriculés en Belgique en 1986. Cette marine marchande est fortement spécialisée par ailleurs dans les vraquiers, gaziers et pétroliers.

(40) Le graphique 1 illustre que la flotte belge a fortement diminué, même en tenant compte des navires qui se sont inscrits au registre luxembourgeois depuis sa création en 1991. Le pavillon luxembourgeois a longtemps été considéré par les autorités belges comme le registre secondaire de la Belgique. Il a néanmoins montré les limites de son efficacité face à l'attractivité croissante des registres maritimes dits «ouverts». Par ailleurs, les autorités belges ont annoncé ne pas posséder de chiffres fiables sur l'évolution des navires en propriété belge sous pavillon de pays à registre ouvert.

(41) Les navires en propriété belge sont sensiblement plus jeunes que la moyenne de la flotte mondiale, comme l'illustre le tableau suivant (tableau 1). Par ailleurs, selon les autorités belges, la spécificité des navires en propriété belge en fait une des flottes les plus sophistiquées et les plus techniquement avancées du monde.

Tableau 1

Composition de la flotte en propriété belge

Situation au 1.1.2001

Type de navire	Nombre en propriété belge	Flotte en propriété belge: âge moyen (années)	Flotte mondiale: âge moyen (années)
Navires citernes	47	9,1	13,9
Transports de vrac	15	5,4	13,8
Cargos généraux	2	14,0	17,3
Porte-conteneurs	0	—	—
Autres navires	18	14,5	14,9
Total	82	9,7	14,1

Source: Policy Research à partir de données de l'UAB et Cnuced.

(42) En 2000, le chiffre d'affaires direct de la marine marchande belge représentait 1,16 milliard d'euros. Le

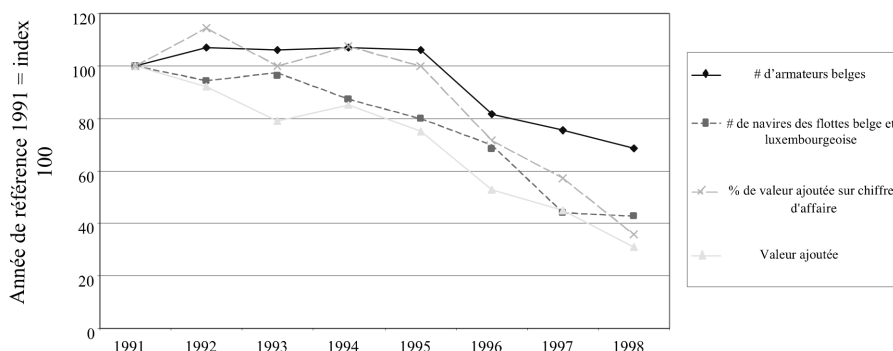
cabinet d'études Policy Research estime la valeur ajoutée directe en Belgique à 159 millions d'euros.

(43) Les autorités belges ont fourni le graphique suivant (graphique 2) pour illustrer le fait que la fuite des navires vers des pavillons étrangers entraîne une perte

importante de la valeur ajoutée⁽¹³⁾ des compagnies maritimes belges dans l'économie nationale.

Graphique 2

Corrélation entre la baisse du nombre de navires sous pavillons belge et luxembourgeois et la baisse du ratio de la valeur ajoutée sur le chiffre d'affaires



Source : Policy Research à partir de données de la Banque nationale de Belgique.

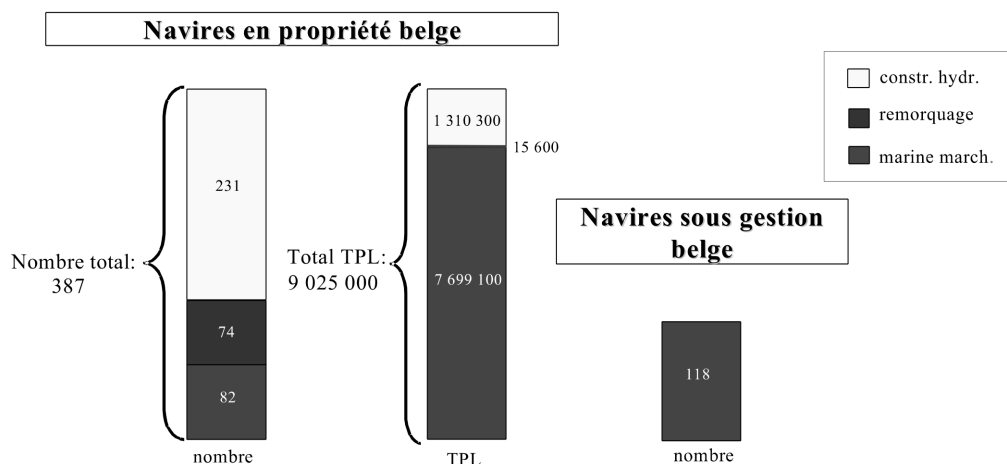
(44) En 1991, le ratio de la valeur ajoutée sur le chiffre d'affaires représentait encore 14 %, pourcentage qui illustre que la plupart des armateurs belges possédaient à l'époque des navires en propriété. Depuis 1998, le

pourcentage a plongé jusqu'à 5 % environ, ce qui traduit pour les autorités belges le fait que les armateurs belges ont de moins en moins de navires en pleine propriété en Belgique.

Graphique 3

Part de la flotte sous gestion belge

Situation au 1.1.2001



Source: Policy Research à partir de données de l'UAB et du ministère des finances.

(45) La flotte totale en propriété belge, et sous gestion belge, comprend 505 navires⁽¹⁴⁾, dont 118 pour la marine marchande. Par navires en propriété belge, les autorités belges entendent les navires qui sont la propriété de sociétés avec siège social en Belgique. En revanche, les

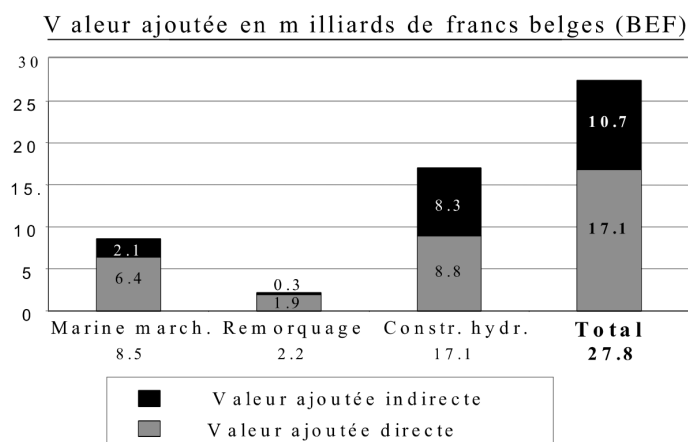
navires sous gestion belge sont ceux affrétés par des entreprises ayant leur siège social en Belgique. La construction hydraulique aligne le plus grand nombre de navires, tandis que la marine marchande représente la part la plus importante en matière de tonnage.

2.5.2. Poids économique du secteur maritime

- (46) Le poids économique du secteur maritime doit être mesuré à l'aune de deux composantes: l'impact direct des activités de transport proprement dites des entreprises maritimes et l'effet économique indirect résultant des achats des entreprises maritimes en Belgique.
- (47) Le poids économique du secteur maritime en Belgique se chiffrait en termes de valeur ajoutée à 424 millions d'euros en 2000, dont 218 millions d'euros (soit 52 %) générés par la construction hydraulique, 47 millions d'euros (soit 11 %) produits par les remorqueurs et 159 millions d'euros (soit 37 %) par la marine marchande.

Graphique 4

Le poids économique du secteur maritime



- (48) Au total, le secteur maritime belge, sous-traitance comprise, génère une valeur ajoutée de 689 millions d'euros, et offre du travail à 8 765 résidents belges et

à 2 705 non-résidents. La valeur ajoutée totale du secteur maritime atteint ainsi 0,3 % du produit intérieur brut de la Belgique. De cette valeur, 441 millions d'euros (soit 64 %) sont dépensés en Belgique. Cela donne lieu à 206 millions d'euros de rentrées fiscales annuelles pour l'État, à 136 millions d'euros d'investissements intérieurs.

- (49) Le taux de dépenses par rapport à la valeur ajoutée est relativement élevé pour la construction hydraulique (72 %) et le remorquage (70 %), mais faible pour la marine marchande (43 %), vu que les investissements importants pour la flotte marchande sont désormais réalisés à l'étranger.

- (50) L'aspect le plus préoccupant de cette évolution est la disparition d'activités économiques sur le territoire belge.

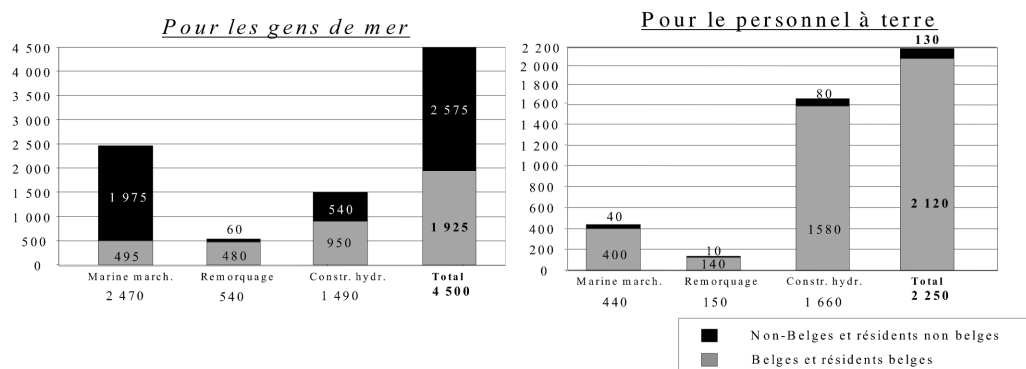
2.5.3. Le poids du secteur maritime belge sur l'emploi communautaire

- (51) En termes d'emplois directs, le secteur maritime belge employait, en 2000, 4 500 gens de mer et 2 250 collaborateurs «à terre», selon les informations fournies par les autorités belges. Environ 43 % du personnel navigant et presque 95 % du personnel à terre étaient des résidents belges. Par ailleurs, l'impact indirect du secteur maritime belge sur le reste de l'économie représente 4 720 emplois ainsi qu'une valeur ajoutée supplémentaire de 265 millions d'euros.

- (52) La marine marchande contribue à la plus grosse partie des emplois de gens de mer (55 %) mais sa contribution à l'emploi du personnel à terre est bien moindre (20 %), comme l'illustre le graphique suivant.

Graphique 5

Répartition des emplois dans le secteur maritime belge



Source: Policy Research.

(53) Ce décalage entre la part des gens de mer et celle du personnel à terre est une illustration, d'après les autorités belges, qu'une grande partie des activités à terre de la marine marchande ont été délocalisées hors de Belgique. Le grand nombre d'étrangers et de résidents non belges dans la marine marchande résulte par ailleurs de l'enregistrement des navires sous un pavillon étranger et de la difficulté de la flotte belge à attirer les jeunes vers des emplois embarqués.

(54) Au total, le secteur maritime belge crée, directement et indirectement, du travail pour 11 470 personnes, dont 8 765 Belges ou résidents belges. Sur les 6 750 personnes employées directement, 4 045 sont de nationalité belge, soit 60 %. Les 4 720 personnes indirectement employées sont quasi exclusivement des résidents belges (95 %).

2.6. Budget

(55) Les mesures fiscales en faveur du transport maritime devront avoir un impact sur les recettes d'État. Cependant, compte tenu du nombre de navires qui devraient être rapatriés en Belgique, les autorités belges estiment que l'instauration de ces mesures n'entraînera pas de pertes de recettes fiscales pour l'État belge.

2.6.1. Imposition forfaitaire sur la base du tonnage

(56) Les autorités belges n'ont pas pu chiffrer ce que rapporte actuellement l'impôt sur les sociétés pour les compagnies qui seront éligibles au régime d'imposition forfaitaire mais ont donné à la Commission une estimation des revenus que procurera ce régime pour les compagnies maritimes: 417 745 euros par an avec 179 946 euros pour la délocalisation et 237 799 euros pour 20 navires additionnels attendus.

2.6.2. Régime d'amortissement particulier

(57) Ce régime d'amortissement particulier était déjà en vigueur depuis longue date et a été simplement retranscrit dans un texte législatif. En tant que telle, cette mesure n'impliquera donc pas de pertes fiscales supplémentaires.

2.6.3. Exonération des plus-values sur les navires

(58) Pour la compagnie maritime qui est soumise à l'impôt classique sur les sociétés et qui recourt à cette mesure, la plus-value ne peut faire l'objet d'une exonération que si elle reste comptabilisée en permanence sur un ou plusieurs comptes distincts du passif du bilan et si elle ne sert pas de base ou calcul pour la dotation annuelle de la réserve légale ou pour toute rémunération ou attribution. Les autorités belges appellent cette contrainte sous le terme de condition d'intangibilité (sous-entendu intangibilité de la plus-value). Cette condition aboutit en fait selon les autorités belges à rendre temporaire cette exonération, puisque à un certain moment, la condition d'intangibilité ne sera plus remplie. Pour les autorités belges, la plus-value devient en effet taxable dès que cette condition n'est plus respectée, notamment suite à des opérations ayant un effet sur les comptes du passif, telles que:

- la distribution de la plus-value en guise de dividende,
- l'apurement de la perte comptable sur cette plus-value,
- l'utilisation de cette plus-value pour payer certaines charges,
- son intégration dans le résultat, pour quelque raison que ce soit,
- des opérations de reprises imposables en cas de fusion ou de scission,
- la fusion ou scission sous le régime de la neutralité fiscale, entre société mère et filiales, la société mère possédant au préalable des actions de la filiale, allant de pair avec une réduction du capital sur les réserves exonérées,
- la dissolution avec liquidation de la société.

2.6.4. Déduction pour investissement

(59) Les autorités belges estiment que l'impact budgétaire de cette mesure sera nul, compte tenu que l'augmentation de la déduction pour investissement sera compensée par l'augmentation du produit de l'impôt sur les sociétés.

2.6.5. Suppression du droit d'enregistrement d'hypothèques

(60) Le produit du droit d'enregistrement sur l'inscription de l'hypothèque sur les navires s'était élevé:

- en 2000: à 428 800 euros,
- en 1999: à 428 000 euros,
- en 1998: à 436 300 euros.

(61) Ces montants sont uniquement dus à l'immatriculation de navires de navigation intérieure (batellerie). Le 4 décembre 1991, le *Navigator* fut le dernier navire de marine marchande à être enregistré en Belgique dans le registre des hypothèques.

2.6.6. Gestion des navires pour compte de tiers

(62) Les autorités belges ont indiqué qu'aucun chiffre concernant la gestion des navires pour compte de tiers n'était disponible.

2.7. Durée

(63) Le gouvernement belge a initialement envisagé de mettre en œuvre les mesures fiscales proposées pour une durée indéterminée. Cependant, dans leur lettre du 11 mars 2003, les autorités belges ont pris l'engagement suivant: «Les autorités belges s'engagent à renotifier à la Commission en application de l'article 88, paragraphe 3, du traité, les mesures de la loi-programme du 2 août 2002 qui seront acceptées par la Commission, en vue de leur prolongation au-delà du 1^{er} janvier 2013, étant entendu que les entreprises ayant introduit leur demande de bénéficier du régime d'imposition forfaitaire avant ladite date, continueront d'en bénéficier pendant les dix années qui suivent cette demande».

(64) La Commission prend note de cet engagement et accepte que les aides qui seront octroyées, conformément à la présente décision, aux entreprises ayant présenté leur demande avant le 1^{er} janvier 2013 seront considérées comme des aides existantes pendant les dix années qui suivent cette demande. Elle attire l'attention des autorités belges sur le fait que l'article 88, paragraphe 1, du traité CE lui impose de procéder avec les États membres à l'examen permanent des régimes d'aides existants et que, dans ce contexte, elle peut à tout moment proposer aux États membres, des mesures utiles portant non seulement sur l'admission au régime de nouveaux bénéficiaires, mais aussi sur le maintien des avantages déjà consentis, sans que puisse y faire obstacle la durée pour laquelle les avantages fiscaux ont été prévus.

2.8. Critères d'éligibilité

2.8.1. Sociétés éligibles

(65) Conformément à l'article 115, § 2, point 2, de la loi-programme, les compagnies maritimes ne peuvent bénéficier des différentes mesures fiscales envisagées que si elles vérifient au moins une des conditions suivantes:

- a) le contribuable est propriétaire, copropriétaire ou affrèteur en coque nue d'un navire qui est géré de manière principale en Belgique, et qu'il n'a pas lui-même donné en affrètement;
- b) le contribuable exerce principalement en Belgique la gestion commerciale d'un navire pour un autre contribuable, à condition que le total annuel des tonnages nets journaliers des navires pour lesquels il exerce la direction commerciale ne s'élève pas à plus de trois fois le total annuel des tonnages nets journaliers des navires qu'il dirige d'une manière visée au point a), en vertu duquel les navires en copropriété comptent pour leur tonnage complet si cette copropriété atteint au moins 5 %;
- c) le contribuable possède en Belgique un navire en affrètement au voyage ou à temps, à condition que le total annuel des tonnages nets journaliers des navires qu'il possède en affrètement au voyage ou à temps ne s'élève pas à plus de trois fois le total annuel des tonnages nets journaliers des navires qu'il gère d'une manière visée au point a), en vertu duquel les navires en copropriété comptent pour leur tonnage complet si cette copropriété atteint au moins 5 %.

2.8.2. Activités éligibles

(66) Sont considérés comme soumis à l'imposition forfaitaire sur la base du tonnage les bénéfices provenant de la navigation maritime pour ce qui concerne les activités éligibles suivantes:

- «a) l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes par voie maritime internationale,

ainsi que pour l'exploration ou pour l'exploitation des richesses naturelles en mer;

- b) et les bénéfices issus de l'exploitation d'un navire, avec lettre de mer, pour le remorquage, l'assistance et pour d'autres activités en mer;

- c) ainsi que toutes les activités qui concourent directement à l'exploitation précitée».

(67) Une ambiguïté est apparue dès le projet de loi-programme sur les activités éligibles au régime en question. En effet, la notification initiale des autorités belges indiquait que le régime de taxation forfaitaire couvrirait «les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes par voie maritime internationale, ainsi que de l'exploration ou de l'exploitation des richesses naturelles en mer, et les bénéfices issus de l'exploitation d'un navire, avec lettre de mer, pour le remorquage, l'assistance et pour d'autres activités en mer, ainsi que toutes les activités qui concourent directement à l'exploitation précitée».

(68) La rédaction de ce texte, dans la loi-programme adoptée le 2 août 2002 a été modifiée, pour la version française, avec le changement de la préposition «de», soulignée dans le texte précité, par «pour». Il n'en reste pas moins que les services de la Commission aboutissaient, tant pour les deux versions rédactionnelles en français que celle en néerlandais ⁽¹⁵⁾, à l'interprétation suivante: était éligible au régime d'imposition forfaitaire l'exploitation d'un navire:

- a) pour le transport de biens ou de personnes par voie maritime internationale;
- b) pour l'exploration ou pour l'exploitation de richesses naturelles en mer;
- c) pour le remorquage, l'assistance et pour d'autres activités en mer, avec lettre de mer avec toutes les activités qui y concourent directement.

(69) Compte tenu que les orientations communautaires ne prévoient pas de couvrir les activités d'exploration et d'exploitation de richesses naturelles en mer, une telle interprétation aurait conduit les services de la Commission à envisager une ouverture de procédure sur cet aspect du régime. Lors de la réunion de travail du 25 octobre 2002, les représentants du ministre belge des finances ont reconnu l'existence de cette ambiguïté, mais ont indiqué que cette disposition de l'article 115 de la loi-programme devait être interprétée en fait de la manière suivante: le régime d'imposition forfaitaire couvre:

- «a) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes:

— par voie maritime internationale,

— ainsi que pour l'exploration ou pour l'exploitation des richesses naturelles en mer,

b) et les bénéfices issus de l'exploitation d'un navire, avec lettre de mer, pour le remorquage, l'assistance et pour d'autres activités en mer, ainsi que toutes les activités qui concourent directement à l'exploitation précitée».

(70) C'est pourquoi les services de la Commission, dans leur lettre du 30 octobre 2002 aux autorités belges, ont demandé qu'elles confirment par écrit la dernière interprétation que les autorités belges feront de l'article 115.

(71) Dans leur réponse du 5 décembre 2002, les autorités belges ont mis un terme à cette ambiguïté en prenant l'engagement que le texte sera interprété ultérieurement de la manière suivante: «l'article 115 de la loi-programme doit être compris comme n'accordant le bénéfice de l'imposition forfaitaire qu'aux seuls bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes ainsi que toutes les activités directement afférentes à cette exploitation:

- soit sur des dessertes maritimes internationales,
- soit pour la desserte d'installations en mer destinées à l'exploration ou l'exploitation de richesses naturelles (par exemple les navires de liaison, *stand-by & supply vessels* utilisés pour le transport de cargaisons ou de passagers par voie maritime internationale pour l'industrie *off-shore*)».

(72) La Commission considère que c'est cette interprétation qui prévaudra pour l'application des mesures proposées.

(73) Par ailleurs, les autorités belges dans leur lettre du 5 décembre 2002 ont indiqué qu'il ne leur était pas possible d'énumérer de manière exhaustive «les activités qui concourent directement à l'exploitation» des navires éligibles. Elles se sont néanmoins engagées à ce que ces activités annexes aient un lien substantiel avec le transport maritime et ont fourni à la Commission à cet égard la liste indicative suivante:

- le chargement et le déchargement fait par l'armateur pour son propre compte et la fourniture de facilités exclusivement pour ces opérations,
- le stockage temporaire de la cargaison sur le quai ou près de ce dernier, à condition que ce stockage ne soit que temporaire,
- la consolidation ou la répartition de la cargaison immédiatement avant ou après le voyage si cette activité n'est pas liée au transport routier ou ferroviaire,
- la location de conteneurs en relation directe avec les activités de transport telles que définies par l'article 115 de la loi-programme,
- la vente de titres de transport,
- la publicité et le *marketing*,
- les revenus d'investissement à court terme du capital d'exploitation; toutefois, les revenus d'immobilisations financières sont exclus,

— la gestion de navires et services techniques accessoires à l'activité principale,

— l'activité de *shipbrokerage* pour le compte de ses propres navires,

— services administratifs et d'assurance liés directement au transport de passagers ou de marchandises (douane, documents, TVA, etc.),

— les activités suivantes pour les navires de passagers:

— l'embarquement et le débarquement de passagers et la mise à disposition de l'équipement pour ces opérations (par exemple revenus qui proviennent de la location d'emplacements de parking à condition que ces revenus provenant des non-passagers ne dépassent pas en moyenne 10 % des revenus provenant des passagers, des magasins sur le quai, dans les limites du terminal, pourvu que la gamme ne dépasse pas celle du navire, etc.),

— les excursions pour les passagers à condition que le passager dispose d'une cabine à bord du navire,

— la vente à bord de biens ou de services aux passagers, tels que:

— nourriture et boissons,

— les divertissements mais à l'exclusion de paris, tables de jeu, casinos (sauf sous certaines conditions comme exposées ci-après),

— les alcools, les parfums et le tabac, mais à l'exclusion d'articles de luxe (sauf sous certaines conditions comme exposées ci-après),

— le change d'argent pour l'usage personnel des passagers.

— l'aliénation des actifs qui ont été utilisés par le contribuable pour l'exploitation. Il s'agit non seulement des navires exploités par le contribuable mais également de l'immobilier servant à la gestion et aux moyens d'exploitation utilisés pour charger et décharger les navires exploités. Les plus-values et les moins-values sur des navires soumis à l'imposition forfaitaire sont en effet censées être comprises dans les bénéfices déterminés forfaitairement.

(74) Les autorités belges ont ensuite mentionné deux types d'activités qui peuvent, dans une certaine limite si leur revenu reste faible, être éligibles au régime d'imposition forfaitaire:

a) les activités annexes et temporaires que la société entreprend afin d'utiliser pleinement le personnel et les actifs affectés à la fonction principale de la société et pour autant que ces activités soient minimales comparées à cette fonction principale;

b) les paris, tables de jeu, casinos offerts habituellement comme divertissement aux passagers et ventes habituelles des articles de luxe à bord d'un navire affecté à une activité éligible, «mais seulement jusqu'à un niveau de chiffre d'affaires négligeable en comparaison du chiffre d'affaires de l'activité principale».

(75) En revanche, les autorités belges ont indiqué de manière non exhaustive les types d'activités suivantes qu'elles considéraient comme manifestement distinctes de l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes et donc comme non éligibles dans tous les cas de figures:

- l'exploitation d'un chantier naval,
- l'exploitation de bateaux de pêche,
- le transport de la cargaison du client à un entrepôt de stockage et puis jusqu'au quai,
- le transport du quai à un entrepôt de stockage et puis au client,
- le transport terrestre de conteneurs,
- toute activité qui ne se rapporte pas directement aux navires exploités, comme par exemple, l'exploitation d'un centre de conférences ou d'expositions,
- la vente à bord d'un navire de produits qui ne sont pas en rapport avec les usages courants.

2.9. Mesures antiabus

(76) Les mesures antiabus visent à empêcher, que les contribuables puissent réussir de manière détournée à bénéficier des mesures prévues pour des activités non éligibles.

(77) Les dispositifs antiabus qui accompagnent habituellement des régimes d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage comprennent en général l'obligation de tenir une comptabilité séparée si l'entreprise exerce par ailleurs des activités non éligibles, l'application de règles fiscales en matière de prix de transfert et en matière de répartition des charges de la dette ainsi que des règles relatives au traitement de groupes de sociétés.

2.9.1. Comptabilité séparée

(78) L'article 115, §2, point 3, de la loi-programme⁽¹⁶⁾ fournit une définition de ce qu'est une «division» pour les activités maritimes d'une compagnie, mais ni cet article ni le reste de la loi-programme n'indiquent si l'instauration d'une telle division est obligatoire dans le cas où une compagnie maritime exerce également des activités non éligibles. En effet, le terme «division» n'apparaît nulle part ailleurs dans le reste de la loi-programme, à l'exception de l'article 120, § 1^{er}, qui stipule qu'une entreprise peut déduire de l'impôt défini forfaitairement sur la base du tonnage les pertes du même exercice budgétaire provenant d'autres «divisions» *a priori* présentes dans des activités autres que le transport maritime, «pour autant que ces pertes professionnelles n'ont pu être déduites des bénéfices d'une quelconque autre division de la société».

(79) Les services de la Commission, dans leur lettre aux autorités belges du 31 juillet 2002, s'étaient inquiétés de savoir si cette absence de toute référence au terme «division» dans les articles afférents aux nouvelles dispositions fiscales devait être «interprétée comme rendant inapplicables ou inopérantes les conditions attachées à la définition de «division» et permettre ainsi un élargissement furtif du bénéfice des nouvelles dispositions fiscales à des activités non éligibles en application des orientations communautaires pour les aides d'État au transport maritime».

(80) Dans leur lettre du 5 septembre 2002, les autorités belges ont indiqué que, dans le cas de «sociétés qui ont d'autres objets sociaux en plus de l'exploitation de la navigation maritime», il était «évident que le requérant devra démontrer spécifiquement que les conditions pour l'application de la taxe au tonnage sont remplies, soit pour la société entière, soit pour une division de la société». En pratique, les autorités fiscales belges vérifieront l'existence d'une «division» avant de répondre favorablement ou non à la demande préalable d'option pour le régime forfaitaire, demande prévue à l'article 116 de la loi-programme. L'accord sera alors délivré, soit à la société toute entière, soit à sa division exerçant les activités éligibles.

(81) En ce qui concerne la ventilation des frais généraux, la Belgique s'est engagée dans sa lettre du 5 décembre 2002 précitée à adopter la même ventilation que celle utilisée par les conventions visant à éviter la double imposition entre les établissements stables situés en Belgique et les établissements stables situés à l'étranger. Le mode de ventilation des frais généraux sera fixé en tenant compte notamment des particularités propres à l'entreprise, c'est-à-dire en adoptant comme critère de répartition, selon le cas de figure, un des éléments du compte de résultat ou du compte de bilan, tel que le bénéfice brut, le chiffre d'affaires, les rémunérations payées, ou bien les immobilisations.

2.9.2. Prix de transfert

(82) Les autorités belges doivent vérifier que les transactions commerciales entre la division éligible et les autres divisions de l'entreprise suivent les règles fiscales antiabus applicables habituellement en matière de prix de transfert pour les transactions intragroupes, afin d'éviter une fuite possible d'impôts au profit d'activités inéligibles au travers d'une facturation inexacte de prestations.

(83) La loi-programme n'a pas prévu de règles spécifiques relatives aux prix de transfert. Cependant, les autorités belges ont indiqué que les autorités fiscales pouvaient invoquer en tant que de besoin certaines mesures du droit interne visant à éviter l'usage abusif des prix de transfert, comme la circulaire AAF 98-003 du 28 juin 1999 du ministère belge des finances, même si cette dernière a pour objet de déterminer les règles applicables en matière de prix de transfert seulement entre des entités juridiquement séparées. Ces mesures seront appliquées d'office, si besoin est, pour les transactions entre deux sociétés différentes.

- (84) De plus, en ce qui concerne les prix de transfert au sein d'une même entreprise, c'est-à-dire entre «divisions» d'une même société, les autorités belges se sont engagées dans leur lettre du 5 décembre 2002 à considérer en pratique la division maritime soumise à l'imposition forfaitaire comme une entité séparée dans l'application des dispositions de ladite circulaire. En suivant une telle approche, le fisc évitera le transfert d'avantages «anormaux ou bénévoles» entre les divisions séparées d'une même société, selon le «principe de pleine concurrence» établi dans le droit interne belge.
- (85) De plus, il convient de mentionner que l'administration fiscale belge reconnaît explicitement les principes directeurs de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en matière de prix de transfert pour les entreprises multinationales. En ce qui concerne le traitement des prix de transfert au sein d'une seule entreprise, la Belgique appliquera «la théorie de l'entité séparée» vis-à-vis des divisions maritimes ayant opté pour l'imposition forfaitaire.
- 2.9.3. *Répartition des éléments du passif entre les activités éligibles et les activités non éligibles*
- (86) Les régimes d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage comprennent normalement des dispositions spécifiques visant à éviter que les entreprises bénéficiaires n'affectent en priorité les capitaux propres aux activités éligibles et les dettes aux activités non éligibles, dettes qui sont en effet créatrices de charges déductibles pour la détermination de l'impôt normal sur les sociétés. De telles méthodes permettraient en effet à des entreprises d'étendre indûment les bénéfices de l'imposition forfaitaire sur la base du tonnage à des activités non éligibles.
- (87) Les autorités belges n'ont pas donné à la Commission de preuves de l'existence éventuelle de dispositions de cette sorte dans la fiscalité belge. Cependant, les autorités belges se sont engagées à vérifier de manière *ad hoc* que les dépenses relatives à la dette seront correctement réparties entre les différentes divisions, à l'instar des pratiques existantes du fisc belge sur la répartition des frais généraux.
- 2.9.4. *Groupe de sociétés*
- (88) Actuellement, la Belgique ne dispose pas d'un système d'unité fiscale. Dans le droit interne belge, chaque société est considérée comme séparée sur le plan fiscal.
- (89) Chaque société faisant partie d'un groupe, qu'il soit belge ou étranger, peut opter de manière indépendante pour l'application de la taxe en fonction du tonnage, sans que cela entraîne de conséquences pour les autres membres du groupe. En particulier, le fait qu'un membre du groupe opte pour la taxe en fonction du tonnage, n'implique pas que les autres sociétés du même groupe, potentiellement éligibles, doivent être assujetties également à l'imposition forfaitaire sur la base du tonnage.
- 2.10. **Absence de conditions liées à l'enregistrement sous un pavillon communautaire**
- (90) Le régime fiscal d'imposition forfaitaire n'exige pas que les navires concernés soient enregistrés sous un pavillon communautaire.
- (91) Le gouvernement belge craignait en effet qu'une conditionnalité trop stricte liée au pavillon ne rendit vains tous les efforts consentis dans le régime. Les autorités belges estiment que le régime contient suffisamment de mesures incitant à l'immatriculation sous le registre belge pour que l'armateur choisisse le pavillon national. Elles reconnaissent néanmoins que certaines des mesures proposées pourraient être utilisées sans que les bénéficiaires ne soient incités à opter pour le pavillon belge.
- (92) L'ensemble des mesures introduites en vue de la promotion du secteur de la navigation maritime en Belgique mènera nécessairement, selon les autorités belges, à une augmentation du nombre des navires enregistrés en Belgique.
- (93) Certes, les autorités belges ont elles-mêmes admis que les mesures fiscales envisagées ne seront pas suffisamment incitatives pour que tous les navires exploités par les armateurs établis en Belgique soient enregistrés sous le pavillon belge. Selon les autorités belges, il n'est pas raisonnable de penser que tous les navires d'un armateur belge puissent en pratique être transférés dans le registre belge. Notamment, elles s'attendent à ce que la majorité des navires loués à temps ou au voyage ne revienne pas sous le pavillon belge.
- (94) Cela n'implique pas cependant que le gouvernement belge ne dispose d'aucun moyen de contrôle sur l'exploitation des navires sous pavillon de pays tiers. Aux fins d'un tel contrôle, les autorités belges souhaitent se prévaloir de leur pouvoir dans le cadre du contrôle des navires dans les ports, en application du *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* de janvier 1982 et de la directive communautaire relative au contrôle portuaire dans les États membres ⁽¹⁷⁾.
- (95) Les autorités belges indiquent qu'elles seront mieux à même de contrôler la sécurité des navires d'un armateur établi en Belgique et leurs opérations, dès qu'au moins un de ses navires battra pavillon belge. En effet, ces autorités devront délivrer à cet armateur les certificats prouvant la conformité de ses opérations avec le code ISM ⁽¹⁸⁾. Les autorités belges considèrent qu'elles seront, dès lors, nécessairement appelées à vérifier les procédures prescrites dans le cadre de la délivrance du «document de conformité» et par conséquent sur la qualité de l'ensemble de la flotte. Quoi qu'il en soit, en vue de renforcer leur contrôle, les autorités belges se sont par ailleurs engagées dans leur lettre du 11 mars 2003 à exiger de chaque entreprise ayant demandé le bénéfice du régime d'imposition forfaitaire de s'engager à respecter, sur ses navires battant pavillon de pays tiers, les règles communautaires et internationales applicables en matière de sécurité et de conditions de travail.

2.11. Chevauchement avec d'autres systèmes

- (96) Aujourd'hui, d'après les informations dont dispose la Commission, il n'existe pas de mesures spécifiques de soutien à la marine marchande belge, compte tenu qu'il ne reste à ce jour dans le registre belge plus aucun navire de marine marchande encore actif dans le trafic international.

2.12. Engagements pris par la Belgique

- (97) Les autorités belges se sont engagées à fournir à la Commission des rapports annuels sur l'évolution de l'emploi des gens de mer sous pavillon belge et de sa flotte, ainsi que le nombre de sociétés bénéficiant de l'imposition forfaitaire sur la base du tonnage. Ces rapports étudieront également l'impact que les différentes mesures fiscales pourraient avoir sur les registres des autres États membres et sur l'emploi de marins communautaires.
- (98) Les autorités ont pris également l'engagement de vérifier que chaque entreprise ne recevra pas de manière cumulée plus d'aide, au moyen tant des mesures faisant l'objet de la présente décision que de tout autre régime d'aides, que ce qu'autorise le point 10 des orientations communautaires pour les aides au transport maritime.

3. APPRÉCIATION

3.1. Existence d'une aide au sens du traité CE

- (99) En vertu de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE «toute aide accordée par un État membre ou par les ressources en État dans toute forme quelconque qui fausse ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou la production de certaines marchandises, dans la mesure où il affecte les échanges entre les États membres, sera incompatible avec le marché commun».
- (100) Au travers de l'imposition forfaitaire sur la base du tonnage et des autres mesures en faveur des compagnies maritimes, les autorités belges envisagent d'accorder des avantages à certaines entreprises au moyen de ressources d'État. Ces subventions menacent de fausser la concurrence et seraient susceptibles d'affecter les échanges entre les États membres. Pour les raisons qui précèdent, les différentes mesures en question sont constitutives d'aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

3.2. Base juridique

- (101) L'article 87, paragraphe 2, du traité CE, qui considère comme compatibles les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, à condition qu'elles soient accordées sans discrimination liée à l'origine des produits, les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires et les aides octroyées à l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Alle-

magne affectées par la division de l'Allemagne, dans la mesure où elles sont nécessaires pour compenser les désavantages économiques causés par cette division, ne s'applique pas dans le cas d'espèce.

- (102) Ne s'applique pas non plus l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité, qui considère comme potentiellement compatibles les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi.
- (103) L'article 87, paragraphe 3, point b), du traité, qui considère comme potentiellement compatibles les aides destinées à promouvoir la mise en œuvre d'un projet important d'intérêt européen commun ou pour remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre, et l'article 87, paragraphe 3, point d), qui considère comme potentiellement compatibles les aides destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, ne s'applique pas aux aides au transport maritime.
- (104) En vertu de l'article 87, paragraphe 3, point c), les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certains secteurs économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun, dès lors qu'elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. La Commission considère l'article 87, paragraphe 3, point c), comme la base juridique appropriée applicable dans le cas d'espèce.
- (105) D'une façon générale, les systèmes d'aide ne devraient pas être mis en œuvre aux dépens des économies d'autres États membres et ne doivent pas être susceptibles de fausser la concurrence entre les États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Les aides d'État doivent être toujours limitées à ce qui est nécessaire pour réaliser leur but et être accordées d'une façon transparente. L'effet cumulatif de toutes les aides accordées par les autorités de l'État membre (comprenant les niveaux nationaux, régionaux et locaux) doit être toujours pris en considération pour chaque entreprise.
- (106) Les aides en faveur du secteur maritime doivent notamment être examinées à la lumière des orientations communautaires de 1997 sur les aides d'État au transport maritime⁽¹⁹⁾, appelées ci-après les «orientations communautaires». Elles définissent les systèmes d'aides d'État qui peuvent être introduits pour soutenir les intérêts du secteur communautaire du transport maritime dans la poursuite d'objectifs généraux, tels que:
- sauvegarder l'emploi communautaire (à la fois en mer et à terre),
 - améliorer la sécurité,
 - préserver le savoir-faire maritime dans la Communauté et développer les compétences maritimes.
- (107) C'est donc sur la base desdites orientations communautaires que la Commission a procédé à l'analyse de la compatibilité des différentes mesures fiscales envisagées.

3.3. Périmètre des activités éligibles: exploration et exploitation de richesses naturelles en mer

(108) Au regard de l'engagement pris par les autorités belges sur l'interprétation qui devait être fait de l'article 115 de la loi-programme (voir point 2.8.1 de la présente décision, considérant 67), la Commission considère qu'il n'y a pas lieu d'ouvrir la procédure à l'encontre de la rédaction de l'article 115 de la loi-programme. En effet, cet engagement aboutit à ce que seules les prestations de transport à destination ou au départ d'installation en mer, et non les activités d'exploration et d'exploitation de richesses naturelles en mer, pourront être éligibles au régime d'imposition forfaitaire. Si l'article 115 de la loi-programme était à l'avenir appliqué sur la base de la lecture exposée au considérant 64, la Commission n'hésiterait pas à ouvrir la procédure à l'encontre de l'extension des mesures approuvées par la présente décision aux activités d'exploration et d'exploitation de richesses naturelles en mer.

3.4. Régime d'imposition forfaitaire applicable aux compagnies maritimes

3.4.1. Décisions antérieures de la Commission concernant des régimes semblables d'imposition forfaitaire dans d'autres États membres

(109) Sur la même base juridique, la Commission a déjà approuvé au cours des dernières années plusieurs régimes d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur du transport maritime, dans différents États membres:

- 1) le régime néerlandais d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (aide N 738/95, approuvée le 20 mars 1996);
- 2) le régime allemand d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (aide N 396/98, approuvée le 25 novembre 1998);
- 3) le régime britannique d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (aide N 790/99, approuvée le 2 août 2000);
- 4) le régime espagnol d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (aide N 736/01, approuvée le 27 février 2002);
- 5) le régime danois d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (aide N 563/01, approuvée le 12 mars 2002);
- 6) le régime finlandais d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (aide N 195/02, approuvée le 16 octobre 2002);

7) le régime irlandais d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage (aide N 504/02, approuvée le 11 décembre 2002);

8) le régime espagnol d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage applicable au district de Biscaye (aide N 572/02, approuvée le 5 février 2003).

3.4.2. Similarités et différences avec les régimes précédemment approuvés par la Commission

(110) Pour ce qui relève du régime d'imposition forfaitaire en faveur d'entreprises de transport maritime, la Commission note que le projet proposé est fort semblable aux régimes précédemment cités, à l'exception de quatre aspects particuliers:

- 1) l'introduction d'un taux très faible au-delà de 40 000 tonnes pour rapatrier les plus gros navires de marine marchande;
- 2) la couverture par le régime de certaines activités annexes non directement liées au transport maritime;
- 3) la possibilité de déduire de l'impôt forfaitaire les pertes des autres divisions non soumises au régime d'imposition forfaitaire;
- 4) l'existence de déductions pour les navires de moins de 10 ans.

(111) Pour le régime de base (c'est-à-dire sans les quatre particularités susmentionnées), la compatibilité sera analysée ci-après aux sections 3.4.3 et 3.4.4.

3.4.2.1. Taux pour les navires de plus de 40 000 tonnes

(112) Même si les orientations communautaires permettent en principe un tel taux, les services de la Commission s'étaient posé la question de savoir si l'introduction d'un taux de 0,05 euro par tranche de 100 tonnes au-delà de 40 000 tonnes était susceptible d'aboutir à une distorsion de concurrence intracommunautaire, compte tenu que tous les régimes d'imposition forfaitaire précédemment approuvés par la Commission n'ont pas prévu de mesures équivalentes pour les navires de plus de 40 000 tonnes.

(113) Le tableau suivant illustre en effet, pour les régimes déjà approuvés par la Commission, les taux pour la détermination de la base imposable, elle-même soumise au taux de l'impôt sur les sociétés.

Tableau 2

Taux pour la détermination de la base imposable dans certains États membres

Tonnage	Taux en euro par tranche de 100 tonnes et par jour						
	NL	D	DK	UK	E	IRL	FIN
De 0 à 1 000 NT	0,91	0,92	0,94	0,97	0,90	1,00	1,38
Jusqu'à 10 000 NT	0,67	0,69	0,67	0,73	0,70	0,75	1,03
Jusqu'à 25 000 NT	0,46	0,46	0,40	0,48	0,40	0,50	0,69
Au-delà de 25 000 NT	0,23	0,23	0,27	0,24	0,20	0,25	0,57

Source: Commission.

(114) C'est ainsi que par lettre du 30 octobre 2002, les services de la Commission ont demandé à la Belgique de fournir «toutes les informations et arguments permettant de justifier le taux de 0,05 euro pour les navires de plus de 40 000 tonnes, au regard du fait que les taux précédemment acceptés par la Commission pour les régimes récents d'imposition forfaitaire dans les autres États membres varient de 0,20 à 0,25 euro pour les plus gros tonnages».

(115) Dans leur lettre du 5 décembre 2002, les autorités belges ont apporté les éléments suivants pour justifier l'introduction d'un taux spécifique au-delà de 40 000

tonneaux. Selon les chiffres fournis par ces dernières, le nombre total de navires de plus de 40 000 tonnes nets dans le monde se monterait à 1 257 unités en novembre 2002 sur une flotte mondiale de 28 155 unités. Même si ce type de navires ne représente que 4,5 % de la flotte mondiale en nombre d'unités, il pèse en revanche 34,17 % du poids en lourd de cette dernière ⁽²⁰⁾.

(116) Seuls 143 de ces navires, soit 0,5 % de la flotte mondiale en unités et 3,5 % en capacité, sont enregistrés dans un État membre de l'Union européenne, comme l'illustre le tableau suivant.

Tableau 3

Nombre de navires de plus de 40 000 tonnes dans les États membres

Pays	Nombre de navires	Commentaires
Grèce	108	sur une flotte grecque de 3 261 navires dont 2 476 (75 %) battent pavillon étranger selon la Cnuced
Espagne	7	6 pétroliers < 48 933 NT + 1 pétrolier de 60 120 NT
Italie	6	2 pétroliers de 45 740 NT + 4 vraquiers ou minéraliers < 47 584 NT + 1 vraquier de 56 579 NT
Royaume-Uni	6	4 portes conteneurs < 48 880 NT + 1 pétrolier de 41 316 NT + 1 pétrolier de 105 889 NT
France	4	1 vraquier de 56 709 NT + 2 pétroliers < 100 000 NT + 1 pétrolier de 108 708 NT
Allemagne	4	4 portes conteneurs < 42 233 NT
Pays-Bas	4	2 portes conteneurs de 46 660 NT + 2 portes conteneurs de 48 880 NT
Luxembourg	3	3 pétroliers entre 84 545 NT et 95 323 NT
Portugal	1	1 vraquier de 49 344 NT

Source: Autorités belges.

(117) Les autorités belges ont également fourni le tableau suivant qui compare le montant des taxes annuelles, imposition forfaitaire plus autres taxes, pour un navire de 100 000 tonnes nets entre la Belgique et les différents pays à registre ouvert ⁽²¹⁾.

Tableau 4

Comparaison du poids de la fiscalité pour un navire de 100 000 tonnes dans les pays disposant d'un pavillon de complaisance et en Belgique

Pays	Montant total des taxes (en euros)	Sources utilisées pour la simulation
Bermuda (*)	20 634,95	(Source: LSM International Ship Registers & Management Services 2001)
Panama	13 214,00	(Source: www.panaconsul.com)
Liberia (**)	14 027,00	(Source: www.liscr.com)
Malte	9 282,34	(Source: www.malta-law.com/shipyachtregistration.html)
Chypre (***)	10 203,80	(Source: www.demetriades.com/html/ship-registration.htm)
Bahamas	15 501,63	(Source: www.higgsjohnson.com)
Vanuatu	10 165,00	(Source: LSM International Ship Registers & Management Services 2001)
Belgique (****)	25 512,00	(Source: Union royale des armateurs belges)

Source: Union royale des armateurs belges.

(*) Bermuda, étant le plus cher, n'a que 1,75 % de la flotte des navires de plus de 40 000 NT.

(**) Des rabais peuvent être accordés selon le tonnage et le nombre de navires dans la flotte.

(***) Des rabais sont accordés: 30 % si la gestion technique et l'équipage se fait de Chypre par une société établie à Chypre. + 2,5 % pour chaque officier chypriote + 1,5 % pour chaque subalterne chypriote.

(****) Le régime prévoit des rabais pour l'âge du navire: 0-4 ans: 50 % et 5-10 ans: 25 %.

(118) Les autorités belges sont d'avis que les chiffres précédents montrent, si besoin était, que, bien que l'imposition forfaitaire ait un taux dégressif, elle ne tient pas suffisamment compte des navires de grande taille. Notamment les navires citernes (53 % des navires de plus de 40 000 tonnes) et les vraquiers (41,7 % des navires de plus de 40 000 tonnes) occupent une place importante dans la flotte des armateurs belges. À l'appui de ces données, les autorités belges affirment que sans l'introduction d'un taux beaucoup plus faible au-delà de 40 000 tonnes, les plus gros des navires en propriété resteront sous pavillon de complaisance.

(119) Cependant, la Commission craint que l'introduction d'un taux aussi faible n'encourage certains armateurs non belges à transférer leurs navires d'un registre communautaire vers le registre belge. La Commission considère en effet que le taux en question est susceptible de créer ainsi des distorsions de concurrence au sein de la Communauté. La Commission souhaite donc ouvrir la procédure d'investigation à l'encontre du taux de 0,05 euro par tranche de 100 tonnes applicable au-delà de 40 000 tonnes.

3.4.2.2. Activités annexes sans lien direct avec l'activité de transport

(120) La Commission a refusé jusque-là que les régimes d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage puissent couvrir des activités qui n'ont pas un lien direct avec le transport maritime. Or, dans leur lettre du 5 décembre 2002, les autorités belges ont cité une liste d'activités éligibles parmi lesquelles la Commission a de forts

doutes sur l'existence d'un lien direct avec l'activité de transport, à savoir:

- les activités annexes et temporaires que la société entreprend afin d'utiliser pleinement le personnel et les actifs affectés à la fonction principale de la société et pour autant que ces activités soient minimales comparativement à cette fonction principale,
- la vente de produits non destinés à la consommation à bord tels que les articles de luxe et la prestation de services sans lien direct avec le transport maritime tels que les paris, les jeux de table et les casinos et les excursions pour les passagers,
- la publicité et le *marketing*,
- les revenus d'investissement à court terme du capital d'exploitation; toutefois, les revenus d'immobilisations financières sont exclus,
- l'activité de *shipbrokerage* pour le compte de ses propres navires,
- l'aliénation des actifs d'exploitation, tels que l'immobilier servant à la gestion et les moyens d'exploitation utilisés pour charger et décharger les navires exploités.

(121) En effet, la Commission est jusque-là d'avis que de telles activités annexes ne sont pas directement liées au transport maritime et ne concourent pas davantage directement à la réalisation de la prestation de transport.

(122) La Commission exprime, dans le cas d'espèce, des doutes sur la compatibilité de l'extension du régime d'imposition forfaitaire aux activités susmentionnées.

3.4.2.3. Déduction sur l'impôt forfaitaire de pertes provenant d'autres divisions non soumises au régime d'imposition forfaitaire

(123) Les régimes d'imposition forfaitaire approuvés par la Commission dans les autres États membres n'ont pas introduit, selon les informations actuellement à sa disposition, de mécanisme semblable à celui prévu à l'article 120, § 1^{er}, de la loi-programme. Ce dernier en effet prévoit la possibilité, pour les sociétés exerçant des activités éligibles et des activités non éligibles, de déduire de l'impôt déterminé forfaitairement sur la base du tonnage les pertes des autres divisions qui n'auraient pas pu être portées en déduction des bénéfices de toute autre division de la société pour l'exercice comptable en question.

(124) Cette règle est contraire au principe général qui est observé dans les autres régimes d'imposition forfaitaire et selon lequel aucune déduction ne peut être appliquée à l'impôt déterminé de manière forfaitaire sur la base du tonnage.

(125) La Commission se pose des questions sur l'avantage qui serait ainsi octroyé aux compagnies maritimes soumises à l'impôt belge et souhaite recueillir l'avis des autres États membres sur les conséquences éventuelles de cette disposition en matière de concurrence. C'est pourquoi, ayant à ce stade de l'examen du dossier des doutes sur la compatibilité de cette disposition, la Commission désire ouvrir la procédure formelle d'investigation à l'encontre de l'article 120, § 1^{er}, de la loi-programme ⁽²²⁾.

3.4.2.4. Déductions pour les navires les plus jeunes

(126) Aucun des régimes précédemment approuvés par la Commission ne prévoit de rabais en fonction de l'âge du navire pour la détermination de la base imposable.

(127) La Commission se demande si cet avantage supplémentaire sera réellement incitatif pour favoriser l'enregistrement sous le pavillon belge des navires les plus jeunes compte tenu que ces derniers sont plus susceptibles de remplir les conditions de sécurité imposées sous le régime du pavillon belge que ne le sont les navires plus âgés. On sait en effet par expérience que les navires les plus âgés ont une propension plus grande à être immatriculés sous des pavillons de complaisance. Par ailleurs, cette disposition aboutirait à une imposition forfaitaire nettement plus faible pour les navires de moins de 10 ans que celle que ces derniers auraient supportée dans les autres États membres ayant introduit un régime d'imposition forfaitaire approuvé par la Commission.

(128) C'est pourquoi, ayant des doutes sur la compatibilité de cette disposition, la Commission désire ouvrir la procédure formelle d'investigation à l'encontre de l'article 119, §§ 2 et 3, de la loi-programme ⁽²³⁾.

3.4.3. Vérifications des conditions exigées en cas d'absence d'obligation de lien avec un pavillon communautaire

(129) Les orientations communautaires permettent que le régime n'exige pas un lien avec un pavillon communautaire si l'État membre arrive à démontrer:

— que la gestion de tous les navires concernés est effectivement assurée depuis le territoire d'un État membre,

— que les activités éligibles contribuent de manière substantielle à l'activité et l'emploi maritimes au sein de la Communauté, et

— que les navires éligibles respectent les normes de sécurité internationales et communautaires, y compris celles afférentes aux conditions de travail à bord.

(130) La première condition est explicitement prévue à l'article 115, § 2, point 2, de la loi-programme ⁽²⁴⁾.

(131) La seconde condition est supposée remplie *ex ante* dès lors que les autorités belges attendent un rapatriement sous leur pavillon d'un certain nombre de navires.

(132) La troisième condition est remplie à travers l'engagement des autorités belges de contrôler les navires éligibles, dont notamment ceux qui ne seront pas inscrits au registre belge et d'exiger des bénéficiaires du régime l'application sur ces navires des normes communautaires et internationales en matière de sécurité et de conditions de travail à bord.

3.4.4. Examen des mesures antiabus

3.4.4.1. Comptabilité séparée

(133) À la lumière des engagements des autorités belges décrits aux considérants 77 et 78, la Commission considère avoir suffisamment de garanties que les résultats de la division de transport maritime seront effectivement isolés des résultats des autres divisions de la même société afin qu'ils puissent être imposés séparément.

3.4.4.2. Prix de transfert

(134) La Commission considère les engagements des autorités belges décrits au considérant 81 comme suffisants pour garantir qu'il n'y aura pas de fuites d'impôts au profit des activités inéligibles que pourraient exercer les compagnies ayant opté pour l'imposition forfaitaire.

3.4.4.3. Répartition des éléments du passif entre les activités éligibles et les activités non éligibles

(135) La Commission considère les engagements des autorités belges décrits au considérant 84 comme suffisants pour prévenir que les activités inéligibles puissent indûment supporter tout ou partie des charges de la dette relative aux activités éligibles.

(136) La Commission déplore néanmoins l'absence de règles visant à réglementer la répartition des charges de la dette et invite la Belgique à se doter de telles règles et à les rendre publiques dans le cadre de l'application du régime d'imposition forfaitaire en faveur des compagnies maritimes.

3.4.4.4. Groupe de sociétés

(137) La Commission considère qu'il n'y a pas lieu dans le cas d'espèce d'exiger l'introduction de mesures visant à contrôler les transactions intragroupes compte tenu que les groupes de sociétés ne peuvent pas être imposés en Belgique en tant qu'entités fiscales uniques.

3.4.4.5. Conclusion sur l'efficacité des mesures antiabus prévues

(138) En conclusion, la Commission considère que l'ensemble des engagements apportés par les autorités belges dans leurs lettres des 5 septembre et 5 décembre 2002 en matière de dispositifs antiabus sont de nature à apporter des garanties suffisantes sur les mesures antiabus que la Belgique sera en mesure de mettre en œuvre afin de prévenir une utilisation abusive des différentes mesures envisagées en faveur des compagnies maritimes.

3.4.5. Compatibilité générale du régime

(139) Au regard de ce qui précède, la Commission est d'avis que le régime d'imposition forfaitaire applicable aux compagnies maritimes est compatible avec le marché commun à l'exception:

- a) des déductions prévues pour les navires de moins de 10 ans;
- b) de la déduction sur l'impôt forfaitaire de pertes provenant d'autres divisions non soumises au régime d'imposition forfaitaire;
- c) de l'introduction du taux de 0,05 euro par tranche de 100 NT au-delà de 40 000 NT, et
- d) de la couverture des bénéfices issus:
 - des activités annexes et temporaires que la société entreprend afin d'utiliser pleinement le personnel et les actifs affectés à la fonction principale de la société et pour autant que ces activités soient minimales comparativement à cette fonction principale,
 - de la vente de produits non destinés à la consommation à bord tels que les articles de luxe et de la prestation de services sans lien direct avec le transport maritime tels que les paris, les jeux de table et les casinos et les excursions pour les passagers,
 - de la publicité et du *marketing*,
 - des revenus d'investissement à court terme du capital d'exploitation; toutefois, les revenus d'immobilisations financières sont exclus,

— de l'activité de *shipbrokerage* pour le compte de ses propres navires,

— de l'aliénation des actifs d'exploitation, tels que l'immobilier servant à la gestion et les moyens d'exploitation utilisés pour charger et décharger les navires exploités.

(140) En effet, pour ce qui concerne tous les points cités plus haut, la Commission exprime des doutes sur leur compatibilité avec le marché commun et souhaite ouvrir la procédure formelle d'investigation à leur rencontre.

3.5. Ensemble de mesures fiscales pour les compagnies maritimes n'ayant pas opté pour le régime d'imposition forfaitaire

(141) La Commission note que les trois mesures proposées visent à diminuer, pour les compagnies maritimes n'ayant pas opté pour le régime d'imposition forfaitaire, l'impôt sur les sociétés et les taxes sur les plus-values, elles-mêmes fortement liées au calcul des amortissements servant à la détermination de l'impôt sur les sociétés.

(142) L'allègement de l'impôt sur les sociétés est expressément prévu par les orientations communautaires⁽²⁵⁾, pour autant qu'il s'applique à des navires destinés au transport maritime. Cette dernière condition est remplie dans le texte de la loi-programme pour ce qui concerne l'exonération des plus-values sur navires et pour la déduction pour investissement. Par contre, le régime d'amortissement accéléré ne prévoit pas de liens avec les activités éligibles, contrairement aux exigences des orientations communautaires. C'est pourquoi la Commission a de forts doutes sur la compatibilité de ce régime d'amortissement pour ce qui concerne son application à des navires autres que ceux destinés au transport maritime.

(143) De manière générale, il convient de noter que les mesures envisagées, dans le secteur du transport maritime, ne dépassent pas ce qui est strictement nécessaire pour améliorer l'attractivité du pavillon de la Belgique et aboutissent à des avantages en principe moindres que ceux offerts par le régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage pour les compagnies maritimes.

(144) Ainsi, la Commission considère lesdites mesures comme compatibles avec le marché commun, à l'exception du régime d'amortissement accéléré pour les navires non destinés à des activités de transport maritime.

3.6. Réduction du droit d'enregistrement pour l'inscription d'hypothèques sur des navires

(145) La mesure d'exonération du paiement du droit d'enregistrement pour l'inscription d'hypothèques ne touche que celles établies sur des navires — qu'ils soient destinés par ailleurs à la navigation maritime ou à la navigation intérieure — à l'exclusion de celles portant sur d'autres types d'investissements tels que les biens immobiliers. Cette réduction paraît en première analyse comme sélective dans la mesure où elle ne touche qu'une partie des biens susceptibles de faire l'objet d'une hypothèque et favorise, même à faible niveau, les activités ayant recours à des navires. La Commission a des doutes sur la question de savoir si une telle réduction est constitutive d'une aide d'État ou bien d'une mesure générale.

- (146) Si la mesure se révélait être une aide au sens du traité CE, la Commission aurait de forts doutes sur sa compatibilité avec le marché commun, vu que cette mesure aidera non seulement la navigation maritime, y compris pour les activités maritimes autres que celles inhérentes au transport maritime international, mais également les activités afférentes à la navigation intérieure qui sont soumises non pas aux orientations communautaires précitées, mais au règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, route et par voie navigable ⁽²⁶⁾. Ce dernier n'autorise en effet pas ce type d'aides.
- (147) Dès lors, la Commission préfère ouvrir la procédure d'investigation à l'égard de la réduction des droits d'enregistrement en faveur des navires autres que ceux destinés aux activités de transport maritime.
- (148) Cependant la section 3.1 des orientations communautaires prévoit que les «incitations fiscales [visant à rendre l'environnement fiscal des compagnies maritimes plus favorable] peuvent être acceptées d'une façon générale», pourvu qu'elles soient limitées aux activités de transport maritime. La Commission est donc d'avis que la réduction des droits d'enregistrement pour les navires de transport maritime serait compatible avec la section 3.1 des orientations communautaires, si ladite mesure s'avérait constituer une aide au sens du traité CE.

3.7. Régime d'imposition forfaitaire applicable aux gestionnaires de navires pour compte de tiers

- (149) Pour ce qui relève du régime applicable aux gestionnaires pour compte de tiers, il convient de noter premièrement que leur activité, au moins pour ce qui concerne l'organisation de leur profession en Belgique, ne saurait être assimilée à une activité de transport maritime. Or, seules les entreprises de transport maritime sont couvertes par les orientations communautaires actuelles ⁽²⁷⁾. La Belgique serait, semble-t-il, le premier État membre à vouloir appliquer un système d'imposition forfaitaire à des sous-traitants d'entreprises de transport maritime.
- (150) Deuxièmement, il pourrait se produire qu'un même navire ouvre droit au régime d'imposition forfaitaire de manière concomitante à son armateur et à son gestionnaire, ce dernier bénéficiant, il faut le rappeler, de taux dix fois moindres que ceux applicables au premier pour la détermination forfaitaire de la base imposable.
- (151) Troisièmement, la Belgique n'a pas fourni d'éléments permettant de montrer que le régime applicable aux gestionnaires pour compte de tiers permettrait de favoriser la compétitivité de la flotte sous pavillon communautaire. En particulier, il n'a pas été démontré que ce régime permettrait de favoriser de manière indirecte les armateurs belges par une baisse du prix des services que les gestionnaires effectuent pour le compte de ces derniers.
- (152) Quatrièmement, même si le gestionnaire se trouve en Belgique et donc, même si les activités qu'il assure seront produites à partir du territoire belge, il n'est pas certain que toutes les activités à terre afférentes à la

gestion des navires seront toutes assurées à partir du territoire de la Communauté. En effet, une partie des prestations, notamment celles qui ne sont pas assurées par les gestionnaires pour compte de tiers, pourraient être assurées à partir d'un pays tiers.

- (153) Cinquièmement, la Belgique n'a pas fourni d'éléments économiques permettant de justifier le fait que la base imposable pour les gestionnaires de navires pour compte de tiers soit dix fois moindre que celle applicable aux armateurs.
- (154) Enfin, il n'est pas non plus prouvé que les gestionnaires pour compte de tiers travaillent exclusivement pour des armateurs belges ou communautaires. En effet, le régime proposé exige seulement que les trois quarts des navires sous gestion soient immatriculés dans le registre belge. Si les gestionnaires ont la possibilité d'offrir leurs services à des armateurs qui ne sont pas soumis à l'impôt dans la Communauté, un avantage économique risquerait alors d'être accordé à des acteurs non communautaires de transport maritime.
- (155) Pour toutes ces raisons, la Commission exprime, à ce stade de l'examen du dossier, des doutes sur la compatibilité du régime applicable aux gestionnaires de navires pour compte de tiers ⁽²⁸⁾.

4. DÉCISION

- (156) Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission a décidé:
- a) de ne pas soulever d'objection:
 - au régime de base d'imposition forfaitaire applicable aux compagnies maritimes, en considérant ce régime comme compatible avec le marché commun, tel que décrit au considérant 111,
 - aux mesures d'allègement d'impôt pour les compagnies maritimes n'ayant pas opté pour le régime forfaitaire d'imposition, en considérant ces mesures comme compatibles avec le marché commun à l'exception du régime d'amortissement accéléré prévu à l'article 121 de la loi-programme pour ce qui concerne les navires autres que ceux destinés au transport maritime,
 - à la réduction du paiement de droits d'enregistrement pour l'inscription d'hypothèques sur des navires affectés aux activités de transport maritime;
 - b) d'ouvrir la procédure formelle d'investigation, prévue à l'article 10 du règlement applicable en matière d'aides d'État ⁽²⁹⁾ à l'encontre:
 - de l'application du taux de 0,05 euro par tranche de 100 tonnes au-delà de 40 000 tonnes pour le régime d'imposition forfaitaire,
 - des dispositions prévues à l'article 119, § 2, de la loi-programme, visant à offrir un abattement de 50 % pour les navires âgés de moins de 5 ans et de 25 % pour ceux ayant entre 5 et 10 ans,

- des dispositions prévues à l'article 120, § 1^{er}, de la loi-programme, visant à permettre la déduction, sur l'impôt déterminé forfaitairement sur la base du tonnage, des pertes des autres divisions qui n'auraient pas pu être portées en déduction des bénéfices de toute autre division de la société pour l'exercice comptable en question,
 - de la couverture par le régime d'imposition forfaitaire des bénéfices issus:
 - des activités annexes et temporaires que la société entreprend afin d'utiliser pleinement le personnel et les actifs affectés à la fonction principale de la société et pour autant que ces activités soient minimales comparativement à cette fonction principale,
 - de la vente de produits non destinés à la consommation à bord tels que les articles de luxe et de la prestation de services sans lien direct avec le transport maritime tels que les paris, les jeux de table et les casinos et les excursions pour les passagers,
 - de la publicité et du *marketing*,
 - des revenus d'investissement à court terme du capital d'exploitation,
 - de l'activité de *shipbrokerage* pour le compte de ses propres navires,
 - de l'aliénation des actifs d'exploitation, tels que l'immobilier servant à la gestion et des moyens d'exploitation utilisés pour charger et décharger les navires exploités,
 - régime d'amortissement accéléré prévu à l'article 121 de la loi-programme pour ce qui concerne les navires autres que ceux destinés à des activités de transport maritime,
 - de la réduction du paiement de droits d'enregistrement pour l'enregistrement d'hypothèques sur des bateaux autres que ceux destinés à des activités de transport maritime,
 - du régime applicable aux gestionnaires pour compte de tiers, prévu à l'article 124 de la loi-programme.
- (157) La Commission invite la Belgique à lui présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente, et à lui fournir, dans le même délai, tous les documents, informations et données nécessaires pour apprécier la compatibilité des différentes mesures faisant l'objet de la procédure formelle d'investigation.
- (158) La Commission rappelle à la Belgique l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE pour les mesures faisant l'objet de la procédure formelle d'investigation. À cet égard, l'article 14 du règlement de procédure précité prévoit que toute aide illégalement octroyée devra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire."

(¹) Encore appelé *Tonnage Tax* en anglais.

(²) Par exemple, selon les autorités belges, un navire de 100 000 tonnes enregistré au Liberia devrait supporter annuellement des taxes à hauteur de 14 027,70 euros au Liberia plus une taxe au tonnage en Belgique de 25 512 euros (voir tableau 2).

(³) Articles 115 à 120 de la loi-programme.

(⁴) Voir la section 2.8.

(⁵) Voir également la section 2.8.

(⁶) Mesure prévue par l'article 121 de la loi-programme du 2 août 2002:

«§ 1^{er}. Sous réserve des dérogations mentionnées dans la présente section, les amortissements sur les navires neufs ou de seconde main sont déterminés conformément aux articles 61 à 64 du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 2. Les pourcentages d'amortissement suivants sont admis pour les navires neufs, pour les parts de copropriété de navires neufs et les parts de navire dans des navires neufs: pour l'exercice comptable de la mise en service 20 %, pour chacun des deux exercices comptables suivants: 15 %. Ensuite, par exercice comptable, jusqu'à l'amortissement complet: 10 %.

§ 3. Les insuffisances d'amortissement des trois premiers exercices comptables, à compter de l'exercice comptable durant lequel le navire est mis en service, sont récupérées durant les périodes imposables qui suivent celle pendant laquelle l'insuffisance est survenue, même en dehors de la durée normale d'amortissement conformément au § 2, étant entendu que l'annuité totale d'amortissement annuel par navire ne peut, en aucun cas, dépasser 20 % de la valeur d'investissement ou de revient.

§ 4. Les navires qui sont amortis conformément au régime visé au présent article, ne peuvent bénéficier du régime d'option d'amortissements dégressifs prévu à l'article 64 du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 5. Les navires, les parts de copropriété de navires et les parts de navire dans des navires qui ne sont pas acquis à l'état neuf, peuvent bénéficier de l'amortissement visé aux §§ 1^{er} à 4 lorsque ces navires entrent pour la première fois en la possession d'un contribuable belge. Les navires qui ne sont pas acquis à l'état neuf et qui, conformément à l'alinéa 1^{er}, ne peuvent bénéficier de l'amortissement visé aux §§ 1^{er} à 4, peuvent être amortis de manière linéaire sur la durée d'utilisation normale.

Les amortissements visés aux §§ 1^{er} à 4 s'appliquent également aux charges occasionnées par les grosses réparations et les aménagements effectués lors de l'acquisition de navires de seconde main.

§ 6. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables pendant la période durant laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.

§ 7. En cas d'aliénation après la fin de la période durant laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage, pour le calcul de la plus-value visée à l'article 122, la valeur fiscale nette est établie sur la base des règles d'amortissement normales sur le plan fiscal, y compris pour la période durant laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.»

(7) Mesure prévue par l'article 122 de la loi-programme du 2 août 2002:

«Art. 122

§ 1^{er}. Sous réserve des dérogations mentionnées à la présente section, les dispositions visées à l'article 190 du Code des impôts sur les revenus 1992 s'appliquent aux plus-values réalisées sur les navires par des sociétés résidentes ou des établissements belges de sociétés non résidentes qui exercent exclusivement des activités décrites à l'article 115, § 2.

§ 2. Lorsqu'un montant égal à la valeur de réalisation est remployé de la manière et dans les délais indiqués ci-après, les plus-values réalisées à l'occasion de l'aliénation de navires sont exonérées, pour autant que les navires aliénés aient la nature d'immobilisations depuis plus de 5 ans au moment de leur aliénation.

§ 3. Le remploi doit revêtir la forme de navires, de parts de copropriété de navires, de parts de navires ou d'actions ou parts d'une société — exploitant maritime qui a son siège social dans l'Union européenne.

§ 4. Le remploi doit être effectué au plus tard à la cessation de l'activité professionnelle et dans un délai de 5 ans prenant cours le premier jour de la période imposable de réalisation de la plus-value, ou le premier jour de la pénultième période imposable précédant celle de la réalisation de la plus-value.

§ 5. Pour justifier du système de taxation visé au § 1^{er}, le contribuable est tenu de joindre un relevé conforme au modèle arrêté par le ministre des Finances ou son délégué, à sa déclaration aux impôts sur les revenus de l'exercice d'imposition afférent à la période imposable de réalisation de la plus-value et de chaque exercice d'imposition ultérieur jusqu'à ce que le remploi soit effectué conformément aux §§ 2 à 4.

§ 6. À défaut de remploi dans les formes et délais prévus aux §§ 1^{er} à 4, la plus-value réalisée est considérée comme un bénéfice de la période imposable pendant laquelle le délai de remploi est venu à expiration.

§ 7. L'investissement pris en considération pour le remploi doit être conservé comme élément d'actif pendant au moins cinq ans. Toutefois, il peut éventuellement être remplacé dans les trois mois en cas d'aliénation. Si l'investissement, pris en considération comme remploi, a été remplacé de cette façon, les règles du présent article s'appliquent pour l'aliénation de l'actif acquis en remplacement.

§ 8. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas pour la période au cours de laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.»

(8) Voir point 2.8.2 de la présente décision.

(9) Mesure prévue par l'article 123 de la loi-programme du 2 août 2002:

«Art. 123

§ 1^{er}. Par dérogation aux articles 68 et 201 du Code des impôts sur les revenus 1992, les sociétés résidentes ou les établissements belges de sociétés non résidentes qui exercent exclusivement des activités décrites à l'article 115, afférentes à des navires acquis à l'état neuf ou à des navires de seconde main qui entrent pour la première fois en la possession d'un contribuable belge, peuvent bénéficier d'une déduction pour investissement égale à 30 % du prix d'acquisition de ces navires.

§ 2. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas pour la période au cours de laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.

§ 3. En cas d'absence ou d'insuffisance de bénéfices d'une période imposable pour laquelle la déduction pour investissement peut être opérée, l'exonération non accordée pour cette période imposable est reportée successivement sur les bénéfices des périodes imposables suivantes.

§ 4. La partie éventuelle non imputée de la déduction pour investissement qui subsiste au moment où les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés pour la première fois en fonction du tonnage, peut être portée à nouveau en déduction des bénéfices après l'expiration de la période durant laquelle les bénéfices sont ainsi déterminés.»

(10) Voir section 2.8.2 de la présente décision.

(11) Modifié par l'article 17 de l'arrêté royal n° 12 du 18 avril 1967 et par l'article 64 de la loi du 22 décembre 1998.

(12) Article 124 de la loi-programme du 2 août 2002.

(13) La valeur ajoutée est égale au chiffre d'affaires d'une entreprise ou d'un secteur, après déduction des achats auprès d'autres entreprises (ou secteurs).

(14) Les remorqueurs de la Régie communale du port d'Anvers ne sont pas repris dans ce chiffre.

(15) «§ 2. 1° Winst uit zeescheepvaart: de winst uit de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee dan wel ten behoeve van de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee alsmede de winst behaald met de exploitatie van een schip, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het verrichten van hulpverlening en voor andere werkzaamheden op zee, alsmede alle activiteiten die direct samenhangen met de hiervoor bedoelde exploitatie;».

(16) «3° Division: une entité qui du point de vue technique et sous l'angle de l'organisation exerce une activité autonome et est susceptible de fonctionner par ses propres moyens.

Pour pouvoir être traitée comme une division au sens de la présente loi, il est requis que chaque division puisse être considérée comme une branche d'activité au sens de l'article 46, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, du Code des impôts sur les revenus 1992, d'une part, comme une branche d'activité au sens de l'article 680 du Code des sociétés, d'autre part, et que:

- cette division tienne des comptes séparés,
- cette division se présente extérieurement sous sa dénomination de division, en ce qui concerne ses propres activités,
- cette division dispose d'une liste du personnel séparée pour le personnel qui est employé dans cette division,
- chaque charge soit imputée à une division déterminée, seules les charges ne pouvant être attribuées de manière claire à une division déterminée peuvent être considérées comme communes,
- il n'y ait qu'un compte de transfert entre les diverses divisions en ce qui concerne les charges communes.».

(17) Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port). (JO L 19 du 22.1.2002, p. 17).

- (18) *International Safety Management Code* ou Code international sur la gestion de la sécurité.
- (19) Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (JO C 205 du 5.7.1997, p. 5).
- (20) 253 430 610 NT sur les 741 600 000 NT de la flotte mondiale.
- (21) Les pays principaux à registre ouvert sont: Panama, Liberia, Bahamas, Malte, Chypre, Bermudes et Vanuatu (*Source: Cnuced, Review of Maritime Transport 2001*).
- (22) «Art. 120
§ 1^{er}. Des bénéfices déterminés forfaitairement pendant une période imposable selon l'article 119, peuvent être déduites les pertes professionnelles subies durant la même période imposable par une autre division de la société pour autant et dans la mesure où ces pertes professionnelles n'ont pu être déduites des bénéfices d'une quelconque autre division de la société.»
- (23) «§ 2. Les bénéfices imposables déterminés forfaitairement conformément aux tarifs visés au § 1^{er} sont réduits à:
1° 50 % du forfait journalier visé au § 1^{er}; pour les navires d'un âge de moins de 5 ans, à calculer à partir de la date de livraison;
2° 75 % du forfait journalier visé au § 1^{er}; pour les navires d'un âge d'au moins 5 ans, mais de moins de 10 ans, à calculer à partir de la date de livraison.
§ 3. Pour l'application du présent article, l'âge d'un navire est déterminé sur la base de la date de livraison telle que fixée par le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales ou les autorités compétentes en matière d'enregistrement et la réduction est calculée sur une base journalière.»
- (24) Voir à cet égard le considérant 62.
- (25) Voir section 3.1 des orientations communautaires: «Pour lutter contre cette tendance, de nombreux États membres ont pris des mesures spéciales pour rendre l'environnement fiscal plus favorable aux compagnies maritimes, par exemple un amortissement accéléré des investissements consacrés aux navires et le droit de mettre en réserve les bénéfices résultant de la vente de navires, avec exemption d'impôts pendant un certain nombre d'années, à condition que ces bénéfices soient réinvestis dans des navires.
[...] Eu égard à l'importance de ces activités pour l'économie communautaire, et pour permettre d'atteindre les objectifs décrits ci-dessus, des incitations fiscales de ce genre peuvent être acceptées d'une façon générale.»
- (26) JO L 130 du 15.6.1970, p. 1. Règlement modifié par les règlements (CEE) n° 1473/75 (JO L 152 du 12.6.1975, p. 1), (CEE) n° 3578/92 (JO L 364 du 12.12.1992, p. 11), (CE) n° 2255/96 (JO L 304 du 27.11.1996, p. 3) et CE n° 543/97 (JO L 84 du 26.3.1997, p. 6).
- (27) Dans la section 3.1 intitulée «traitement fiscal des compagnies maritimes», les orientations communautaires se réfèrent à des régimes fiscaux en faveur des «compagnies maritimes» et des «armateurs».
- (28) «Art. 124
§ 1^{er}. À la demande du contribuable, les bénéfices imposables provenant de la gestion de navires pour le compte de tiers sont, par dérogation aux articles 183, 185, 189 à 207, 233, alinéa 1^{er}, et 235 à 240 du Code des impôts sur les revenus 1992, déterminés de manière forfaitaire sur la base du tonnage des navires pour lesquels la gestion est exercée.
§ 2. La demande visée au § 1^{er} est introduite par le contribuable auprès de l'administration fiscale qui prend à ce propos une décision dans un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande. Ce délai peut être prolongé de commun accord entre le contribuable et l'administration fiscale. L'administration se prononce sur la demande par une décision susceptible de recours.
§ 3. En cas d'acceptation de la demande visée au § 1^{er}, le régime de détermination des bénéfices provenant de la navigation maritime en fonction du tonnage, conformément au présent article, produit ses effets à partir de la période imposable qui suit celle pendant laquelle la demande a été introduite. Le contribuable peut renoncer au régime précité au plus tard trois mois avant l'expiration de la période imposable qui est clôturée durant la dixième année civile, ou un multiple de cette dernière, après celle durant laquelle la demande a été introduite.
§ 4. Par navire, par jour et par 1 000 tonnes net, les bénéfices de la période imposable qui proviennent de la gestion de navires pour compte de tiers sont déterminés selon les montants précisés dans le tableau ci-dessous:
1,00 EUR pour la tranche jusqu'à 1 000 tonnes net;
0,60 EUR pour la tranche entre 1 000 tonnes net et 10 000 tonnes net;
0,40 EUR pour la tranche entre 10 000 tonnes net et 20 000 tonnes net;
0,20 EUR pour la tranche entre 20 000 tonnes net et 40 000 tonnes net;
0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40 000 tonnes net.
§ 5. La partie éventuelle non imputée des pertes provenant de la gestion de navires pour le compte de tiers, qui subsiste au moment où les bénéfices sont déterminés pour la première fois en fonction du tonnage, peut être portée à nouveau en déduction des bénéfices après l'expiration de la période durant laquelle les bénéfices sont ainsi déterminés.
§ 6. Le régime déterminé au présent article est réservé aux contribuables qui assurent la gestion de navires pour le compte de tiers et dont au moins 75 % du nombre de navires gérés pour des tiers doivent être inscrits au registre belge des navires. Les entreprises qui souhaitent faire usage du régime visé au présent article ne peuvent exercer d'activité autre que la gestion de navires.»
- (29) Règlement (CE) n° 659/1999.

STATLIGT STÖD – ITALIEN**Stöd C 28/03 (ex N 371/01) – Garantier för fartygsfinansiering****Uppmaning enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter**

(2003/C 145/04)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse av den 30 april 2003, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registreringsenheten för statligt stöd
J-70, 4/151
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 296 12 42

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING

Den 26 november 1998 godkände kommissionen den italienska garantiordningen för varvsindustrin som anges i artikel 5 i lag nr 261 från den 31 juli 1997, och bedömde att stödnivån för ordningen uppgick till 1 %. Den 16 maj 2001 underrättade Italien kommissionen om att man antagit ett genomförandedekret (dekret av den 14 december 2000) som integrerade och ändrade reglerna i garantiordningen i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget.

Medlen skall täcka risken vid utlåning för nybyggnad och ombyggnad av fartyg, som banker beviljat till italienska och utländska skeppsägare för arbete som utförts på italienska varv. Lånen gäller under högst tolv år och får högst uppgå till 80 % av kontraktetspris och garanteras genom en första inteckning på det fartyg som omfattas av finansieringen. Slutmottagarna av garantiordningen är skeppsägarna. För att beviljas garantin, skall de bedömas som ekonomiskt och finansiellt sunda av Mediocredito Centrale SpA, som är den bank som anförtratts den finansiella, administrativa och tekniska förvaltningen av medlen.

Garantin kan beviljas för högst 40 % av lånebeloppet och täcker – inom denna gräns – högst 90 % av bankernas slutliga förluster av kapital, avtalsenlig ränta och dröjsmålsränta, samt kostnader, inklusive judiciella och extrajudiciella utgifter. Den engångspremie som stödmottagarna betalar är fast och uppgår inledningsvis till 1,6 % av det garanterade beloppet. De italienska myndigheterna har på senare tid informerat kommissionen om sin avsikt att ändra engångspremien till ett belopp

på högst 2,3 % av det garanterade beloppet för lån som löper på tolv år (som minskar proportionellt för kortare låneperioder). Denna engångspremie motsvarar en premie på 0,5 % per år för resterande garantibelopp för ett lån som löper på tolv år.

Enligt artikel 2 i rådets förordning (EG) nr 1540/98 ("varvsförordningen"), skall allt stöd som beviljas direkt till varv, skeppsägare eller tredje parter för nybyggnad eller ombyggnad av fartyg betraktas som direkt eller indirekt stöd till varvsindustrin. Därmed måste allt eventuellt stöd i den italienska garantiordningen för fartygsfinansiering betraktas som stöd till företag som bedriver verksamhet i anslutning till skeppsbygge eller verksamheter i nära anslutning till dessa. Eftersom inget annat undantag i varvsförordningen för närvarande kan tillämpas, måste allt stöd som ingår i nuvarande garantiordning och som beviljas i samband med kontrakt som undertecknats efter den 31 december 2000 betraktas som oförenligt med den gemensamma marknaden.

Kommissionen angav sin ståndpunkt i frågan i sitt tillkännagivande av den 11 mars 2000 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier. Principen bakom tillkännagivandet är att marknaden utgör riktmärke för att bedöma om en garanti innehåller inslag av statligt stöd eller inte. Om det finns ett marknadspris för en garanti utgör skillnaden mellan detta pris och det pris som mottagaren har betalat för den statliga garantin statligt stöd. När garantiordningen däremot är baserad på marknadsbaserade värden kan man dra slutsatsen att ordningen inte innehåller några stödsinslag.

I punkt 4.3 i kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier, fastställs de villkor som måste uppfyllas för att en garantiordning inte skall innehålla stöd.

Efter sin inledande bedömning betvivlar kommissionen att den italienska garantiordningen för fartygsfinansiering uppfyller alla villkor som skulle göra det möjligt för kommissionen att utesluta förekomsten av stöd. Kommissionen betvivlar bland annat att en statlig garantiordning som ålägger alla användare samma premie, oberoende av det finansierade projektets individuella risker – inom en sektor där det finns en marknad som är villig att erbjuda sådana garantier – kan betraktas som självfinansierande. Kommissionen betvivlar också att de premier som motagarna betalat överensstämmer med villkoren på marknaden och att de är tillräckligt höga för att täcka alla kostnader för ordningen.

Slutligen kan inte kommissionen utesluta att en procentandel på bara 10 % av den mest riskfyllda delen av lånet, som inte omfattas av in-teckningen, och där långvivaren bär risken, kan visa sig vara otillräcklig för att säkerställa att långgivarna korrekt bedömer låntagarens kreditvärdighet och minimerar riskerna i samband med transaktionen.

Eftersom den anmälda garantiordningen inte tycks uppfylla alla de villkor som skulle göra det möjligt för kommissionen att omedelbart utesluta att det finns stödsnlag i ordningen måste kommissionen avsluta sin granskning av ordningen för att kunna avgöra om den innehåller inslag av stöd.

Som anges ovan utgör marknaden riktmärke för att bedöma om en garanti innehåller inslag av stöd. Av de upplysningar som kommissionen förfogar över framgår att det genomsnittliga räntepåslag som marknaden tar ut för en garanti för slutlig finansiering som liknar den som erbjuds via den italienska garantiordningen ligger långt över 1 %. Det kan därför inte uteslutas att det räntepåslag som tas ut via den italienska garantiordningen är lägre än det genomsnittliga påslag som tas ut av marknaden för att täcka riskpremien och administrativa kostnader och att denna garantiordning innehåller inslag av statligt stöd.

SKRIVELSEN

”Con la presente la Commissione si pregia informare l'Italia che dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane sulla misura in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

1. PROCEDIMENTO

1. Il 26 novembre 1998 la Commissione ha approvato il Fondo centrale di garanzia per il credito navale istituito ai sensi dell'articolo 5 della legge 31 luglio 1997, n. 261 ed ha considerato che l'intensità di aiuto prevista dal regime ammontasse all'1 %. Il 16 maggio 2001 le autorità italiane hanno notificato alla Commissione l'adozione del decreto di attuazione⁽¹⁾, che ha integrato e precisato la

⁽¹⁾ Decreto 14 dicembre 2000, «Disposizioni operative per il funzionamento del Fondo centrale di garanzia per il credito navale istituito ai sensi dell'articolo 5 della legge 31 luglio 1997 n. 261».

disciplina del regime in oggetto ed hanno sostenuto che per effetto di dette modifiche, il regime di garanzie doveva considerarsi esente da aiuto.

2. Successivamente alla notifica, ha avuto luogo uno scambio di lettere con l'Italia al fine di ottenere ulteriori informazioni. A questo stesso fine si è inoltre svolta una riunione tra la Commissione e i rappresentanti del governo italiano.
3. Benché lo scambio di informazioni tra l'Italia e i servizi della Commissione abbia fornito qualche chiarimento, non tutti i dubbi della Commissione sono stati dissipati da questo esame informale. Considerati il tempo trascorso dall'inizio dell'indagine e i dubbi persistenti, la Commissione ora ritiene necessario proseguire l'indagine nell'ambito del procedimento d'indagine formale previsto dall'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, che permette alla Commissione di aprire il caso alle osservazioni dei terzi interessati.

2. DESCRIZIONE DEL REGIME

4. Il Fondo centrale di garanzia per il credito navale («il Fondo») è stato istituito ai sensi dell'articolo 5 della legge 31 luglio 1997, n. 261. La gestione finanziaria, amministrativa e tecnica del Fondo è stata affidata a Mediocredito Centrale SpA («Mediocredito»), impresa prescelta mediante gara pubblica. Il Fondo è destinato alla copertura dei rischi derivanti dalla mancata restituzione di prestiti alla costruzione e trasformazione di navi, concessi da banche ad armatori italiani ed esteri per lavori effettuati presso cantieri navali italiani. A tal fine il Fondo concede a detti armatori garanzie end-financing di secondo grado. Le autorità italiane hanno confermato che il Fondo finora non ha concesso garanzie.
5. Il finanziamento deve essere di durata non superiore a 12 anni, di importo non superiore all'80 % del prezzo contrattuale della nave e ad un tasso d'interesse non inferiore a quello di cui alla risoluzione del Consiglio OCSE del 3 agosto 1981 e successive modificazioni oppure al tasso di mercato qualora il finanziamento non fruisca di altre agevolazioni pubbliche volte a ridurre l'onere a carico dei terzi interessati. Inoltre, il finanziamento sarà garantito da un'ipoteca di primo grado sulla nave che ne è oggetto.
6. Il regime di garanzie in questione prevede la concessione di garanzie agli armatori i quali, per ottenere la garanzia, dovranno essere dichiarati economicamente e finanziariamente sani dal Mediocredito sulla base dei criteri stabiliti nel decreto.
7. La garanzia può essere accordata fino ad un massimale del 40 % del prestito e — entro tale limite — può essere attivata in misura non superiore al 90 % della perdita che risulti definitivamente accertata a carico della banca per capitale, interesse contrattuale e interessi di mora, ad un tasso non superiore a quello del tasso di riferimento⁽²⁾ in vigore alla data dell'azione legale intentata per il recupero del debito e delle spese, incluse quelle legali ed extralegali.

⁽²⁾ Il «tasso di riferimento» indica il tasso di riferimento del prestito alla costruzione navale di cui al decreto del ministero del Tesoro del 21 dicembre 1994.

8. Il premio unico (una tantum) che deve essere corrisposto dai beneficiari del Fondo è fisso ed è stato inizialmente stabilito all'1,6 % dell'importo garantito, indipendentemente dalla durata del prestito garantito. Le autorità italiane di recente hanno informato la Commissione della loro intenzione di rideterminare detto premio unico aumentandolo ad un massimo del 2,3 % dell'importo garantito per operazioni della durata di 12 anni (diminuendolo proporzionalmente per i prestiti di durata inferiore) ⁽³⁾. Il premio unico corrisponde ad un premio annuo dello 0,5 % di un prestito in essere della durata di 12 anni.

3. VALUTAZIONE

a) Esistenza di aiuto di Stato

9. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
10. La misura da valutare consiste in un fondo di garanzia destinato a coprire il finanziamento, concesso dalle banche agli armatori, per la costruzione o la trasformazione di navi presso cantieri navali italiani. Queste garanzie di Stato possono comportare vantaggi economici per un'impresa specifica, ad esempio per il cantiere o per l'armatore. Infatti, detti vantaggi possono agevolare l'accesso, per il cantiere o per gli armatori, a determinate attività altrimenti ad essi inaccessibili.
11. Le garanzie di Stato possono inoltre comportare una perdita di risorse per lo Stato, qualora lo Stato rinunci ad un adeguato corrispettivo che dovrebbe essere pagato dai beneficiari.
12. Questo vantaggio economico conferito ad imprese specifiche può, per sua stessa natura, falsare la concorrenza dato che — come già detto sopra — le garanzie di Stato possono facilitare a dette imprese l'accesso a talune attività che diversamente non sono loro accessibili.
13. Dato che il settore del mercato comune in cui operano i beneficiari dell'aiuto è caratterizzato dall'esistenza di scambi intracomunitari, le misure in questione possono rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
14. Occorre pertanto determinare se il regime di garanzie di cui trattasi sia idoneo a favorire i beneficiari ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1. La Commissione ha illustrato l'orientamento da essa seguito in materia nella Comunicazione dell'11 marzo 2000 sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie («la comunicazione sulle garanzie») ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Lettera del ministero delle Infrastrutture e trasporti del 30 settembre 2002.

⁽⁴⁾ GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 14.

La Comunicazione sulle garanzie

15. La Comunicazione sulle garanzie spiega per quale motivi — in base a determinate condizioni — una garanzia di Stato può costituire aiuto di Stato: «la garanzia statale consente al mutuatario di ottenere per il prestito condizioni migliori di quelle conseguibili in genere sui mercati finanziari. Grazie alla garanzia statale il mutuatario ha di norma la possibilità di ottenere tassi ridotti o di offrire coperture minori. Senza la garanzia statale egli talvolta non sarebbe in grado di trovare un istituto finanziario disposto a concedergli un prestito ad alcuna condizione. (...) Il beneficio derivante dalla garanzia statale risiede nel fatto che il relativo rischio viene assunto dallo Stato. Tale assunzione del rischio dovrebbe essere in linea di principio remunerata con un adeguato corrispettivo. L'eventuale rinuncia al corrispettivo stesso comporta una perdita di risorse per lo Stato e nel contempo un beneficio per l'impresa. Di conseguenza un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, può comunque sussistere anche nei casi in cui non venga effettuato alcun versamento in esecuzione della garanzia prestata» ⁽⁵⁾.
16. Da quanto sopra si evince che in base al principio cui si ispira la comunicazione sulle garanzie che il punto di riferimento per valutare se una garanzia è esente da aiuti di Stato è costituito dal mercato. La differenza tra il prezzo di mercato e il prezzo pagato dal beneficiario per la garanzia statale costituisce aiuto di Stato. Invece laddove il regime di garanzie si basa su valori di mercato, allora è possibile concludere che il regime non comporta elementi di aiuto ⁽⁶⁾.

Il «Safe Haven» di cui alla comunicazione sulle garanzie

17. La comunicazione sulle garanzie, al punto 4.3, stabilisce sei condizioni che, se rispettate, permettono alla Commissione di ritenere che il regime di garanzie statali non costituisce aiuto di Stato. Pertanto la Commissione deve innanzitutto valutare se il regime notificato soddisfa dette condizioni, dato che ciò le permetterebbe di escludere immediatamente la presenza di elementi di aiuto.
18. Nella fattispecie, sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, risulta che sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 4.3, lettere a), b) ed e), della comunicazione sulle garanzie. Tuttavia, la Commissione dubita, per le ragioni illustrate in prosieguo, che siano attualmente soddisfatte le condizioni di cui alle lettere c), d) e f).

Punto 4.3, lettere a), b) ed e)

19. Ai sensi del punto 4.3, lettera a), il regime non consente la concessione di garanzie ai mutuatari che si trovino in difficoltà finanziarie. Inoltre ai sensi del punto 4.3, lettera b), il mutuatario, in linea di principio, è in grado di ottenere sui mercati finanziari un prestito a condizioni di mercato senza alcun intervento da parte dello Stato.

⁽⁵⁾ Punti 2.1.1 e 2.1.2 della comunicazione.

⁽⁶⁾ Cfr. i punti 3.2, 4.2, lettera d), 4.3, lettera d), della comunicazione.

20. Stando alle informazioni fornite dall'Italia, il regime di garanzie proposto appare conforme a detti punti della comunicazione sulle garanzie. Le informazioni fornite dall'Italia indicano che le garanzie possono essere concesse unicamente ad armatori sani. Inoltre la Commissione ritiene che in linea di principio i mutuatari siano in grado di ottenere un prestito a condizioni di mercato senza alcun intervento da parte dello Stato italiano.

21. Inoltre, ai sensi del punto 4.3, lettera e), della comunicazione sulle garanzie, il regime prevede le condizioni alle quali verranno prestate le garanzie future nonché una dotazione finanziaria globale, soggetta a revisione con periodicità quantomeno annuale. Le informazioni fornite dalle autorità italiane indicano che secondo la legislazione italiana le condizioni per la concessione delle garanzie saranno sottoposte a revisione con periodicità almeno annuale. Sembra pertanto che tale condizione sia soddisfatta.

Punto 4.3, lettera c)

22. Ai sensi del punto 4.3, lettera c), le garanzie sono connesse ad un'operazione finanziaria specifica, sono circoscritte ad un importo massimo predeterminato e non assistono più dell'80 % del prestito. La comunicazione sulle garanzie spiega la ragione di quest'ultima condizione: «una quota pari almeno al 20 % non assistita da garanzia statale costituirà un margine idoneo per indurre il mutuante a valutare debitamente l'affidabilità creditizia del mutuatario, a garantire adeguatamente il proprio prestito ed a minimizzare i rischi inerenti all'operazione. La Commissione esaminerà quindi in modo critico le garanzie statali che coprono l'importo totale (o pressoché totale) dell'operazione finanziaria» ⁽⁷⁾.

23. Nel regime in questione le garanzie concesse nell'ambito del Fondo sono effettivamente connesse ad operazioni finanziarie specifiche e ad importi predeterminati. Tuttavia, le garanzie assistono sino al 90 % delle perdite sostenute dalle banche a titolo di capitale, interesse contrattuale, interessi di mora e spese (entro il limite del 40 % dell'intero finanziamento). Pertanto il coefficiente 80/20 non sembra rispettato.

24. Né sembra possibile sostenere che la Commissione dovrebbe considerare la percentuale assistita dalla garanzia in rapporto all'intero finanziamento. Infatti, secondo la comunicazione sulle garanzie questo coefficiente di 80/20 si applica «sul presupposto che l'impresa fornisca coperture identiche allo Stato e all'istituto di credito» ⁽⁸⁾.

25. In base al regime proposto, la garanzia di Stato verrebbe attivata in caso di «default» del beneficiario per le perdite in essere una volta completate le azioni di recupero (inclusa la vendita della nave ipotecata) avviate dal mutuatario.

26. È evidente che la parte del prestito assistita dalla garanzia di Stato è la parte più rischiosa del prestito e non presenta le stesse caratteristiche del resto del prestito. Pertanto, alla luce del punto 3.4 della comunicazione sulle garanzie, il

requisito dell'80/20 dovrebbe essere applicato alla parte più rischiosa «non assistita da garanzia statale» del prestito.

27. La Commissione dubita che una percentuale pari unicamente al 10 % della parte più rischiosa, «non assistita da garanzie statali», del prestito per il quale il mutuante assume il rischio sia sufficiente a garantire che il mutuante valuta debitamente l'affidabilità creditizia del mutuatario e minimizza i rischi inerenti all'operazione.

28. Sulla base delle considerazioni di cui sopra la Commissione, in via preliminare, ritiene che il regime possa non soddisfare la condizione di cui al punto 4.3, lettera c), della comunicazione sulle garanzie.

Punto 4.3, lettere d) e f)

29. Ai sensi del punto 4.3, lettera d), le modalità del regime sono basate su una valutazione realistica del rischio, di guisa che i corrispettivi pagati dalle imprese beneficiarie consentono, con ogni probabilità, l'autofinanziamento del regime stesso.

30. Dalle informazioni in suo possesso la Commissione constata che il credito navale è un settore nel quale è possibile valutare i rischi individuali e calcolarne il prezzo e appare inoltre esistente un mercato che funziona correttamente per la concessione di garanzie alla costruzione e garanzie end-financing nel settore della cantieristica. Pertanto, un regime di garanzie al credito navale che preveda lo stesso premio per tutti gli utenti, ammesso che funzioni in base alle stesse condizioni e restrizioni degli altri operatori del mercato, non sarebbe, molto verosimilmente, in grado di autofinanziarsi.

31. Le informazioni fornite indicano che il regime di garanzie al credito navale istituito dall'Italia prevede un premio predeterminato ed uguale per tutti i beneficiari. Pertanto, i premi applicati ai beneficiari non rispecchiano i rischi individuali delle garanzie prestate.

32. Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità italiane, la Commissione dubita che siffatto sistema possa verosimilmente garantire l'autofinanziamento del regime stesso. Poiché l'utilizzazione del sistema non è obbligatoria e se allo stesso tempo è possibile valutare il rischio individuale (ed esiste un mercato per concedere siffatte garanzie) il sistema di garanzie a premio unico in esame non può, di norma, verosimilmente autofinanziarsi. E ciò perché sarebbe sempre possibile, per i potenziali beneficiari, trovare un altro soggetto che emette garanzie disposto a coprire il rischio delle società con un rischio inferiore a quello medio, a premi di importo inferiore al premio medio. Questo lascerebbe il regime di garanzie solamente con progetti con un rischio superiore a quello medio.

33. Sulla base delle informazioni fornite, la Commissione dubita che il regime in questione possa verosimilmente essere considerato come idoneo ad autofinanziarsi e che sia quindi soddisfatta la condizione di cui al punto 4.3, lettera d), della comunicazione sulle garanzie.

⁽⁷⁾ Punto 3.4 della comunicazione.

⁽⁸⁾ Punto 3.4 della comunicazione.

34. Ai sensi del punto 4.3, lettera f), i corrispettivi coprono sia i normali rischi inerenti alla concessione della garanzia sia le spese amministrative del regime nonché — ove lo Stato apporti fondi iniziali per l'avvio del sistema — la normale remunerazione del capitale. Ovviamente un regime di garanzie non potrebbe essere considerato esente da aiuto se lo Stato sostiene tutte o parte delle spese connesse al regime: le spese amministrative, le spese delle eventuali attivazioni della garanzia e la normale remunerazione del capitale.
35. L'unica fonte di reddito del Fondo sono i premi unici riscossi. Sinora, le autorità italiane non hanno fornito informazioni sufficienti sul calcolo del premio e sulle spese coperte che possano permettere alla Commissione di arrivare alla conclusione che certamente tutti gli elementi di spesa siano stati presi in considerazione nel regime attuale. Pertanto, la Commissione non può, allo stato attuale, concludere che il regime soddisfa la condizione di cui al punto 4.3, lettera f), della comunicazione sulle garanzie.

Conformità al mercato

36. In base alle considerazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che il regime di garanzie notificato attualmente possa non soddisfare le condizioni di cui al punto 4.3 della comunicazione sulle garanzie. Tuttavia, come indicato al punto 4.4 di detta comunicazione, l'inosservanza di una delle condizioni indicate non implica che il regime di garanzie debba considerarsi automaticamente come aiuto di Stato.
37. Pertanto, considerato che il regime non sembra rientrare nel «Safe Haven» di cui alla comunicazione, la Commissione deve completarne l'esame per determinare se comporti elementi di aiuto di Stato.
38. Come indicato sopra, il punto di riferimento per valutare se una garanzia contiene elementi di aiuto è il mercato. La differenza tra il prezzo di mercato e il prezzo pagato dal beneficiario per la garanzia concessa dallo Stato costituisce aiuto di Stato.
39. L'Italia sostiene che il premio unico proposto (inizialmente fissato all'1,6 % e recentemente portato al 2,3 %) è conforme al mercato giacché si basa sul costo annuo medio della garanzia dello 0,50 %.
40. A dimostrazione di ciò, l'Italia ha fornito tre lettere, inviate da importanti banche italiane, attestanti che il prezzo che applicherebbero alla concessione di una garanzia analoga in questo campo ammonterebbe allo 0,5 % annuo dell'importo garantito. Tuttavia queste lettere sono redatte in termini molto generici e non forniscono tutti i dati sui quali si basa la stima delle banche. La Commissione dubita pertanto che da queste lettere si possa concludere che i margini indicati dalle banche si riferiscono alla parte del prestito che deve essere garantita dallo Stato (ossia la parte più rischiosa del prestito) e non ai margini che corrisponderebbero all'intero prestito offerto agli armatori.
41. Inoltre la Commissione dubita che le lettere inviate dall'Italia possano essere considerate rappresentative giacché riguardano soltanto tre banche.

42. La Commissione dubita che nel caso del regime italiano di garanzie il premio sia sufficientemente elevato per coprire il rischio dei potenziali beneficiari medi. Secondo le informazioni in possesso della Commissione, il premio medio che il mercato applica a garanzie end-financing simili a quelle offerte dal regime italiano di garanzie, è considerevolmente superiore all'1 %. Pertanto, sulla base di tale informazione, non si può escludere che il premio applicato dal regime italiano di garanzie sia inferiore al premio medio applicato per coprire il premio del rischio delle relative spese.
43. Alla luce di quanto sopra la Commissione ritiene che il regime possa, di fatto, costituire aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

b) Compatibilità con il mercato comune

44. L'articolo 87, ai paragrafi 2 e 3, enuncia le condizioni in base alle quali un aiuto è compatibile o può essere considerato compatibile con il mercato comune. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera e), prevede che il Consiglio possa, con decisione adottata a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, determinare le specifiche categorie di aiuto che possono essere compatibili con il mercato comune. Mediante l'adozione del regolamento (CE) n. 1540/98⁽⁹⁾ (il regolamento «costruzione navale») il Consiglio ha esercitato tale facoltà al fine di determinare le condizioni in base alle quali un aiuto concesso direttamente o indirettamente all'industria della costruzione navale possa essere considerato compatibile con il mercato comune. Trattandosi di un aiuto destinato alla costruzione navale, la misura deve essere valutata conformemente alle disposizioni del regolamento «costruzione navale».
45. Ai sensi dell'articolo 2 di suddetto regolamento gli aiuti, concessi in modo indiretto ai cantieri navali, agli armatori o ai terzi che sono disponibili come aiuti per la costruzione o la trasformazione di navi, devono essere considerati compatibili unicamente se sono conformi alle disposizioni del regolamento.
46. Nella fattispecie le garanzie sono legate al finanziamento della costruzione e dell'acquisto di specifiche navi costruite da cantieri navali italiani. Pertanto, qualsiasi aiuto disposto dal presente regime dovrebbe essere considerato come un aiuto al funzionamento connesso al contratto. In base all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento sulla costruzione navale, gli aiuti al funzionamento a favore della costruzione e trasformazione navale potevano essere considerati compatibili con il mercato comune soltanto fino al 31 dicembre 2000. Pertanto la Commissione, con lettera del 6 novembre 2000 (conformemente all'articolo 3 del regolamento «costruzione navale»), ha informato gli Stati membri, che gli aiuti al funzionamento connessi al contratto dopo il 2000 possono unicamente essere concessi per contratti ben definiti, firmati prima della scadenza del termine suddetto.

⁽⁹⁾ GU L 202 del 18.7.1998, pag. 3.

47. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 4, del regolamento sulla costruzione navale «gli aiuti sotto forma di agevolazioni di credito concessi dallo Stato ad armatori nazionali e non nazionali o a terzi per la costruzione o la trasformazione di navi possono essere considerati compatibili con il mercato comune e non rientrare nel massimale qualora siano conformi alla risoluzione del consiglio dell'OCSE del 3 agosto 1981 (Intesa sui crediti all'esportazione di navi) o ad eventuali accordi sostitutivi o di modifica di detta intesa».
48. Una nuova intesa settoriale per i crediti all'esportazione di navi («la nuova intesa settoriale») è stata approvata di recente dai partecipanti all'accordo sulle direttive per i crediti pubblici all'esportazione (l'accordo OCSE). Le disposizioni della nuova intesa settoriale sono state integrate nel diritto comunitario il 22 luglio 2002 con decisione del Consiglio dell'Unione europea.
49. La nuova intesa settoriale non contiene norme per valutare la conformità al mercato delle garanzie. L'articolo 6, al capitolo 2, stabilisce che «le disposizioni dell'accordo rispetto ai premi minimi di riferimento non si applicano fintantoché siffatte disposizioni non siano state riesaminate dai partecipanti all'intesa settoriale». La revisione delle disposizioni dell'accordo OCSE relative ai premi minimi di riferimento al fine di integrarli nella nuova intesa settoriale figura nell'allegato di detta intesa, sotto la voce Impegni di lavoro futuro.
50. Da anni, all'OCSE sono in corso discussioni per stabilire premi adeguati da applicare alle garanzie, ma finora non hanno dato alcun esito.
51. In ogni caso le regole dell'accordo OCSE non permettono che i regimi di garanzie statali siano utilizzati per sovvenzionare rischi di credito.
52. Dato che non sono attualmente applicabili altre deroghe contemplate nel regolamento «costruzione navale», gli aiuti

di cui al presente regime di garanzie concessi in relazione a contratti firmati dopo il 31 dicembre 2000 dovrebbero essere considerati incompatibili con il mercato comune.

53. Da notare che la Commissione partecipa ed energicamente sostiene l'iniziativa denominata LeaderSHIP 2015 finalizzata alla valutazione di prospettive per l'industria cantieristica nel quadro di una visione a più lungo termine e all'individuazione di politiche adeguate per sostenerne gli obiettivi di competitività. Entro tale quadro viene esaminata la possibilità di istituire un fondo europeo di garanzie che si autofinanzi, idoneo a garantire che piena armonizzazione e trasparenza dei regimi di finanziamento e accessibile all'intero settore. Tuttavia non si prevede che LeaderSHIP 2015 produca risultati concreti a questo proposito nell'immediato futuro e che incida sull'applicazione delle norme attualmente vigenti in materia di aiuti di Stato alla costruzione navale e sui regimi di garanzie statali notificati.

54. Ciò premesso, la Commissione dubita che il regime in questione sia compatibile con il mercato comune.

4. CONCLUSIONI

In base alle considerazioni di cui sopra la Commissione, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, invita l'Italia ad inviare osservazioni e a fornire qualsiasi informazione utile ai fini della valutazione della misura, entro un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere senza indugio copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

La Commissione richiama all'attenzione delle autorità italiane che l'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE ha effetto sospensivo e che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può formare oggetto di recupero presso il beneficiario."

Förhandsanmälan av en koncentration**(Ärende COMP/M.3221 – Investcorp Financial Services/Minimax)****Ärendet kan komma att behandlas enligt förenklat förfarande**

(2003/C 145/05)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 12 juni 2003 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 ⁽²⁾, genom vilken företaget Investcorp Financial and Investment Services SA, Schweiz, förvärvar, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, fullständig kontroll över Minimax Holding GmbH, Tyskland, genom förvärv av aktier.

2. De berörda företagens affärsverksamheter omfattar följande:

— Investcorp: finansiellt holdingbolag.

— Minimax Holding: brandskyddsprodukter och -tjänster.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EEG) nr 4064/89, dock med förbehållet att det slutliga beslutet på denna punkt fattas senare. Det bör noteras att detta ärende kan komma att behandlas i enlighet med kommissionens tillkännagivande om ett förenklat förfarande för handläggning av vissa koncentrationer enligt rådets förordning (EEG) nr 4064/89 ⁽³⁾.

4. Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna måste vara kommissionen tillhanda inom tio dagar efter det att denna förhandsanmälan har offentliggjorts. Synpunkterna kan skickas per fax (32-2) 296 43 01, 296 72 44 eller per post med referensnummer COMP/M.3221 – Investcorp Financial Services/Minimax till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Direktorat B – Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner
J-70
B-1049 Bryssel

⁽¹⁾ EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

⁽²⁾ EGT L 180, 9.7.1997, s. 1. Rättelse i EGT L 40, 13.2.1998, s. 17.

⁽³⁾ EGT C 217, 29.7.2000, s. 32.

Förhandsanmälan av en koncentration**(Ärende COMP/M.3197 – Candover/Cinven/BertelsmannSpringer)**

(2003/C 145/06)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 13 juni 2003 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 ⁽²⁾, genom vilken Candover Partners Limited, Förenade kungariket, (Candover) och Cinven Limited, Förenade kungariket, (Cinven) förvärvar, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, gemensam kontroll över BertelsmannSpringer, Tyskland, (BertelsmannSpringer), genom förvärv av aktier.

2. De berörda företagens affärsverksamheter omfattar följande:

- Candover: kapitalaktiebolag med innehav i bl.a. publikationssektorn, särskilt inom akademiska verk (vetenskap, teknologi, medicin).
- Cinven: riskkapitalbolag med innehav i bl.a. publikationssektorn, särskilt inom akademiska och andra professionella verk (vetenskap, teknologi, medicin).
- BertelsmannSpringer: utgivning av akademiska och andra professionella verk, offsettryckning, distribution av akademiska verk inom vetenskap, teknologi och medicin.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EEG) nr 4064/89, dock med det förbehållet att det slutliga beslutet på denna punkt fattas senare.

4. Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna måste vara kommissionen tillhanda inom tio dagar efter det att denna förhandsanmälan har offentliggjorts. Synpunkterna kan skickas per fax (32-2) 296 43 01, 296 72 44 eller per post med referensnummer COMP/M.3197 – Candover/Cinven/BertelsmannSpringer till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Direktorat B – Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner
J-70
B-1049 Bryssel

⁽¹⁾ EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

⁽²⁾ EGT L 180, 9.7.1997, s. 1. Rättelse i EGT L 40, 13.2.1998, s. 17.

Anmälan av en tidigare anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.3161 – CVRD/Caemi)**

(2003/C 145/07)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 22 april 2003 en anmälan av en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 ⁽²⁾, genom vilken företaget Companhia Vale do Rio Doce, Brasilien, (CVRD) förvärvar, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, fullständig kontroll över företaget Caemi Mineração e Metalurgia SA, Brasilien, (Caemi), för närvarande under gemensam kontroll av CVRD och det japanska företaget Mitsui & Co., Ltd, genom förvärv av aktier.

2. Denna anmälan förklarades ofullständig den 6 juni 2003. De berörda företagen har nu inkommit med den ytterligare information som fordrades. Anmälan blev fullständig, i den mening som avses i artikel 10.1 i förordning (EEG) nr 4064/89, den 12 juni 2003. Således blev anmälan verksam den 13 juni 2003.

3. Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna måste vara kommissionen tillhanda inom tio dagar efter det att denna förhandsanmälan har offentliggjorts. Synpunkterna kan skickas per fax (32-2) 296 43 01, 296 72 44 eller per post med referensnummer COMP/M.3161 – CVRD/Caemi till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Direktorat B – Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner
J-70
B-1049 Bryssel

⁽¹⁾ EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

⁽²⁾ EGT L 180, 9.7.1997, s. 1. Rättelse i EGT L 40, 13.2.1998, s. 17.