

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 mei 2018

WETSONTWERP

**tot wijziging van de belastingsmaatregelen
ten voordele van het zeevervoer**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	16
Impactanalyse	22
Advies van de Raad van State	30
Wetsontwerp	32
Coördinatie van de artikelen	41

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 mai 2018

PROJET DE LOI

**modifiant le régime d'aides fiscales
en faveur du transport maritime**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	16
Analyse d'impact	26
Avis du Conseil d'État	30
Projet de loi	32
Coordination des articles	52

De regering heeft dit wetsontwerp op 24 mei 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 24 mai 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 25 mei 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 25 mai 2018.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp beoogt de huidige belastingmaatregelen voor zeevervoer aan te passen naar aanleiding van het besluit van de Europese Commissie van 6 november 2017. De belangrijkste aanpassingen betreffen:

- *het groeperen van het geheel van activiteiten die direct samenhangen met het vervoer van goederen of personen die voor deze belastingregeling in aanmerking komen en dit naar gelang hun verband met de hoofdactiviteit van het vervoer van goederen of personen;*
- *de uitbreiding naar vlaggen van andere lidstaten van de Europees Economische Ruimte om de maatregel meer in overeenstemming te brengen met het beginsel van de vlagkoppeling zoals uiteengezet in de communautaire richtsnoeren van de Mededeling C(2004) 43 van de Europese Commissie;*
- *het opsommen van een aantal bijzondere voorwaarden waaraan begunstigden die scheepsmanager zijn voor rekening van derden moeten voldoen;*
- *het aanpassen van het meerwaardestelsel voor zeeschepen die zijn verworven vóór de toetreding tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage en verkocht tijdens de toepassing van dit stelsel.*

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi vise à adapter les mesures fiscales actuelles en faveur du transport maritime à la suite de la décision de la Commission européenne du 6 novembre 2017. Les adaptations les plus importantes concernent:

- *la catégorisation de l'ensemble des activités directement liées au transport de biens ou de personnes qui sont prises en compte dans ce régime fiscal et cela selon leur rapport avec l'activité principale de transport de biens ou de personnes;*
- *l'élargissement aux pavillons d'autres États membres de l'Espace économique européen afin que la mesure soit davantage conforme au principe de lien de pavillon tel qu'énoncé dans les orientations communautaires de la Communication C(2004) 43 de la Commission européenne;*
- *l'énumération d'une série de conditions particulières auxquelles doivent répondre les bénéficiaires qui sont gestionnaires de navires pour le compte de tiers;*
- *l'adaptation du régime des plus-values pour des navires acquis avant l'adhésion au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage, et vendus pendant l'application de ce régime.*

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Het ontwerp van wet dat de Regering de eer heeft u ter goedkeuring voor te leggen wijzigd de reglementering betreffende het bestaande stelsel, waarvan de juridische grondslag wordt gevormd door de artikelen 115 tot 124 van de programmawet van 2 augustus 2002, gewijzigd door de artikelen 321 tot 325 van de programmawet van 27 december 2004, alsook de artikelen 88, 91, 92² en 94 van het wetboek van registratie- hypotheek- en griffierechten, zoals gewijzigd door de artikelen 326 tot 330 van de programmawet van 27 december 2004, in uitvoering van het besluit van de Europese Commissie van 6 november 2017 (C(2017) 7290 final).

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

TITEL 1

Algemene bepaling

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 83 van de Grondwet preciseert dit artikel dat het ontwerp een fiscale aangelegenheid betreft bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

TITEL 2

Wijzigingen aan de programmawet van 2 augustus 2002

Algemeenheden

Op 6 november 2017 heeft de Europese Commissie het verzoek van België om verlenging van de steunmaatregelen voor zeevervoer goedgekeurd voor een tweede periode van 10 jaar die begint op 1 januari 2013 en eindigt op 31 december 2022.

De juridische grondslag voor deze steunmaatregelen wordt gevormd door de artikelen 115 tot 124 van de programmawet van 2 augustus 2002, gewijzigd door de artikelen 321 tot 325 van de programmawet van 27 december 2004, alsook de artikelen 88, 91, 92² en 94 van het wetboek van registratie- hypotheek- en griffierechten, zoals gewijzigd door de artikelen 326 tot 330 van de programmawet van 27 december 2004.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation adapte la réglementation relative au régime existant, dont la base juridique est constituée des articles 115 à 124 de la loi-programme du 2 août 2002, modifiés par les articles 321 à 325 de loi-programme du 27 décembre 2004, ainsi que des articles 88, 91, 92² et 94 du code des droits d'enregistrements, d'hypothèque et de greffe, tels que modifiés par les articles 326 à 330 de la loi-programme du 27 décembre 2004, en exécution de la décision de la Commission européenne du 6 novembre 2017 (C(2017) 7290 final).

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE 1^{ER}

Disposition générale

Article 1^{er}

Conformément à l'article 83 de la Constitution, cet article précise que le projet concerne une matière fiscale visée à l'article 74 de la Constitution.

TITRE 2

Modifications à la loi-programme du 2 août 2002

Généralités

Le 6 novembre 2017, la Commission européenne a approuvé la demande de la Belgique de prolongation du régime d'aides en faveur du transport maritime, couvrant une seconde période de 10 ans, qui débute le 1^{er} janvier 2013 et se clôture le 31 décembre 2022.

La base juridique de ce régime d'aides est constituée des articles 115 à 124 de la loi-programme du 2 août 2002, modifiés par les articles 321 à 325 de loi-programme du 27 décembre 2004, ainsi que des articles 88, 91, 92² et 94 du code des droits d'enregistrements, d'hypothèque et de greffe, tels que modifiés par les articles 326 à 330 de la loi-programme du 27 décembre 2004.

Deze gunstige beslissing gaat samen met voorwaarden tot aanpassing van de huidige regelgeving, waarbij België zich sterk maakt om deze in te voeren binnen de zes maanden volgend op de datum van de vermelde beslissing.

Het doel van deze belastingregeling is voornamelijk om de zeescheepvaartondernemingen aan te moedigen hun zeeschepen te registreren binnen de Europese Economische Ruimte, en bijgevolg de toepassing van de hoge sociale-, milieu-, en veiligheidsnormen te verzekeren, in overeenstemming met de Communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor het zeevervoer (Mededeling C(2004) 43 van de Commissie), maar ook met het Maritiem Arbeidsverdrag van 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO). Sinds 2009 moeten de begunstigden van deze steun ook voldoen aan de voorwaarden van de Europese richtsnoeren voor staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven (Mededeling C(2009) 132/06 van de Commissie).

Over het geheel genomen zijn de algemene doelstellingen de volgende:

- het verbeteren van de veiligheid, de efficiëntie, de beveiliging en de verenigbaarheid van de zeescheepvaart met het leefmilieu;
- het bevorderen van de inschrijving of de overdracht van de vlaggen in de registers van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte;
- het bijdragen tot de consolidatie van de samenhangende zeescheepvaartindustrieën die zijn gevestigd in de lidstaten van de Europese Economische Ruimte met behoud van een competitieve vloot op de wereldmarkten;
- het behouden en verbeteren van de zeescheepvaartknowhow en het beschermen en bevorderen van de werkgelegenheid voor de Europese zeevarenden;
- het helpen bevorderen van nieuwe diensten op vlak van de korte vaart, in overeenstemming met het witboek inzake het vervoersbeleid van de Europese Economische Ruimte.

In dit verband maken de aanpassingen waarmee België instemt, deel uit van een Europese visie om de regels te uniformiseren in overeenstemming met de bovenvermelde richtlijnen en de nagestreefde doelstellingen.

De details van deze aanpassingen worden uitgewerkt in de toelichting per artikel hieronder.

Cette décision favorable est assortie de conditions d'adaptations de la réglementation en vigueur que la Belgique s'est engagée à introduire dans les 6 mois qui suivent la date de ladite décision.

Le but de ce régime fiscal est essentiellement d'encourager les compagnies de transport maritime à enregistrer leurs navires au sein de de l'Espace économique européen, et de garantir dès lors la mise en œuvre de normes sociales, environnementales et de sécurité plus élevées, dans l'alignement des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (Communication C(2004) 43 de la Commission), mais également de la Convention du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du travail (OIT). Depuis 2009, les bénéficiaires de ces aides doivent également répondre aux conditions des orientations communautaires en matière d'aide d'État aux sociétés gestionnaires de navires (Communication C(2009) 132/06 de la Commission).

Dans l'ensemble, les objectifs généraux poursuivis sont:

- améliorer la sécurité, l'efficacité, la sûreté et la compatibilité des transports maritimes avec l'environnement;
- encourager l'inscription des pavillons dans les registres des États membres de l'Espace économique européen ou leur transfert vers ceux-ci;
- contribuer à la consolidation des industries maritimes connexes établies dans les États membres de l'Espace économique européen tout en maintenant une flotte compétitive sur les marchés mondiaux;
- conserver et améliorer le savoir-faire maritime ainsi que protéger et promouvoir l'emploi pour les marins européens;
- aider à promouvoir de nouveaux services dans le domaine des transports maritimes à courte distance, conformément au livre blanc sur la politique des transports de l'Espace économique européen.

Dans ce contexte, les adaptations consenties par la Belgique s'inscrivent dans une perspective européenne d'uniformiser les règles du jeu en conformité avec les orientations précitées, et les objectifs visés.

Les détails de ces adaptations sont développés dans les commentaires par article ci-dessous.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

1° Deze wijziging verandert niets aan de geest van de oorspronkelijke tekst door de voorkeur te geven aan de term “Europese Economische Ruimte” boven de term “Europese Unie”. De vervanging van de woorden “de Europese Unie” door “de Europese Economische Ruimte” doet niets af aan het toepassingsgebied van de tekst, gelet op de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), het is in het licht van de verenigbaarheid met de interne markt dat de kwalificatie als staatssteun wordt beoordeeld. Daarnaast verduidelijkt de wijziging dat de term “met deze exploitatie” verwijst naar de term “met deze exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen”. Deze wijziging is niet uitdrukkelijk vereist door het besluit van de Commissie van 6 november 2017. Het doel ervan is enkel om de tekst gemakkelijker leesbaar en meer samenhangend te maken.

2° De invoeging van een lid in artikel 115, § 2, 1°, a), programmawet van 2 augustus 2002, beantwoordt aan de opmerkingen van de Commissie in de overwegingen 44 tot 46 van het besluit van 6 november 2017, met betrekking tot “activiteiten die direct samenhangen” met het vervoer van goederen of personen.

Het nieuwe tweede lid beoogt het groeperen van het geheel van activiteiten die direct samenhangen met het vervoer van goederen of personen die voor deze belastingregeling in aanmerking komen en dit naar gelang hun verband met de hoofdactiviteit van het vervoer van goederen of personen (overweging 44, besluit van de Commissie van 6 november 2017), hetgeen wordt bereikt door het invoeren van een onderscheid tussen essentiële activiteiten en hulpactiviteiten.

Bij wijze van voorbeeld wordt hieronder een niet-exhaustieve lijst van deze activiteiten opgenomen. Deze voorbeelden zijn dezelfde als deze die werden geciteerd in overweging 46 van het besluit van de Commissie van 6 november 2017.

Onder essentiële activiteiten voor de exploitatie kunnen worden geciteerd:

— de verkoop van vervoersbewijzen voor eigen rekening van de begunstigde onderneming in het kader van haar activiteiten van zeevervoer;

— het beheer van zeeschepen en technische diensten die ondergeschikt zijn aan de hoofdactiviteit;

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

1° Cette modification ne change en rien l'esprit du texte initial en préférant l'emploi des termes “Espace économique européen” à celui des termes “Union européenne”. Le remplacement des termes “de l'Union européenne” par “de l'Espace économique européen” ne modifie en rien la portée du texte puisqu'en vertu des articles 107 et 108, du Traité de fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), c'est bien au regard de la compatibilité avec le marché intérieur que s'apprécie la qualification d'une aide d'État. En outre, la modification veille à exprimer plus clairement le fait que les termes “cette exploitation” désignent celle d'un “navire pour le transport de biens ou de personnes”. Cette modification n'est pas expressément requise par la décision de la Commission du 6 novembre 2017. Elle n'a pour but que de rendre la lecture du texte plus aisée et cohérente.

2° L'insertion d'un alinéa à l'article 115, § 2, 1°, a), loi-programme du 2 août 2002, répond aux remarques de la Commission contenues aux considérants 44 à 46 de la décision du 6 novembre 2017, à propos des “activités directement afférentes” au transport de biens ou de personnes.

L'alinéa 2 nouveau vise à catégoriser l'ensemble des activités directement afférentes au transport de biens ou de personnes qui sont prises en compte dans ce régime fiscal, et le faire selon leur rapport avec l'activité principale de transport de biens ou de personnes (considérant 44, décision de la Commission du 6 novembre 2017), ce qui s'obtient en introduisant la distinction entre les activités essentielles et les activités auxiliaires.

À titre d'exemple, sont repris ci-dessous une liste non exhaustive de ces activités. Ces exemples sont les mêmes que ceux cités au considérant 46 de la décision de la Commission du 6 novembre 2017.

Parmi les activités essentielles à l'exploitation, peuvent être citées:

— la vente de titres de transport pour le compte propre de l'entreprise bénéficiaire dans le cadre de l'activité de transport maritime;

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

Onder hulpactiviteiten kunnen worden geciteerd:

— reclame en marketing, voor zover deze activiteiten overeenkomen met de verkoop van reclameruimte aan boord van in aanmerking komende zeeschepen;

— diensten aan wal die volledig deel uitmaken van de reis, zoals excursies of transport, voor zover de specifieke voorwaarden met betrekking tot de exploitatie van diensten, ingevoegd in het volgend lid, gerespecteerd worden;

— kortetermijnbeleggingsinkomsten van het bedrijfskapitaal, voor zover deze overeenkomen met de opbrengst van de gewone kasmiddelen van de onderneming welke uit in aanmerking komende activiteiten zijn verkregen;

— *shipbrokerage*-activiteiten voor rekening van eigen zeeschepen;

— vervreemding van exploitiemiddelen die uit hun aard bestemd zijn voor het zeevervoer.

Naast de onderverdeling naar gelang de activiteiten, wordt een grens van 50 pct. ingevoerd onder het tweede streepje van dit lid, met betrekking tot het verband tussen de winst uit hulpactiviteiten en deze uit de hoofdactiviteit. Er moet worden opgemerkt dat deze voorwaarde voor elk zeeschip geldt en bijgevolg uitvoerig moet worden gecontroleerd. Het tweede streepje van dit lid verduidelijkt bovendien dat het beoordelingscriterium met betrekking tot de marktvoorwaarden van toepassing is, van zodra de hulpactiviteiten betrekking hebben op het verlenen van diensten. Het doel is het versterken van de juridische grondslag tegen misbruik inzake intra-groep verrekenprijzen in het kader van deze regeling, dewelke beperkt is tot het invoeren van de omzendbrief AAFZ 98-0003 van 28 juni 1999.

3° Deze wijziging verandert niets aan de voorwaarden van de oorspronkelijke tekst door de voorkeur te geven aan de term “Europese Economische Ruimte” boven de term “Europese Unie” (zie de toelichting onder 1°, cfr. *supra* p. 3).

Voor een goed begrip van de praktische gevolgen van de in punt 3.1, leden 8 en 9, van de Mededeling C(2004) 43 van de Commissie – Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer, vermelde voorwaarden, is het in dit verband aangewezen om te herinneren aan de algemene regel met betrekking tot de vlaggen, zoals omschreven in punt 3.1, lid 7, van de vermelde Mededeling C(2004) 43, en onder welke voorwaarden er mag worden van afgeweken.

Parmi les activités auxiliaires, peuvent être citées:

— la publicité et le marketing, dès lors qu'ils correspondent à la vente d'espaces publicitaires à bord de navires éligibles;

— les services prestés sur terre ferme et faisant partie intégrale du voyage, comme des excursions ou du transport, pour autant que les conditions spécifiques relatives à l'exploitation de services, insérées à l'alinéa suivant, soient respectées;

— les revenus d'investissement à court terme du capital d'exploitation, pour autant qu'ils correspondent à la rémunération de la trésorerie courante de l'entreprise issue d'activités éligibles;

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

— l'aliénation des actifs d'exploitation lorsque leur nature les destine au transport maritime.

Outre la catégorisation en fonction des activités, une limite de 50 p.c. est introduite au 2^e tiret de cet alinéa, au sujet du rapport entre des bénéfices provenant des activités auxiliaires et ceux qui proviennent de l'activité principale. Il y a lieu de noter que cette condition doit se vérifier pour chaque navire, dans le détail. Le 2^e tiret de cet alinéa, précise par ailleurs que le critère d'appréciation relatif aux conditions de marché doit s'appliquer lorsque les activités auxiliaires comprennent une exploitation de services. Le but est de renforcer la base légale contre l'abus en matière de prix de transfert intra-groupe dans le cadre de l'application du présent régime, laquelle se limite pour lors à l'invocation de la circulaire AAF 98-0003 du 28 juin 1999.

3° Cette modification ne change en rien les conditions d du texte initial en préférant l'emploi des termes “Espace économique européen” à celui des termes “Union européenne” (voir le commentaire au 1°, cfr. *supra* p.3).

Pour la bonne compréhension des implications pratiques des conditions mentionnées au point 3.1, alinéas 8 et 9, de la Communication C(2004) 43 de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, il serait ici utile de rappeler la règle générale relative au lien de pavillon, telle qu'elle s'énonce au point 3.1, alinéa 7, de ladite Communication C(2004) 43, et sous quelles conditions il peut y être dérogé.

De algemene regel vereist dat elk zeeschip onder de vlag van een lidstaat van de Europees Economische Ruimte vaart. Deze algemene regel geldt voor elk zeeschip dat geregistreerd is voor de belastingmaatregel inzake forfaitaire vaststelling op basis van tonnage.

In de eerste plaats kan de uitzondering ingeroepen wanneer zij geldt voor de gehele vloot van een op het grondgebied van een lidstaat gevestigde vennootschapsbelastingplichtige rederij, mits wordt aangetoond dat het strategische en commerciële beheer van alle betrokken schepen daadwerkelijk op dat grondgebied plaatsvindt (punt 3.1, lid 7 van de Mededeling C(2004) 43 van de Europese Commissie – Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer).

Bovendien, is het voor de toepassing van de uitzondering noodzakelijk om aan te tonen:

- dat deze activiteit in aanzienlijke mate bijdraagt aan de economische activiteit en aan de werkgelegenheid in de Europese Economische ruimte;

- dat de steun noodzakelijk is om de terugkeer van het strategisch en commerciële beheer van alle betrokken schepen te bevorderen;

- dat de begunstigden van de steunmaatregelen onderworpen zijn aan de vennootschapsbelasting binnen de Europese Economische Ruimte;

- dat wordt voldaan aan de internationale en Europese veiligheidsnormen, inclusief die welke betrekking hebben op de arbeidsvoorwaarden aan boord;

Niettemin, indien al deze voorwaarden werden gerespecteerd, dienen de lidstaten van de Europese Economische Ruimte, voordat er bij wijze van uitzondering steun wordt verleend voor de betrokken vloeten, te verzekeren dat de voorwaarde met betrekking tot het tonnage-aandeel onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische ruimte wordt gerespecteerd, met andere woorden dat de begunstigde ondernemingen zich ertoe verbinden de tonnage die zij onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische ruimte exploiteren zullen verhogen of tenminste zullen handhaven.

Deze voorwaarde met betrekking tot het tonnage-aandeel onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische ruimte moet dus worden gerespecteerd voor het geheel van de vloot van de begunstigde onderneming, of in geval van een groep van ondernemingen,

La règle générale requiert que chaque navire enregistré batte pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen. Cette règle générale s'applique pour chaque navire enregistré dans le régime de taxation forfaitaire au tonnage.

Tout d'abord, l'exception peut s'appliquer lorsqu'elle s'applique à la totalité de la flotte exploitée par un armateur établi sur le territoire d'un État membre où s'applique la taxe sur le chiffre d'affaires, à condition qu'il soit démontré que la gestion stratégique et commerciale de tous les navires en cause a effectivement lieu à partir de ce territoire (point 3.1, alinéa 7, de la Communication C(2004) 43 de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime).

En outre, l'application de l'exception nécessite de démontrer:

- que cette activité contribue sensiblement à l'activité économique et à l'emploi dans l'Espace économique européen;

- que l'aide est nécessaire pour favoriser le retour dans l'Espace économique européen de la gestion commerciale et stratégique de tous les navires concernés;

- que les bénéficiaires des régimes d'aide sont assujettis à l'impôt des sociétés dans l'Espace économique européen;

- que les normes de sécurité internationales et européennes applicables sont respectées, y compris celles qui sont relatives aux conditions de travail à bord.

Cependant, si toutes ces conditions sont respectées, avant d'accorder l'application de l'exception à la flotte concernée, les États membres de l'Espace économique européen doivent s'assurer que l'exigence relative à la part de tonnage sous pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen soit respectée, c'est-à-dire que les entreprises bénéficiaires s'engagent à augmenter ou au moins à maintenir sous le pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen la part de tonnage qu'elles exploiteront sous ce pavillon.

Cette exigence relative à la part de tonnage sous pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen doit donc être respectée pour la flotte de l'entreprise bénéficiaire prise dans son ensemble, ou en cas de groupes de sociétés, appliquée à l'ensemble de

voor het geheel van de vloot van de moederonderneming en haar dochterondernemingen op geconsolideerde basis.

Tot slot dient de voorwaarde met betrekking tot het tonnage-aandeel onder de vlag van een lidstaat van de Europese Economische ruimte niet nageleefd te worden indien dat aandeel ten minste 60 p.c. bedraagt, voor het geheel van de vloot van de begunstigde onderneming, of in geval van een groep van ondernemingen, voor het geheel van de vloot van de moederonderneming en haar dochterondernemingen op geconsolideerde basis.

Art. 3

De wijzigingen voorzien in artikel 115, § 2, 1°, b) en c), programmawet van 2 augustus 2002, zijn bedoeld om de Belgische maatregel meer in overeenstemming te brengen met het beginsel van de vlagkoppeling zoals uiteengezet in de communautaire richtsnoeren van de Mededeling C(2004) 43 van de Commissie. Het is inderdaad niet nodig om van de belastingplichtige die de steun ontvangt, te eisen dat het zeeschip dat hij exploiteert, enkel onder de Belgische vlag zou varen, aangezien de exploitatie van zeeschepen varende onder de vlag van eender welke andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte ook in aanmerking komt voor de directe werking van het Europees recht. Deze uitbreiding is bijgevolg ook geldig voor de periode voorafgaand aan de goedkeuring ervan.

Art. 4

De bepalingen van artikel 115, § 2, 2°, programmawet van 2 augustus 2002, zouden in beginsel alleen betrekking moeten hebben op scheepsmanagers. Daarom was het noodzakelijk om de programmawet van 2 augustus 2002 aan te passen aan de vereisten uit de Mededeling C(2009) 132/06 van de Commissie van 11 juni 2009 betreffende richtsnoeren voor staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven. De meer gedetailleerde motivering voor de vier wijzigingen in dit artikel wordt hieronder besproken.

1° Deze eerste aanpassing heeft enkel tot doel de bepaling voor scheepsmanagers meer in overeenstemming te brengen met het beginsel van de vlagkoppeling, door de vereiste van deze koppeling uit te breiden tot elke andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte. Zoals vermeld in de toelichting van artikel 3, is deze uitbreiding ook geldig voor de periode voorafgaand aan de goedkeuring ervan, ingevolge de directe werking van de Europese regelgeving.

la flotte de la société mère et de ses filiales considérées sur une base consolidée.

Enfin, l'exigence relative à la part de tonnage sous pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen n'est pas requise dès lors que cette part atteint au moins 60 p.c., pour la flotte de l'entreprise bénéficiaire prise dans son ensemble, ou en cas de groupes de sociétés, appliquée à l'ensemble de la flotte de la société mère et de ses filiales considérées sur une base consolidée.

Art. 3

Les modifications prévues à l'article 115, § 2, 1°, b), et c), loi-programme du 2 août 2002, visent à aligner davantage le régime belge avec le principe de lien de pavillon tel qu'énoncé dans les orientations communautaires de la Communication C(2004) 43 de la Commission. Il n'est en effet pas nécessaire de requérir du contribuable bénéficiaire de l'aide que le navire qu'il exploite ne batte uniquement que sous pavillon belge, puisque l'exploitation des navires battant le pavillon de tout autre État membre de l'Espace économique européen est également admissible, en application directe du droit européen. La présente extension est donc également valable pour la période antérieure à son adoption.

Art. 4

Les dispositions de l'article 115, § 2, 2°, loi-programme du 2 août 2002, ne doivent en principe concerner que les gestionnaires de navires. Il était donc devenu nécessaire d'adapter la loi-programme du 2 août 2002 vis-à-vis des exigences contenues dans la Communication C(2009) 132/06 du 11 juin 2009 de la Commission établissant des orientations en matière d'aide d'État aux sociétés gestionnaires de navires. La justification plus détaillée des 4 modifications apportées à cet article est commentée ci-après.

1° Cette première adaptation ne vise que l'alignement de la disposition relative aux gestionnaires de navires avec le principe de lien de pavillon, en élargissant l'exigence de ce lien à tout autre État membre de l'Espace économique européen. De même que rappelé dans le commentaire de l'article 3, la présente extension est également valable pour la période antérieure à son adoption, en application directe du droit européen.

2° Aanvankelijk, betrof het toepassingsgebied van artikel 115, § 2, 2°, b), programmawet van 2 augustus 2002, het beheer van zeeschepen voor rekening van derden. De scheepsmanagementdiensten omvatten echter gewoonlijk het bemannings- en technisch beheer en het commerciële beheer. Aangezien dat het commerciële beheer niet op de zelfde wijze onder het “beheer van de exploitatie activiteiten” valt als het bemannings- en technisch beheer, blijft deze categorie van diensten buiten het toepassingsgebied van de Mededeling C(2009) 132/06 van de Commissie van 11 juni 2009 betreffende richtsnoeren voor staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven. In de praktijk is er in België geen enkele vennootschap die in hoofdzaak een schip (enkel) commercieel beheert voor rekening van derden, die tot op heden gebruik heeft gemaakt van de belastingmaatregel inzake forfaitaire vaststelling op basis van de tonnage. Hierdoor, door het schrappen van de woorden “commerciële beheer”, wordt het toepassingsgebied van scheepsmanagers voor rekening van derden die begunstigden zijn van de maatregel overeenkomstig artikel 115, § 2, 2°, b), programmawet van 2 augustus 2002, aangepast zodoende uitsluitend de scheepsmanagers te beogen in de zin van de Mededeling C(2009) 132/06 van de Commissie van 11 juni 2009 betreffende richtsnoeren voor staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven. Bovendien verduidelijkt de verwijzing naar artikel 115, § 2, 4°, programmawet van 2 augustus 2002 verder dat het toepassingsgebied van artikel 115, § 2, 2°, b), programmawet van 2 augustus 2002 identiek is aan deze eerste, namelijk het beheer van een zeeschip voor rekening van derden.

3° Deze aanpassing aan lid b betreft een eenvoudige rechtzetting van een tikfout in de initiële Franse tekst.

4° De aanvulling van een voorwaarde betreffende de tewerkstelling aan land of aan boord, die voor het merendeel door onderdanen van de Europese Economische Ruimte moet worden vervuld, voldoet aan de voorwaarde van punt 5.1. (rol in de economie) van de Mededeling C(2009) 132/06 van de Commissie van 11 juni 2009, reeds aangehaald. De woorden “voor het grootste deel” betekenen dat het aandeel van tewerkstelling van onderdanen van de Europese Economische Ruimte in het totale personeelsbestand meer dan 51 pct. moet bedragen.

Art. 5

Dit artikel vervangt artikel 115, § 2, 4°, programmawet van 2 augustus 2002, ten einde, enerzijds, duidelijker te formuleren dat deze bepaling een aantal

2° Initialement, le champ d'application de l'article 115, § 2, 2°, b), loi-programme du 2 août 2002, concernait bien la gestion de navires pour le compte de tiers. Or les services de gestion de navires comprennent habituellement la gestion de l'équipage, la gestion technique et la gestion commerciale. Étant donné que la gestion commerciale ne relève pas de la “gestion des activités d'exploitation” au même titre que la gestion d'équipage ou la gestion technique, cette catégorie de services est restée hors du champ d'application de la Communication C(2009) 132/06 du 11 juin 2009 de la Commission établissant des orientations en matière d'aide d'État aux sociétés gestionnaires de navires. En pratique, toutefois, il n'y a en Belgique aucune société assurant à titre principal la (seule) gestion commerciale d'un navire pour le compte de tiers qui ait à ce jour bénéficié du régime de taxation forfaitaire sur la base du tonnage. C'est pourquoi, par la suppression des termes “gestion commerciale”, le champ d'application des gestionnaires de navires pour le compte de tiers qui sont bénéficiaires du régime en vertu de l'article 115, § 2, 2°, b), loi-programme du 2 août 2002, est adapté pour ne viser strictement que les gestionnaires de navires au sens de la Communication C(2009) 132/06 du 11 juin 2009 de la Commission établissant des orientations en matière d'aide d'État aux sociétés gestionnaires de navires. En outre, le renvoi à l'article 115, § 2, 4°, loi-programme du 2 août 2002, clarifie davantage le fait que le champ d'application de l'article 115, § 2, 2°, b), loi-programme du 2 août 2002, est identique à ce premier, à savoir la gestion d'un navire pour le compte de tiers.

3° La présente adaptation à l'alinéa b est une simple correction d'une faute de frappe dans le texte initial en français.

4° L'ajout d'une condition portant sur les emplois à terre ou à bord qui doivent en majeure partie être occupés par des ressortissants de l'Espace économique européen répond à la condition relative au point 5.1. (rôle dans l'économie) de la Communication C(2009) 132/06, du 11 juin 2009, précitée. Les termes “en majeure partie” signifient que le ratio des emplois occupés par les ressortissants de l'Espace économique européen sur le total des effectifs doit être supérieur à 51 p.c.

Art. 5

Le présent article remplace l'article 115, § 2, 4°, loi-programme du 2 août 2002, afin, d'une part, de reformuler plus clairement le fait que cette disposition énumère

bijzondere voorwaarden opsomt waaraan begunstigen die scheepsmanager zijn voor rekening van derden, in de zin van artikel 115, § 2, 2°, b), programmawet van 2 augustus 2002 moeten voldoen; en, anderzijds, de omvang van deze voorwaarden te verduidelijken.

Zodoende is het nodig om het volgende in rekening te brengen:

— de aanpassingen begrepen in artikel 115, § 2, 4°, vierde streepje, programmawet van 2 augustus 2002, betreffende de opleidingen van zeevarenden, voortvloeiend uit punt 6.1. van de voormelde Mededeling C(2009) 132/06 van de Commissie van 11 juni 2009;

— de normen inzake de sociale voorwaarden (artikel 115, § 2, 4°, vijfde streepje, programmawet van 2 augustus 2002) zoals deze voortvloeien uit punt 6.2. van de Mededeling C(2009) 132/06 van de Commissie van 11 juni 2009.

Tot slot moet worden opgemerkt dat de voorwaarden met betrekking tot de beveiliging van schepen, die worden verduidelijkt in de “Internationale regelgeving voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten” (*International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS)), goedgekeurd op 12 december 2002 bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende staten bij het Solas-verdrag 74, deel uitmaken van “het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door het Solas-verdrag 74” zoals bedoeld in artikel 115, § 2, 4°, derde streepje, programmawet van 2 augustus 2002.

Art. 6

De vervanging van de termen zoals voorgesteld in huidige artikel, wijzigen niets aan de draagwijdte van de tekst, aangezien het toepassingsgebied van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer zich uitstrekt tot de volledige interne markt, bij toepassing van de directe werking van het Europese recht.

Art. 7

De herinvoering van artikel 119, § 2, programmawet van 2 augustus 2002, verplaatst de bepaling van artikel 119, § 4, van diezelfde programmawet, naar deze paragraaf, en past de tekst aan voor voorheen nog niet bedoelde situaties. Deze aanpassing voegt in de eerste plaats een onderscheid in tussen de situatie voorafgaand aan de uitbreiding van de bestaande regeling, voor dewelke de behandeling van de meerwaarden en de minderwaarden ongewijzigd blijft, en de situatie die

une série de conditions particulières auxquelles doivent répondre les bénéficiaires qui sont gestionnaires de navires pour le compte de tiers, au sens de l'article 115, § 2, 2°, b), loi-programme du 2 août 2002; et, d'autre part, de préciser plus clairement l'étendue de ces conditions.

Au rang de celles-ci, il y a lieu de compter:

— les adaptations contenues à l'article 115, § 2, 4°, 4° tiret, loi-programme du 2 août 2002, relatif aux formations des marins résultent du point 6.1. de la Communication C(2009) 132/06, du 11 juin 2009, précitée;

— les normes relatives aux conditions sociales (article 115, § 2, 4°, 5° tiret, loi-programme du 2 août 2002) telles qu'elles résultent du point 6.2. de la Communication C(2009) 132/06, du 11 juin 2009.

Enfin, il y a lieu de noter que les conditions relatives à la sûreté des navires, lesquelles sont détaillées dans le “Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires” (*International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS)), adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention Solas 74, font partie de “l'ensemble des devoirs et responsabilités visés par la Convention Solas 74” visés à l'article 115, § 2, 4°, 3° tiret, loi-programme du 2 août 2002.

Art. 6

Le remplacement des termes qui est proposé dans le présent article ne modifie en rien la portée du texte, puisque le champ d'application du régime d'aides fiscales en faveur du transport maritime s'étend sur l'ensemble du marché intérieur, en application directe du droit européen.

Art. 7

La réintroduction de l'article 119, § 2, loi-programme du 2 août 2002, remplace la disposition comprise à l'article 119, § 4, de la même loi-programme, à cet endroit, en adaptant le texte pour des cas de figure non encore rencontrés. Cette adaptation introduit en premier lieu une distinction entre les situations antérieures à la prolongation du régime existant, pour lesquelles le traitement des plus-values et moins-values reste inchangé, et celles qui se déroulent endéans la

zich ontplooit binnen de periode van de uitbreiding van de regeling, te weten ten vroegste vanaf 1 januari 2018.

Zoals verduidelijkt in het eerste lid, blijft de algemene regel die van toepassing is vanaf 1 januari 2018 de vrijstelling van de meerwaarden en de niet-aftrekbaarheid van de minderwaarden voor de zeeschepen verworven en verwezenlijkt tijdens de toetreding tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage.

Het tweede lid voert echter de verplichting voor de begunstigde belastingplichtige in om vanaf 1 januari 2018, in het geval dat een zeeschip tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage toetreedt, via een bijlage van zijn fiscale aangifte zijn netto tonnage op het ogenblik van zijn toetreding tot het stelsel mee te delen, alsook de meerwaarde bij toetreding, zoals bedoeld in het derde lid. Deze gegevens die in bijlage van de fiscale aangifte van de belastingplichtige dienen opgenomen te worden, moeten voor de aanslagjaren verbonden aan het belastbaar tijdperk in de loop waarvan het zeeschip onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage is geregistreerd, en aan de negen daaropvolgende belastbare tijdperken, worden meegedeeld.

Het derde lid definieert de meerwaarde bij toetreding van een zeeschip, die vastgesteld wordt op het ogenblik van de toetreding van het zeeschip tot het stelsel, voor zover dat deze zich voordoet vanaf 1 januari 2018. Het op die manier vastgestelde bedrag van de meerwaarde bij toetreding blijft ongewijzigd vanaf de toetreding van het zeeschip tot het stelsel.

Het vierde lid verduidelijkt dat indien een zeeschip, dat is verworven vóór de toetreding tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage en onder dit stelsel is geregistreerd vanaf 1 januari 2018, wordt verkocht tijdens de toepassing van het stelsel vóór het einde van de 24 maanden volgend op zijn registratie onder het stelsel, de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding van dat zeeschip aan het gewone fiscale stelsel van de vennootschapsbelasting of de belasting niet-inwoners onderworpen wordt, tenzij het vervreemde zeeschip rechtstreeks aan een verbonden vennootschap is overgedragen, die het blijft exploiteren onder het regime van de *tax tonnage* of tenzij het zeeschip in het kader van een financieringsverrichting, zoals bijvoorbeeld een *sale en leaseback* operatie, is vervreemd en verder door de begunstigde onderneming of door een verbonden vennootschap onder het tonnage tax regime wordt geëxploiteerd.

Het vijfde lid voorziet de onmiddellijke belasting van de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding indien tijdens de negen belastbare tijdperken volgend

période de prolongation du régime, à savoir à partir du 1^{er} janvier 2018, au plus tôt.

Comme le précise l'alinéa 1^{er}, la règle générale qui s'applique à partir du 1^{er} janvier 2018 reste l'exonération des plus-values et la non-déductibilité des moins-values pour les navires acquis et réalisés pendant l'adhésion au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage.

Cependant, l'alinéa 2 introduit l'obligation pour le contribuable bénéficiaire à partir du 1^{er} janvier 2018, dans le cas où un navire entre dans le régime de taxation forfaitaire au tonnage, de renseigner en annexe de sa déclaration fiscale son tonnage net au moment de son entrée dans le régime, ainsi que sa valeur à l'entrée, telle que déterminée à l'alinéa 3. Ces renseignements qui doivent figurer en annexe de la déclaration fiscale du contribuable doivent être communiqués pour l'exercice afférent à la période imposable au cours de laquelle le navire est enregistré dans le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, jusqu'à la neuvième période imposable suivante.

L'alinéa 3 définit la plus-value à l'entrée d'un navire, évaluée au moment de l'adhésion du navire au régime, pour autant que celui-ci se produise à partir du 1^{er} janvier 2018. La valeur de la plus-value à l'entrée évaluée de la sorte reste figée dès l'entrée du navire dans le régime.

L'alinéa 4 précise que si un navire acquis avant l'adhésion au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage, et enregistré dans ledit régime à partir du 1^{er} janvier 2018, est vendu pendant l'adhésion au régime avant le terme de 24 mois suivant son enregistrement dans le régime, la plus-value à l'entrée de ce navire visée à l'alinéa 3, est assujettie au régime fiscal ordinaire à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents, sauf si le navire aliéné est directement transféré à une société liée, qui continue de l'exploiter sous le régime du *tax tonnage*, ou sauf si le navire est aliéné dans le cadre d'une opération de financement, comme par exemple une opération de *sale and leaseback*, et qu'il est ensuite exploité sous le régime du *tax tonnage* par l'entreprise bénéficiaire ou par une société liée.

L'alinéa 5 prévoit la taxation immédiate de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 si au cours des neuf périodes imposables qui suivent la période imposable

op het belastbaar tijdperk waarvoor de begunstigde onderneming tot het stelsel toetreedt, de netto tonnage van de gehele vloot van de begunstigde onderneming op duurzame wijze, zijnde twee opeenvolgende belastbare tijdperken, met minstens 30 pct. is afgenomen, tenzij de begunstigde onderneming deel uitmaakt van een groep van vennootschappen en dat de netto tonnage van de gehele vloot van die groep niet [duurzaam] is verminderd ten opzichte van de netto tonnage van de gehele vloot op het moment van de toetreding. Dit lid is niettemin slechts van toepassing na 1 januari 2018.

In het geval van een gehele of gedeeltelijke stopzetting van de activiteiten van een van het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage genietende belastingplichtige die zich voordoet na 1 januari 2018 en tijdens de negen belastbare tijdperken volgend op het belastbaar tijdperk waarvoor de begunstigde onderneming tot het stelsel toetreedt, voorziet het zesde lid eveneens in de onmiddellijke belasting van de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding van de vloot van de begunstigde belastingplichtige, tenzij de begunstigde onderneming deel uitmaakt van een groep van vennootschappen en dat de netto tonnage van de gehele vloot van die groep niet is verminderd ten opzichte van de netto tonnage van de gehele vloot op het moment van de toetreding.

De behandeling van de minderwaarden op de zeeschepen verworven voor de toetreding tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage en vervreemd tijdens dit stelsel, blijft ongewijzigd na 1 januari 2013, met andere woorden worden deze geacht begrepen te zijn in de vastgestelde forfaitaire winst.

Art. 8

Artikel 119, § 4, van de programmawet van 2 augustus 2002, wordt opgeheven, gegeven het feit dat deze bepaling wordt hernomen en aangepast in § 2, van dat artikel.

Art. 9

Voor dezelfde redenen als deze vermeld in de bovenstaande artikelen 3 en 6, verandert de in de artikelen 9 en 10 voorgestelde vervanging van de termen niets aan de draagwijdte van de tekst, waarvan het toepassingsgebied zich uitstrekt tot de volledige interne markt.

Art. 10

Dit artikel wijzigt artikel 123, van de programmawet van 2 augustus 2002, teneinde een van het *tonnage tax*

au cours de laquelle l'entreprise bénéficiaire entre dans le régime, le tonnage net de l'ensemble de la flotte de l'entreprise bénéficiaire diminue au moins de 30 p.c., de façon durable, c'est-à-dire pendant deux périodes imposables successives, à moins que l'entreprise bénéficiaire ne fasse partie d'un groupe de sociétés, et que le tonnage net de l'ensemble de la flotte de ce groupe n'ait pas diminué [de manière durable] par rapport au tonnage net de l'ensemble de la flotte à l'entrée. Cet alinéa n'est toutefois applicable qu'après le 1^{er} janvier 2018.

En cas de cessation d'activité partielle ou totale d'un contribuable bénéficiaire du régime de taxation au tonnage se produisant après le 1^{er} janvier 2018 et au cours des neuf périodes imposables qui suivent la période imposable au cours de laquelle l'entreprise bénéficiaire entre dans le régime, l'alinéa 6 prévoit également la taxation immédiate de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 de la flotte du contribuable bénéficiaire, à moins que l'entreprise bénéficiaire ne fasse partie d'un groupe de sociétés, et que le tonnage net de l'ensemble de la flotte de ce groupe n'ait pas diminué par rapport au tonnage net de l'ensemble de la flotte à l'entrée.

Le traitement réservé aux moins-values de navires acquis avant l'adhésion au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage et réalisé pendant ledit régime reste inchangé après le 1^{er} janvier 2013, c'est-à-dire que celles-ci sont censées comprises dans les bénéfices déterminés forfaitairement.

Art. 8

L'article 119, § 4, de la loi-programme du 2 août 2002, est abrogé, étant donné que cette disposition est reprise et adaptée au § 2, de cet article.

Art. 9

Pour les mêmes raisons que celles évoquées aux articles 3 et 6, ci-avant, le remplacement des termes qui est proposé aux articles 9 et 10 ne modifie en rien la portée du texte, dont le champ d'application couvre l'ensemble du marché intérieur.

Art. 10

Le présent article adapte l'article 123, loi-programme du 2 août 2002, afin de permettre aux divisions du

regime, in de zin van artikel 115, § 2, 2°, van dezelfde programmawet, genietende belastingplichtige toe te staan om van haar winst die voortkomt uit de op basis van artikel 119, § 2, vierde, vijfde of zesde lid, belastbaar geworden meerwaarden die aan het gewoon stelsel van de vennootschapsbelasting of de belasting niet-inwoners onderworpen wordt, de overdrachten van de in dat artikel 123 bedoelde investeringsaftrek in mindering te brengen.

Art. 11

Dit artikel breidt de voorwaarde van “Belgisch scheepsregister” in artikel 124, § 6, programmawet van 2 augustus 2002, uit tot het scheepsregister van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte, om dezelfde redenen als deze die werden aangevoerd in de toelichting van de artikelen 2, 1° en 3°, 3, 4 1°, 6, 9 en 10 hierboven, met betrekking tot de wijziging van de woorden “onder Belgische vlag” naar “onder een vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte”. Deze uitbreiding is bijgevolg ook geldig voor de periode voorafgaand aan de goedkeuring ervan, ingevolge de directe werking van de Europese regelgeving.

TITEL 3

Wijzigingen van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten

Art. 12

Om in het kader van de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer de instemming van de Europese Commissie te bekomen met het verder toekennen van de vrijstelling van het registratierecht op hypotheekvestiging op een zeeschip, heeft België zich ten overstaan van de Europese Commissie geëngageerd het behoud van die vrijstelling uitdrukkelijk afhankelijk te maken van de naleving door de begunstigde van de vrijstelling van de voorwaarden die in de hiervoor bedoelde communautaire richtsnoeren zijn gesteld inzake het behoud of de uitbreiding van de tonnage en inzake de bewijslevering van naleving van de tonnage-eis en van het voldoen van elk schip van de vloot aan de betreffende internationale en communautaire normen. Dit is de bedoeling van de eerste wijziging (onder punt a).

De toevoeging van twee leden aan het artikel heeft tot doel:

— enerzijds de hypotheeksteller die de voorwaarden niet naleeft te sanctioneren met het alsnog verschuldigd

contribuable bénéficiaire du régime *tax tonnage*, au sens de l'article 115, § 2, 2°, de la même loi-programme, de déduire de ces bénéfices résultant des plus-values imposables en vertu de l'article 119, § 2, alinéa 4, 5, ou 6, qui sont assujettis au régime ordinaire de l'impôt des sociétés ou de l'impôt des non-résidents, les reports de la déduction pour investissement, contenus à l'article 123.

Art. 11

Le présent article élargit la condition de “registre belge” présente à l'article 124, § 6, loi-programme du 2 août 2002, au registre de tout État membre de l'Espace économique européen, pour les mêmes raisons que celles invoquées concernant la modification des termes “pavillon belge” en “pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen”, aux commentaires des articles 2, 1° et 3°, 3, 4, 1°, 6, 9 et 10, ci-dessus. La présente extension est également valable, pour la période antérieure à son adoption, en application directe du droit européen.

TITRE 3

Modifications au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe

Art. 12

Dans le cadre des orientations communautaires relatives aux aides d'État en faveur du transport maritime et ce afin de recevoir l'approbation de la Commission européenne sur l'attribution future de l'exemption du droit d'enregistrement concernant la constitution de l'hypothèque sur un navire, la Belgique s'est engagée envers la Commission européenne à lier expressément le maintien de cette exemption au respect, par le bénéficiaire de l'exemption, des conditions fixées dans les orientations communautaires visées ci-dessus relatives au maintien ou à l'augmentation du tonnage ainsi qu'à l'administration de la preuve du respect de la part de tonnage et, pour chaque navire de la flotte, du respect des normes internationales et communautaires y afférentes. Ceci constitue l'objectif de la première modification (contenue au point a).

L'ajout de deux alinéas dans l'article remplit les objectifs suivants:

— d'une part, exiger du constituant de l'hypothèque, en guise de sanction, qu'il s'acquitte de la part encore

worden van het evenredig recht verhoogd met de gelopen interesten en

— anderzijds de in gebreke blijvende hypotheeksteller in de mogelijkheid te stellen het evenredig recht verhoogd met de gelopen interesten spontaan te betalen van zodra hij niet meer aan de voorwaarden voor het behoud van de vrijstelling voldoet. Aldus kan hij vermijden dat de interesten blijven lopen tot de administratie het in gebreke blijven vaststelt bij een controle.

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

à payer du droit proportionnel, augmentée des intérêts en cours, et

— d'autre part, offrir la possibilité, au constituant de l'hypothèque qui demeure en défaut, de s'acquitter de façon spontanée du droit proportionnel augmenté des intérêts en cours dès le moment où il ne remplit plus les conditions nécessaires au maintien de l'exemption. Il peut de cette façon éviter que les intérêts ne continuent à courir jusqu'à ce que, lors d'un contrôle, l'administration établisse la part encore à payer.

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer

TITEL 1**Algemene bepaling****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

TITEL 2**Wijzigingen aan de programmawet van 2 augustus 2002****Art. 2**

In artikel 115, § 2, 1°, a), van de programmawet van 2 augustus 2002, gewijzigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, inleidende zin, worden de woorden “de Europese Unie” vervangen door de woorden “de Europese Economische Ruimte” en worden de woorden “met deze exploitatie” vervangen door de woorden “met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen”;

2° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

“Onder “activiteiten die direct samenhangen met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen” in de zin van het eerste lid, worden aldus verstaan:

— essentiële activiteiten voor de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen;

— hulpactiviteiten die verband houden met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen, voor zover de winst uit die activiteiten niet meer bedraagt dan 50 pct. van de totale inkomsten uit de exploitatie van het zeeschip waaraan ze zijn gekoppeld en, indien de hulpactiviteiten diensten aan wal betreffen die integrerend deel uitmaken van de reis, voor zover deze diensten door de belastingplichtige tegen marktvoorwaarden zijn aangekocht.”

3° in het tweede lid, dat het derde lid wordt, worden de woorden “de Europese Unie” vervangen door de woorden “de Europese Economische Ruimte”.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l’avis du Conseil d’État

Avant-projet de loi modifiant le régime d’aides fiscales en faveur du transport maritime

TITRE 1^{ER}**Disposition générale****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l’article 74 de la Constitution.

TITRE 2**Modifications à la loi-programme du 2 août 2002****Art. 2**

À l’article 115, § 2, 1°, a), de la loi-programme du 2 août 2002, modifiée par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l’alinéa 1^{er}, phrase liminaire, les mots “de l’Union européenne” sont remplacés par les mots “de l’Espace économique européen” et les mots “à cette exploitation” sont remplacés par les mots “à l’exploitation d’un navire pour le transport de biens ou de personnes”;

2° entre les alinéas 1^{er} et 2, il est inséré un alinéa, rédigé comme suit:

“Par “activités directement afférentes à l’exploitation d’un navire pour le transport de biens ou de personnes” au sens de l’alinéa 1^{er}, il y a lieu d’entendre:

— les activités essentielles à l’exploitation d’un navire pour le transport de biens ou de personnes;

— activités auxiliaires liées à l’exploitation d’un navire pour le transport de biens ou de personnes, pour autant que les bénéfices de ces activités ne dépassent pas 50 p.c. du revenu total de l’exploitation du navire de mer auquel elles sont liées et, si les services auxiliaires concernent des services à terre qui font partie intégrante du voyage, pour autant que ces services aient été achetés par le contribuable aux conditions du marché.”

3° à l’alinéa 2, qui devient l’alinéa 3, les mots “de l’Union européenne” sont remplacés par les mots “de l’Espace économique européen”.

Art. 3

In artikel 115, § 2, 1°, b) en c), van dezelfde programmawet, worden de woorden “onder Belgische vlag” vervangen door de woorden “onder een vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte”.

Art. 4

In artikel 115, § 2, 2°, van dezelfde programmawet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “in België” worden telkens vervangen door de woorden “in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte”;

2° in het lid b worden de woorden “het commerciële beheer van een zeeschip verricht voor een andere belastingplichtige” vervangen door de woorden “het beheer van een zeeschip voor rekening van derden, in de zin van de bepaling onder 4°”;

3° in het lid b worden in de Franse tekst de woorden “ne s’élève pas à” vervangen door de woorden “ne s’élève pas à”;

4° in het lid b worden de woorden “minstens 5 pct. belooft; of” vervangen door de woorden “minstens 5 pct. belooft, dat tewerkstelling aan land of aan boord voor ten minste 51 pct. door onderdanen van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte wordt vervuld; of”.

Art. 5

Artikel 115, § 2, 4°, van dezelfde programmawet, wordt vervangen als volgt:

“4° Onder “beheer van een zeeschip voor rekening van een derde”, moet worden begrepen, de belastingplichtige die instaat voor het beheer van de bemanning en het technisch beheer van een zeeschip voor rekening van een derde, op voorwaarde dat deze laatstgenoemde het volgende van de eigenaar overneemt:

— het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door de EU-wetgeving inzake aansprakelijkheid van ondernemingen;

— de volle verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het zeeschip en het geheel van de plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door de Internationale Managementcode voor de veilige exploitatie van schepen en voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993 en bindend verklaard krachtens het hoofdstuk IX van het Internationaal Verdrag van 1 november 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee en de latere wijzigingen van het vermelde Verdrag van 1974, die voor België internationaal bindend zijn;

Art. 3

À l'article 115, § 2, 1°, b), et c), de la même loi-programme, les mots “pavillon belge” sont remplacés par “pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen”.

Art. 4

À l'article 115, § 2, 2°, de la même loi-programme, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “en Belgique” sont, à chaque fois, remplacés par les mots “dans un État membre de l'Espace économique européen”;

2° à l'alinéa b, les mots “gestion commerciale d'un navire pour un autre contribuable” sont remplacés par les mots “gestion d'un navire pour compte de tiers, au sens du 4°”;

3° à l'alinéa b, dans le texte en français, les mots “ne s'élève pas à” sont remplacés par les mots “ne s'élève pas à”;

4° à l'alinéa b, les mots “au moins 5 p.c.; ou” sont remplacés par les mots “au moins 5 p.c., que les emplois à terre ou à bord soient occupés par au moins 51 p.c. des ressortissants de l'Espace économique européen; ou”.

Art. 5

L'article 115, § 2, 4°, de la même loi-programme, est remplacé par ce qui suit:

“4° Par “gestion d'un navire pour le compte de tiers”, il y a lieu d'entendre le contribuable qui assure la gestion de l'équipage et la gestion technique d'un navire pour le compte de tiers, à condition que celui-ci reprend du propriétaire:

— l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le droit de l'Union en matière de responsabilité des sociétés;

— l'entière responsabilité de l'exploitation du navire et l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741(18) du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le chapitre IX de la Convention internationale du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et les modifications ultérieures de ladite Convention de 1974 qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire;

— het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door het Verdrag van 1 november 1974 en de latere wijzigingen die voor België internationaal bindend zijn;

— het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door het Internationaal Verdrag van 7 juli 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst en de latere wijzigingen die voor België internationaal bindend zijn, die er met name voor zorgen dat alle zeevaarders aan boord van beheerde schepen opgeleid zijn en over een bekwaamheidscertificaat beschikken overeenkomstig de bepalingen van het vermelde Verdrag van 7 juli 1978, en dat deze zeevaarders een opleiding inzake de veiligheid van personen aan boord van schepen succesvol hebben voltooid;

— het geheel van rechten en plichten opgelegd door de Internationale Arbeidsorganisatie op het vlak van maritieme arbeidsnormen, meer bepaald het Maritiem Arbeidsverdrag van 23 februari 2006.”

Art. 6

In artikel 119, § 1, tweede lid, tweede en derde streepje, van dezelfde programmawet, worden de woorden “de Europese Unie” telkens vervangen door de woorden “de Europese Economische Ruimte”.

Art. 7

Artikel 119, § 2, van dezelfde programmawet, wordt hersteld als volgt:

“§ 2. Meerwaarden en minderwaarden op zeeschepen die onderworpen zijn aan de regeling zoals omschreven in deze afdeling, worden geacht begrepen te zijn in de forfaitair vastgestelde winst.

De begunstigde onderneming moet voor elk zeeschip dat vanaf 1 januari 2018 onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, de meerwaarde bij toetreding van het schip, zoals omschreven in het derde lid, alsook haar netto tonnage bepalen en deze in haar aangifte van de inkomstenbelastingen voor de aanslagjaren verbonden aan het belastbaar tijdperk in de loop waarvan het zeeschip onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, en aan de negen daaropvolgende belastbare tijdperken, opnemen.

De meerwaarde bij toetreding van een zeeschip dat overeenkomstig de modaliteiten van het tweede lid onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, is gelijk aan het positieve verschil tussen, enerzijds, de marktwaarde van het zeeschip beoordeeld op het ogenblik van zijn toetreding tot het stelsel en, anderzijds, zijn aanschaffings- of beleggingswaarde verminderd met de voorheen overeenkomstig de artikelen 61 tot 64 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 aangenomen

— l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par la Convention du 1^{er} novembre 1974 et les modifications ultérieures qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire;

— l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par la convention de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille du 7 juillet 1978 et les modifications ultérieures qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire, s'assurant notamment que les marins travaillant à bord sont formés et titulaires d'un brevet d'aptitude conforme aux dispositions de ladite Convention du 7 juillet 1978, et que ces marins ont réussi avec succès une formation en matière de sécurité des personnes à bord de navires;

— l'ensemble des droits et devoirs imposés par l'Organisation Internationale du Travail en matière de normes du travail maritime, notamment la Convention du travail maritime du 23 février 2006.”

Art. 6

À l'article 119, § 1^{er}, alinéa 2, deuxième et troisième tirets, de la même loi-programme, les mots “de l'Union européenne” sont à chaque fois remplacés par les mots “de l'Espace économique européen”.

Art. 7

L'article 119, § 2, de la même loi-programme, est rétabli dans la rédaction suivante:

“§ 2. Les plus-values et les moins-values sur des navires qui sont soumis aux règles décrites dans la présente section, sont censées être comprises dans les bénéfices déterminés forfaitairement.

L'entreprise bénéficiaire est tenue de déterminer, pour chaque navire enregistré à partir du 1^{er} janvier 2018 dans le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, la plus-value à l'entrée du navire, telle que définie à l'alinéa 3, ainsi que son tonnage net, et de communiquer ces éléments dans sa déclaration aux impôts sur les revenus de l'exercice d'imposition afférent à la période imposable au cours de laquelle le navire est enregistré dans le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, et aux neuf périodes imposables suivantes.

La plus-value à l'entrée d'un navire qui est enregistré dans le régime de taxation forfaitaire au tonnage selon les modalités de l'alinéa 2, est égale à la différence positive entre, d'une part, la valeur de marché du navire évaluée au moment de son adhésion au régime et, d'autre part, sa valeur d'acquisition on d'investissement diminuée des réductions de valeur et amortissements admis antérieurement, depuis son acquisition jusqu'à la première période pour laquelle les bénéfices des activités qui se rapportent au navire sont déterminés en

waardeverminderingen en afschrijvingen vanaf zijn verwerving tot het eerste tijdperk waarvoor de winst van de activiteiten met betrekking tot het zeeschip aan de hand van de tonnage is vastgesteld.

In afwijking van het eerste lid, leidt de vervreemding van een zeeschip dat is verworven tijdens een belastbaar tijdperk vóór de toetreding tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage en is vervreemd binnen de 24 maanden volgend op de datum van zijn toetreding tot het stelsel tot de onderwerping van de in het derde lid bedoelde "meerwaarde bij toetreding" aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel, tenzij wanneer bij een groep van vennootschappen het door de begunstigde onderneming vervreemde zeeschip aan een verbonden vennootschap is overgedragen en voor de resterende duur van de periode van 24 maanden ononderbroken onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage wordt geëxploiteerd of tenzij het zeeschip door de begunstigde onderneming in het kader van een financieringsverrichting is vervreemd en het zeeschip voor de resterende duur van de periode van 24 maanden ononderbroken onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage wordt geëxploiteerd door de begunstigde onderneming die het zeeschip heeft vervreemd of, indien de begunstigde onderneming deel uitmaakt van een groep van vennootschappen, door een verbonden vennootschap.

Een duurzame afname met minstens 30 pct. van de netto-tonnage van de vloot van een begunstigde onderneming die na 1 januari 2018 onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage is geregistreerd, binnen de negen belastbare tijdperken volgend op het belastbaar tijdperk waarvoor de onderneming tot het stelsel toetreedt, ten opzichte van de overeenkomstig de modaliteiten van het tweede lid bij de toetreding tot het stelsel geregistreerde netto tonnage van de vloot, leidt eveneens tot de onderwerping aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel van de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding, tenzij wanneer bij een groep van vennootschappen de netto-tonnage van de gehele vloot van de ondernemingen binnen de groep die onderworpen zijn aan het stelsel van de forfaitaire belasting niet duurzaam is afgenomen ten opzichte van de netto tonnage van de gehele vloot van die ondernemingen op het moment van de toetreding van de begunstigde onderneming tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage. Onder "duurzame afname" wordt verstaan iedere afname die twee opeenvolgende belastbare tijdperken aanhoudt.

Iedere gehele of gedeeltelijke stopzetting van de activiteiten van een begunstigde onderneming die zich voordoet na 1 januari 2018, binnen de negen belastbare tijdperken volgend op het belastbaar tijdperk waarvoor de onderneming tot het stelsel toetreedt, leidt eveneens tot de onderwerping aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel van de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding van ieder zeeschip van de vloot van de begunstigde onderneming. Indien de begunstigde onderneming deel uitmaakt van een groep van vennootschappen, leidt de gehele of gedeeltelijke stopzetting van de activiteiten niet tot de onderwerping aan

fonction du tonnage, conformément aux articles 61 à 64 du Code des impôts sur les revenus 1992.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'aliénation d'un navire acquis au cours d'une période imposable avant l'adhésion au régime de taxation forfaitaire au tonnage et aliéné endéans les 24 mois qui suivent la date de son enregistrement au régime entraîne l'assujettissement de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, sauf si, en cas de groupes de sociétés, le navire aliéné par l'entreprise bénéficiaire est transféré à une société qui lui est liée, et est exploité, pour la période subsistante des 24 mois, sous le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, de façon ininterrompue, ou sauf si le navire est aliéné par l'entreprise bénéficiaire dans le cadre d'une opération de financement et que le navire est exploité, pour la période subsistante des 24 mois, sous le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage de façon ininterrompue par l'entreprise bénéficiaire qui a aliéné le navire ou, si l'entreprise bénéficiaire fait partie d'un groupe de sociétés, par une société liée.

Une diminution durable d'au moins 30 p.c. du tonnage net de la flotte d'une entreprise bénéficiaire enregistrée dans le régime de taxation forfaitaire au tonnage après le 1^{er} janvier 2018, endéans les neuf périodes imposables qui suivent la période imposable au cours de laquelle l'entreprise entre dans ledit régime, par rapport au tonnage net de la flotte enregistré à l'entrée du régime selon les modalités de l'alinéa 2, entraîne également l'assujettissement de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, sauf si, en cas de groupe de sociétés, le tonnage net de l'ensemble de la flotte des entreprises du groupe qui sont soumises au régime de taxation forfaitaire n'est pas diminué [de manière durable] par rapport au tonnage net de l'ensemble de la flotte de ces entreprises au moment de l'adhésion de l'entreprise bénéficiaire au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage. Par "diminution durable", il convient d'entendre toute diminution qui perdure pendant deux périodes imposables successives.

Toute cessation d'activité totale ou partielle d'une entreprise bénéficiaire se produisant après le 1^{er} janvier 2018, endéans les neuf périodes imposables qui suivent la période imposable au cours de laquelle l'entreprise entre dans ledit régime, entraîne également l'assujettissement à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 de chaque navire de la flotte de l'entreprise bénéficiaire. Si l'entreprise bénéficiaire fait partie d'un groupe de sociétés, la cessation totale ou partielle des activités n'entraîne pas l'assujettissement à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, à la condition

de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone stelsel op voorwaarde dat de netto-tonnage van de gehele vloot van de ondernemingen binnen de groep die onderworpen zijn aan het stelsel van de forfaitaire belasting niet is verminderd ten opzichte van de netto tonnage van de gehele vloot van die ondernemingen op het moment van de toetreding van de begunstigde onderneming tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage.

Art. 8

Artikel 119, § 4, van dezelfde programmawet, wordt opgeheven.

Art. 9

In artikel 122, § 3, van dezelfde programmawet, worden de woorden “de Europese Unie” vervangen door de woorden “de Europese Economische Ruimte”.

Art. 10

In artikel 123, van dezelfde programmawet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 worden de woorden “De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing” vervangen door de woorden “De in § 1 bedoelde investeringsaftrek kan niet worden verricht”;

2° paragraaf 3 wordt aangevuld met de woorden:

“waarvoor de winst uit zeescheepvaart niet aan de hand van de tonnage wordt vastgesteld”;

3° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. Het eventuele niet verrekenende 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 gedurende de periode waarvoor de winst aldus wordt vastgesteld, achtereenvolgens van de op basis van artikel 119, § 2, vierde, vijfde of zesde lid belastbare winst in mindering worden gebracht.”.

Art. 11

In artikel 124, § 6, van dezelfde programmawet, worden de woorden “Belgisch scheepsregister” vervangen door de woorden “scheepsregister van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte”.

Art. 8

L'article 119, § 4, de la même loi-programme, est abrogé.

Art. 9

À l'article 122, § 3, de la même loi-programme, les mots “dans l'Union européenne” sont remplacés par les mots “dans l'Espace économique européen”.

Art. 10

À l'article 123, de la même loi-programme, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 2, les mots “Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas pour” sont remplacés par les mots “La déduction pour investissement visée au § 1^{er} ne peut pas être opérée pendant”;

2° le paragraphe 3 est complété par les mots:

“pour lesquelles les bénéfices provenant de la navigation maritime ne sont pas déterminés en fonction du tonnage”;

3° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 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 en déduction successivement des bénéfices imposables sur base de l'article 119, § 2, alinéa 4, 5 ou 6, pendant la période durant laquelle les bénéfices sont ainsi déterminés.”.

Art. 11

À l'article 124, § 6, de la même loi-programme, les mots “registre belge” sont remplacés par les mots “registre d'un État membre de l'Espace économique européen”.

TITEL 3

Wijzigingen van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten

Art. 12

In artikel 94, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, hersteld bij de wet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in het enige lid wordt de bepaling onder 2° vervangen als volgt:

“2° de akte, of een door de hypotheeksteller gewaarmerkte en ondertekende verklaring onderaan op de akte, uitdrukkelijk vermeldt:

a) dat het schip naar zijn aard voor het zeevervoer bestemd is;

b) dat de hypotheeksteller de verbintenis aangaat om de voorwaarden inzake het behoud of de uitbreiding van de tonnage en inzake de bewijslevering van naleving van de tonnage-eis en van het voldoen van elk schip van de vloot aan de betreffende internationale en communautaire normen, zoals die voorwaarden nader zijn omschreven in punt 3.1, leden 8 en 9 van de Mededeling C(2004) van de Europese Commissie, na te leven gedurende vijf jaar te rekenen van de datum van de registratie van de akte.”;

c) het artikel wordt aangevuld met twee leden, luidende:

“Als de in het eerste lid, 2°, a) bedoelde verklaring onjuist blijkt of als de in het eerste lid, 2°, b) bedoelde verbintenis niet wordt nageleefd, is de hypotheeksteller gehouden tot betaling van het evenredig recht, vermeerderd met de interesten.

De hypotheeksteller kan aanbieden het evenredig recht vermeerderd met de interesten te betalen alvorens de in het eerste lid, 2°, b) voorziene termijn is verstreken.”.

TITEL 4

Inwerkingtreding

Art. 13

Artikelen 2 tot 121 treden in werking vanaf het aanslagjaar 2019.

TITRE 3

Modifications au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe

Art. 12

Dans l'article 94, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, rétabli par la loi du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées:

a) dans l'alinéa unique, le 2° est remplacée par ce qui suit:

“2° l'acte, ou une déclaration certifiée et signée par le constituant de l'hypothèque au pied de l'acte, mentionne expressément:

a) que le navire est destiné par nature au transport maritime;

b) que le constituant de l'hypothèque s'engage à respecter pendant une durée de cinq ans, à compter de la date d'enregistrement de l'acte, les conditions relatives au maintien ou à l'augmentation du tonnage ainsi qu'à l'administration de la preuve du respect de la part de tonnage et, pour chaque navire de la flotte, du respect des normes internationales et communautaires y afférentes, conformément aux conditions décrites de manière plus précise au point 3.1, alinéas 8 et 9 de la Communication C(2004) de la Commission européenne.”;

c) l'article est complété par deux alinéas, rédigés comme suit:

“Lorsque la déclaration, visée à l'alinéa 1^{er}, 2°, a), apparaît comme incorrecte ou lorsque l'engagement, visé à l'alinéa 1^{er}, 2°, b), n'est pas respecté, le constituant de l'hypothèque est tenu au paiement du droit proportionnel, augmenté des intérêts.

Le constituant de l'hypothèque peut proposer de payer le droit proportionnel augmenté des intérêts avant l'échéance du délai prévu à l'alinéa 1^{er}, 2°, b).”.

TITRE 4

Entrée en vigueur

Art. 13

Les articles 2 à 121 entrent en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 2019.

Ontwerp van wet tot wijziging van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer - (v2) - 20/03/2018 17:05

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Johan Van Overtveldt, Minister van Financiën

Contactpersoon beleidscel

Naam : Ward Matteredne

E-mail : ward.matteredne@kcfm.be

Tel. Nr. : 0257 482 23

Overheidsdienst

FOD Financiën

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Auguste Aydogmus

E-mail : auguste.aydogmus@minfin.fed.be

Tel. Nr. : 0257 771 98

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Ontwerp van wet tot wijziging van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Dit wetsvoorstel introduceert de wijzigingen aan regelgeving met betrekking tot de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer dewelke België dient uit te voeren binnen de 6 maanden na het besluit van de Commissie om de bestaande regeling uit te breiden (beslissing C (2017) 7290 final, van 6 november 2017).

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Ontwerp van wet tot wijziging van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer - (v2) - 20/03/2018 17:05

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☐ Er zijn personen betrokken. | ☒ Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

Het ontwerp betreft de aanpassing van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer in België

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

De aanpassing van de regelgeving met betrekking tot de bepalingen van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer zullen een positieve impact hebben op de economische ontwikkeling van de zeevervoersector in België, met het oog op de verlenging van de huidige belastingmaatregelen 31 december 2022.

8. Investerings

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Zoals voor de economische ontwikkeling, zal de verlenging van de huidige belastingmaatregelen die door dit ontwerp tot wijziging van de belastingmaatregelen wordt gegarandeerd, waarschijnlijk een positieve impact hebben op de investeringen binnen de zeevervoersector in België.

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

Ontwerp van wet tot wijziging van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer - (v2) - 20/03/2018 17:05

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

38 ondernemingen zijn op heden begunstigde van het regeling waarvan:

- 21 grote ondernemingen (55,3%);
- 14 KMO's (36,8%), waarvan:
- 5 Micro-ondernemingen (13,1%);
- 3 ondernemingen in vereffening of faillissement (7,9%).

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

De onmiddellijke positieve impact op alle begunstigde ondernemingen wordt momenteel geraamd op 50 tot 150 miljoen euro per jaar, in termen van vennootschapsbelastingvermindering. Er moet echter worden opgemerkt dat de schattingen van deze onmiddellijke positieve impact aanzienlijk verschillen van jaar tot jaar. Bovendien moet worden benadrukt dat deze gegevens worden geschat door de gegevens inzake de daadwerkelijke vennootschapsbelasting van de ondernemingen onderworpen aan de regeling te vergelijken met een hypothetische situatie waarbij het normale vennootschapsbelastingtarief wordt toegepast op de volledige belastbare grondslag, zonder rekening te houden met eventuele verlaging van het daadwerkelijke belastingtarief.

☐ Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

| ☒ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. | ☐ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Huidige regelgeving

De juridische grondslag voor het steunregime is gebaseerd op de artikelen 115 tot 124 van de programmawet van 2 augustus 2002, gewijzigd door de artikelen 321 tot 325 van de programmawet van 27 december 2004, alsook de artikelen 88, 91, 922 en 94 van het wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, zoals gewijzigd door de artikelen 326 tot 330 van de programmawet van 27 december 2004.

Ontwerp van regelgeving

Het ontwerp voegt geen enkele nieuwe formaliteit in. Het stemt de bestaande tekst beter af op de Europese gemeenschappelijke normen en verduidelijkt de reeds bestaande voorwaarden.

☐ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige regelgeving.

☐ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving.

12. Energie

☐ Positieve impact | ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☒ Positieve impact | ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het betreft de zeevervoersector. Deze aanpassingen zullen de continuïteit van de regelgeving garanderen en de bestaande steun regelgeving aan de zeevervoersector in België bewaren.

14. Voeding

3/4

Ontwerp van wet tot wijziging van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer - (v2) - 20/03/2018 17:05

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ☒ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

Het ontwerp bevat de wijzigende bepalingen van de belastingmaatregelen ten voordele van het zeevervoer in België.

Projet de loi modifiant le régime d'aides fiscales en faveur du transport maritime - (v2) - 20/03/2018 17:05

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Johan Van Overtveldt, Ministre des Finances

Contact cellule stratégique

Nom : **Ward Matteredne**

E-mail : **ward.matteredne@kcfm.be**

Téléphone : **0257 482 23**

Administration

SPF Finances

Contact administration

Nom : **Auguste Aydogmus**

E-mail : **auguste.aydogmus@minfin.fed.be**

Téléphone : **0257 771 98**

B. Projet

Titre de la réglementation

Projet de loi modifiant le régime d'aides fiscales en faveur du transport maritime

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le présent projet de loi apporte à la réglementation relative régime d'aides fiscales en faveur du transport maritime les modifications que la Belgique s'est engagée à exécuter dans les 6 mois de la décision de la Commission en faveur de la prolongation du régime existant (décision C(2017) 7290 final, du 6 novembre 2017).

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☐ Des personnes sont concernées. | ☒ Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

Le projet concerne l'adaptation des mesures d'aide en faveur du transport maritime en Belgique

4. Santé

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

7. Développement économique

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

L'adaptation de la réglementation relative aux mesures en faveur du transport maritime aura un impact positif sur le développement économique du secteur du transport maritime en Belgique, en garantissant la reconduction du régime d'aides existant jusqu'au 31 décembre 2022.

8. Investissements

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

De même que pour le développement économique, la reconduction du régime d'aides existant que garantit le présent projet de modification de la réglementation relative au régime est susceptible d'avoir un impact positif sur les investissements dans le secteur du transport maritime en Belgique.

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

Projet de loi modifiant le régime d'aides fiscales en faveur du transport maritime - (v2) - 20/03/2018 17:05

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

38 entreprises sont actuellement bénéficiaires effectives du régime, dont:

- 21 grandes entreprises (55,3%);
- 14 PME (36,8%), dont:
- 5 Micro-entreprises (13,1%);
- 3 entreprises en faillite/liquidation (7,9%).

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

L'impact positif direct sur l'ensemble des entreprises bénéficiaires est actuellement estimé entre 50 à 150 millions d'euros par an, en terme de réduction d'impôt à l'ISOC. Il est à relever cependant que les estimations de cet impact positif direct varient considérablement d'une année à l'autre. De plus, il est à souligner que ces données sont estimées en comparant les données relatives à la taxation ISOC effective des entreprises soumis au régime forfaitaire, avec une situation hypothétique d'application du taux ordinaire à l'ISOC sur l'ensemble de la base taxable, sans tenir compte d'aucune réduction du taux effectif de taxation.

☐ Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

| ☒ Des entreprises/citoyens sont concernés. | ☐ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

Réglementation actuelle

La base juridique de ce régime d'aides est constituée des articles 115 à 124 de la loi-programme du 2 août 2002, modifiés par les articles 321 à 325 de loi-programme du 27 décembre 2004, ainsi que des articles 88, 91, 92² et 94 du code des droits d'enregistrements, d'hypothèque et de greffe, tels que modifiés par les articles 326 à 330 de la loi-programme du 27 décembre 2004.

Réglementation en projet

Le projet n'introduit aucune nouvelle formalité. Il aligne davantage le texte en vigueur aux normes communes européennes, et clarifie des conditions antérieurement existantes.

☐ S'il y a des formalités et/ou des obligations dans la réglementation actuelle, cochez cette case.

☐ S'il y a des formalités et/ou des obligations pour la réglementation en projet, cochez cette case.

12. Énergie

☐ Impact positif | ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☒ Impact positif | ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Le secteur visé par le régime d'aides, dont la réglementation est adaptée, est celui du transport maritime. Cette adaptation aura pour effet de garantir la continuité du régime et de préserver le régime de soutien existant au secteur du transport maritime en Belgique.

14. Alimentation

☐ Impact positif | ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

3/4

Projet de loi modifiant le régime d'aides fiscales en faveur du transport maritime - (v2) - 20/03/2018 17:05

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☐ Impact sur les pays en développement. | ☒ Pas d'impact sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

Le projet concerne l'adaptation des mesures d'aide en faveur du transport maritime en Belgique

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 63.413/3 VAN 8 MEI 2018**

Op 27 april 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Financiën verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “tot wijziging van de belastingsmaatregelen ten voordele van het zeevervoer”.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 3 mei 2018. De kamer was samengesteld uit Jo Baert, kamer-voorzitter, Jan Smets en Jeroen Van Nieuwenhove, staats-raden, Bruno Peeters, assessor, en Astrid Truyens, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Frédéric Vanneste, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Jo Baert, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 mei 2018.

*

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbe-handeling gemotiveerd door

“de vraag van de Europese Commissie naar een snel aangepaste reglementering van het betreffende bestaande stelsel (C(2017) 7290 final van 6.11 2017), teneinde een inge-brekestelling te vermijden. Het lopende regime was volgens de Europese Commissie niet voor de inwerkingtreding van 2013 op de juiste wijze aangemeld. Het is dan ook van groot belang dat de in het licht van de verlenging te nemen bijkomende maatregelen deze snel kunnen worden overgemaakt aan de Europese Commissie. Voor de betrokken belastingplichtigen die vanaf 01 01 2018 aan gewijzigde regels worden onder-worpen is een snelle invoering dan ook van belang met het oog op hun belastingpositie en rechtszekerheid.”.

*

2. Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de wet-ten op de Raad van State, heeft de afdeling Wetgeving zich moeten beperken tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

*

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 63.413/3 DU 8 MAI 2018**

Le 27 avril 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre des Finances à communiquer un avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet de loi “modifiant le régime d'aides fiscales en faveur du transport maritime”.

L'avant-projet a été examiné par la troisième chambre le 3 mai 2018. La chambre était composée de Jo Baert, président de chambre, Jan Smets et Jeroen Van Nieuwenhove, conseil-lers d'État, Bruno Peeters, assesseur, et Astrid Truyens, greffier.

Le rapport a été présenté par Frédéric Vanneste, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Jo Baert, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 mai 2018.

*

1. Conformément à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la demande d'avis doit indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, l'urgence est motivée par:

“de vraag van de Europese Commissie naar een snel aangepaste reglementering van het betreffende bestaande stelsel (C(2017) 7290 final van 6.11 2017), teneinde een inge-brekestelling te vermijden. Het lopende regime was volgens de Europese Commissie niet voor de inwerkingtreding van 2013 op de juiste wijze aangemeld. Het is dan ook van groot belang dat de in het licht van de verlenging te nemen bijkomende maatregelen deze snel kunnen worden overgemaakt aan de Europese Commissie. Voor de betrokken belastingplichtigen die vanaf 01 01 2018 aan gewijzigde regels worden onder-worpen is een snelle invoering dan ook van belang met het oog op hun belastingpositie en rechtszekerheid.”.

*

2. Conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, la section de législation a dû se limiter à l'exa-men de la compétence de l'auteur de l'acte, du fondement juridique¹ et de l'accomplissement des formalités prescrites.

*

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité avec les normes supérieures.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

3. Bij besluit van 6 november 2017 heeft de Europese Commissie het verzoek van België om verlenging van de steunmaatregelen voor zeevervoer goedgekeurd voor een tweede periode van tien jaar die begint op 1 januari 2013 en eindigt op 31 december 2022². Deze goedkeuring is verbonden met voorwaarden tot aanpassing van de huidige regelgeving.³

Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt ertoe de nodige aanpassingen door te voeren in de geldende regeling, die is opgenomen de artikelen 115 tot 124 van de programmawet van 2 augustus 2002 en in de artikelen 88, 91, 92² en 94 van het Wetboek der Registratie-, Hypotheek- en Griffigerechten (hierna: W.Reg.).

VORMVEREISTEN

4. De gelding in de tijd van de artikelen 115 tot 124 van de programmawet van 2 augustus 2002 en van de artikelen 88, 91, 92² en 94 W.Reg. is niet beperkt en wordt ook niet beperkt ingevolge de ontworpen bepalingen.

De Europese Commissie geeft haar goedkeuring aan de steunregeling telkens voor een periode van tien jaar. De eerste tienjarige periode liep af op 31 december 2012. Alhoewel de goedkeuring ervan verlopen was sedert 1 januari 2013, duurde het nog tot 23 maart 2015 vooraleer België de Commissie om goedkeuring verzocht om de regeling te verlengen.

Vermits de gelding in de tijd van de steunregeling niet is beperkt door een horizonbepaling, staat het aan België om deze aangelegenheid terdege op te volgen en tijdig opnieuw om een verlenging van de steunmaatregel te verzoeken, dan wel een initiatief te nemen om de wettelijke regeling op te heffen met ingang van 1 januari 2023.

De griffier,

Astrid TRUYENS

De voorzitter,

Jo BAERT

² Besluit "C(2017) 7290 final" van 6 november 2017 van de Europese Commissie, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262095/262095_1947296_87_2.pdf.

³ Zie inzonderheid nrs. 46 (voetnoten 23 en 24), 61, 64 (voetnoot 32), 65 (voetnoot 35), 66 (voetnoten 37 en 38), 70 (voetnoot 40), 71 (voetnoot 42) en 72 (voetnoot 43) van het besluit van 6 november 2017.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

3. Par décision du 6 novembre 2017, la Commission européenne a approuvé la demande de la Belgique de prolonger le régime d'aides en faveur du transport maritime pour une deuxième période de dix ans, qui débute le 1^{er} janvier 2013 et se termine le 31 décembre 2022². Cette approbation est liée à des conditions d'adaptation de la réglementation actuelle³.

L'avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet d'apporter les aménagements nécessaires dans la réglementation en vigueur, qui est inscrite dans les articles 115 à 124 de la loi-programme du 2 août 2002 et dans les articles 88, 91, 92² et 94 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe (ci-après: C. enreg.).

FORMALITÉS

4. L'application dans le temps des articles 115 à 124 de la loi-programme du 2 août 2002 et des articles 88, 91, 92² et 94 C. enreg. n'est pas limitée et n'est pas non plus limitée consécutivement aux dispositions en projet.

La Commission européenne approuve le régime d'aides chaque fois pour une période de dix ans. La première période décennale a pris fin le 31 décembre 2012. Même si son approbation était expirée depuis le 1^{er} janvier 2013, il a encore fallu attendre jusqu'au 23 mars 2015 pour que la Belgique sollicite l'approbation de la Commission pour prolonger le régime.

L'application dans le temps du régime d'aides n'étant pas limitée par une disposition "horizon", il appartient à la Belgique de suivre sérieusement cette matière et de solliciter en temps utile une nouvelle prolongation du régime d'aides ou de prendre une initiative en vue d'abroger le régime légal à partir du 1^{er} janvier 2023.

Le greffier,

Astrid TRUYENS

Le président,

Jo BAERT

² Décision "C(2017) 7290 final" du 6 novembre 2017 de la Commission européenne, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262095/262095_1947296_87_2.pdf.

³ Voir, notamment, les n^{os} 46 (notes 23 et 24), 61, 64 (note 32), 65 (note 35), 66 (notes 37 et 38), 70 (note 40), 71 (note 42) et 72 (note 43) de la décision du 6 novembre 2017.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Financiën is ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

TITEL 1**Algemene bepaling****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

TITEL 2**Wijzigingen aan de programmawet van 2 augustus 2002****Art. 2**

In artikel 115, § 2, 1°, a), van de programmawet van 2 augustus 2002, gewijzigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, inleidende zin, worden de woorden “de Europese Unie” vervangen door de woorden “de Europese Economische Ruimte” en worden de woorden “met deze exploitatie” vervangen door de woorden “met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen”;

2° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

“Onder “activiteiten die direct samenhangen met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen” in de zin van het eerste lid, worden aldus verstaan:

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Finances est chargé de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

TITRE 1^{ER}**Disposition générale****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

TITRE 2**Modifications à la loi-programme du 2 août 2002****Art. 2**

À l'article 115, § 2, 1°, a), de la loi-programme du 2 août 2002, modifiée par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, phrase liminaire, les mots “de l'Union européenne” sont remplacés par les mots “de l'Espace économique européen” et les mots “à cette exploitation” sont remplacés par les mots “à l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes”;

2° entre les alinéas 1^{er} et 2, il est inséré un alinéa, rédigé comme suit:

“Par “activités directement afférentes à l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes” au sens de l'alinéa 1^{er}, il y a lieu d'entendre:

— essentiële activiteiten voor de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen;

— hulpactiviteiten die verband houden met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen, voor zover de winst uit die activiteiten niet meer bedraagt dan 50 pct. van de totale inkomsten uit de exploitatie van het zeeschip waaraan ze zijn gekoppeld en, indien de hulpactiviteiten diensten aan wal betreffen die integrerend deel uitmaken van de reis, voor zover deze diensten door de belastingplichtige tegen marktvoorwaarden zijn aangekocht.”;

3° in het tweede lid, dat het derde lid wordt, worden de woorden “de Europese Unie” vervangen door de woorden “de Europese Economische Ruimte”;

Art. 3

In artikel 115, § 2, 1°, b) en c), van dezelfde programmawet, worden de woorden “onder Belgische vlag” vervangen door de woorden “onder een vlag van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte”.

Art. 4

In artikel 115, § 2, 2°, van dezelfde programmawet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “in België” worden telkens vervangen door de woorden “in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte”;

2° in het lid b worden de woorden “het commerciële beheer van een zeeschip verricht voor een andere belastingplichtige” vervangen door de woorden “het beheer van een zeeschip voor rekening van derden, in de zin van de bepaling onder 4°”;

3° in het lid b worden in de Franse tekst de woorden “ne s’élève pas a” vervangen door de woorden “ne s’élève pas à”;

4° in het lid b worden de woorden “minstens 5 pct. belooft; of” vervangen door de woorden “minstens 5 pct. belooft, dat tewerkstelling aan land of aan boord voor ten minste 51 pct. door onderdanen van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte wordt vervuld; of”.

Art. 5

Artikel 115, § 2, 4°, van dezelfde programmawet, wordt vervangen als volgt:

— les activités essentielles à l’exploitation d’un navire pour le transport de biens ou de personnes;

— activités auxiliaires liées à l’exploitation d’un navire pour le transport de biens ou de personnes, pour autant que les bénéfices de ces activités ne dépassent pas 50 p.c. du revenu total de l’exploitation du navire de mer auquel elles sont liées et, si les services activités auxiliaires concernent des services à terre qui font partie intégrante du voyage, pour autant que ces services aient été achetés par le contribuable aux conditions du marché.”;

3° à l’alinéa 2, qui devient l’alinéa 3, les mots “de l’Union européenne” sont remplacés par les mots “de l’Espace économique européen”:

Art. 3

À l’article 115, § 2, 1°, b), et c), de la même loi-programme, les mots “pavillon belge” sont remplacés par “pavillon d’un État membre de l’Espace économique européen”.

Art. 4

À l’article 115, § 2, 2°, de la même loi-programme, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “en Belgique” sont, à chaque fois, remplacés par les mots “dans un État membre de l’Espace économique européen”;

2° à l’alinéa b, les mots “gestion commerciale d’un navire pour un autre contribuable” sont remplacés par les mots “gestion d’un navire pour compte de tiers, au sens du 4°”;

3° à l’alinéa b, dans le texte en français, les mots “ne s’élève pas a” sont remplacés par les mots “ne s’élève pas à”;

4° à l’alinéa b, les mots “au moins 5 p.c.; ou” sont remplacés par les mots “au moins 5 p.c., que les emplois à terre ou à bord soient occupés par au moins 51 p.c. des ressortissants de l’Espace économique européen; ou”.

Art. 5

L’article 115, § 2, 4°, de la même loi-programme, est remplacé par ce qui suit:

“4° Onder “beheer van een zeeschip voor rekening van een derde”, moet worden begrepen, de belastingplichtige die instaat voor het beheer van de bemanning en het technisch beheer van een zeeschip voor rekening van een derde, op voorwaarde dat deze laatstgenoemde het volgende van de eigenaar overneemt:

— het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door de EU-wetgeving inzake aansprakelijkheid van ondernemingen;

— de volle verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het zeeschip en het geheel van de plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door de Internationale Managementcode voor de veilige exploitatie van schepen en voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993 en bindend verklaard krachtens het hoofdstuk IX van het Internationaal Verdrag van 1 november 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee en de latere wijzigingen van het vermelde Verdrag van 1974, die voor België internationaal bindend zijn;

— het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door het Verdrag van 1 november 1974 en de latere wijzigingen die voor België internationaal bindend zijn;

— het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door het Internationaal Verdrag van 7 juli 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst en de latere wijzigingen die voor België internationaal bindend zijn, die er met name voor zorgen dat alle zeevaarders aan boord van beheerde schepen opgeleid zijn en over een bekwaamheidscertificaat beschikken overeenkomstig de bepalingen van het vermelde Verdrag van 7 juli 1978, en dat deze zeevaarders een opleiding inzake de veiligheid van personen aan boord van schepen succesvol hebben voltooid;

— het geheel van rechten en plichten opgelegd door de Internationale Arbeidsorganisatie op het vlak van maritieme arbeidsnormen, meer bepaald het Maritiem Arbeidsverdrag van 23 februari 2006.”

Art. 6

In artikel 119, § 1, tweede lid, tweede en derde streepje, van dezelfde programmawet, worden de woorden “de Europese Unie” telkens vervangen door de woorden “de Europese Economische Ruimte”.

“4° Par “gestion d’un navire pour le compte de tiers”, il y a lieu d’entendre le contribuable qui assure la gestion de l’équipage et la gestion technique d’un navire pour le compte de tiers, à condition que celui-ci reprend du propriétaire:

— l’ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le droit de l’Union en matière de responsabilité des sociétés;

— l’entière responsabilité de l’exploitation du navire et l’ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le Code international de gestion pour la sécurité de l’exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l’Organisation maritime internationale par la résolution A.741(18) du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le chapitre IX de la Convention internationale du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et les modifications ultérieures de ladite Convention de 1974 qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire;

— l’ensemble des devoirs et responsabilités imposés par la Convention du 1^{er} novembre 1974 et les modifications ultérieures qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire;

— l’ensemble des devoirs et responsabilités imposés par la convention de l’Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille du 7 juillet 1978 et les modifications ultérieures qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire, s’assurant notamment que les marins travaillant à bord sont formés et titulaires d’un brevet d’aptitude conforme aux dispositions de ladite Convention du 7 juillet 1978, et que ces marins ont réussi avec succès une formation en matière de sécurité des personnes à bord de navires;

— l’ensemble des droits et devoirs imposés par l’Organisation Internationale du Travail en matière de normes du travail maritime, notamment la Convention du travail maritime du 23 février 2006.”

Art. 6

À l’article 119, § 1^{er}, alinéa 2, deuxième et troisième tirets, de la même loi-programme, les mots “de l’Union européenne” sont à chaque fois remplacés par les mots “de l’Espace économique européen”.

Art. 7

Artikel 119, § 2, van dezelfde programmawet, wordt hersteld als volgt:

“§ 2. Meerwaarden en minderwaarden op zeeschepen die onderworpen zijn aan de regeling zoals omschreven in deze afdeling, worden geacht begrepen te zijn in de forfaitair vastgestelde winst.

De begunstigde onderneming moet voor elk zeeschip dat vanaf 1 januari 2018 onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, de meerwaarde bij toetreding van het schip, zoals omschreven in het derde lid, alsook haar netto tonnage bepalen en deze in haar aangifte van de inkomstenbelastingen voor de aanslagjaren verbonden aan het belastbaar tijdperk in de loop waarvan het zeeschip onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, en aan de negen daaropvolgende belastbare tijdperken, opnemen.

De meerwaarde bij toetreding van een zeeschip dat overeenkomstig de modaliteiten van het tweede lid onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, is gelijk aan het positieve verschil tussen, enerzijds, de marktwaarde van het zeeschip beoordeeld op het ogenblik van zijn toetreding tot het stelsel en, anderzijds, zijn aanschaffings- of beleggingswaarde verminderd met de voorheen overeenkomstig de artikelen 61 tot 64 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 aangenomen waardeverminderingen en afschrijvingen vanaf zijn verwerving tot het eerste tijdperk waarvoor de winst van de activiteiten met betrekking tot het zeeschip aan de hand van de tonnage is vastgesteld.

In afwijking van het eerste lid, leidt de vervreemding van een zeeschip dat is verworven tijdens een belastbaar tijdperk vóór de toetreding tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage en is vervreemd binnen de 24 maanden volgend op de datum van zijn toetreding tot het stelsel tot de onderwerping van de in het derde lid bedoelde “meerwaarde bij toetreding” aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel, tenzij wanneer bij een groep van vennootschappen het door de begunstigde onderneming vervreemde zeeschip aan een verbonden vennootschap is overgedragen en voor de resterende duur van de periode van 24 maanden ononderbroken onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage wordt geëxploiteerd of tenzij het zeeschip door de begunstigde onderneming in het kader van een financieringsverrichting is vervreemd en het zeeschip voor de resterende duur van de periode

Art. 7

L'article 119, § 2, de la même loi-programme, est rétabli dans la rédaction suivante:

“§ 2. Les plus-values et les moins-values sur des navires qui sont soumis aux règles décrites dans la présente section, sont censées être comprises dans les bénéfices déterminés forfaitairement.

L'entreprise bénéficiaire est tenue de déterminer, pour chaque navire enregistré à partir du 1^{er} janvier 2018 dans le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, la plus-value à l'entrée du navire, telle que définie à l'alinéa 3, ainsi que son tonnage net, et de communiquer ces éléments dans sa déclaration aux impôts sur les revenus de l'exercice d'imposition afférent à la période imposable au cours de laquelle le navire est enregistré dans le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, et aux neuf périodes imposables suivantes.

La plus-value à l'entrée d'un navire qui est enregistré dans le régime de taxation forfaitaire au tonnage selon les modalités de l'alinéa 2, est égale à la différence positive entre, d'une part, la valeur de marché du navire évaluée au moment de son adhésion au régime et, d'autre part, sa valeur d'acquisition ou d'investissement diminuée des réductions de valeur et amortissements admis antérieurement, depuis son acquisition jusqu'à la première période pour laquelle les bénéfices des activités qui se rapportent au navire sont déterminés en fonction du tonnage, conformément aux articles 61 à 64 du Code des impôts sur les revenus 1992.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'aliénation d'un navire acquis au cours d'une période imposable avant l'adhésion au régime de taxation forfaitaire au tonnage et aliéné endéans les 24 mois qui suivent la date de son enregistrement au régime entraîne l'assujettissement de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, sauf si, en cas de groupes de sociétés, le navire aliéné par l'entreprise bénéficiaire est transféré à une société qui lui est liée, et est exploité, pour la période subsistante des 24 mois, sous le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, de façon ininterrompue, ou sauf si le navire est aliéné par l'entreprise bénéficiaire dans le cadre d'une opération de financement et que le navire est exploité, pour la période subsistante des 24 mois, sous le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage de façon ininterrompue par l'entreprise bénéficiaire qui a aliéné

van 24 maanden ononderbroken onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage wordt geëxploiteerd door de begunstigde onderneming die het zeeschip heeft vervreemd of, indien de begunstigde onderneming deel uitmaakt van een groep van vennootschappen, door een verbonden vennootschap.

Een duurzame afname met minstens 30 pct. van de netto-tonnage van de vloot van een begunstigde onderneming die na 1 januari 2018 onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage is geregistreerd, binnen de negen belastbare tijdperken volgend op het belastbaar tijdperk waarvoor de onderneming tot het stelsel toetreedt, ten opzichte van de overeenkomstig de modaliteiten van het tweede lid bij de toetreding tot het stelsel geregistreerde netto tonnage van de vloot, leidt eveneens tot de onderwerping aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel van de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding, tenzij wanneer bij een groep van vennootschappen de netto-tonnage van de gehele vloot van de ondernemingen binnen de groep die onderworpen zijn aan het stelsel van de forfaitaire belasting niet duurzaam is afgenomen ten opzichte van de netto tonnage van de gehele vloot van die ondernemingen op het moment van de toetreding van de begunstigde onderneming tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage. Onder “duurzame afname” wordt verstaan iedere afname die twee opeenvolgende belastbare tijdperken aanhoudt.

Iedere gehele of gedeeltelijke stopzetting van de activiteiten van een begunstigde onderneming die zich voordoet na 1 januari 2018, binnen de negen belastbare tijdperken volgend op het belastbaar tijdperk waarvoor de onderneming tot het stelsel toetreedt, leidt eveneens tot de onderwerping aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel van de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding van ieder zeeschip van de vloot van de begunstigde onderneming. Indien de begunstigde onderneming deel uitmaakt van een groep van vennootschappen, leidt de gehele of gedeeltelijke stopzetting van de activiteiten niet tot de onderwerping aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone stelsel op voorwaarde dat de netto-tonnage van de gehele vloot van de ondernemingen binnen de groep die onderworpen zijn aan het stelsel van de forfaitaire belasting niet is verminderd ten opzichte van de netto tonnage van de gehele vloot van die ondernemingen op het moment van de toetreding van de begunstigde onderneming tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage.

le navire ou, si l'entreprise bénéficiaire fait partie d'un groupe de sociétés, par une société liée.

Une diminution durable d'au moins 30 p.c. du tonnage net de la flotte d'une entreprise bénéficiaire enregistrée dans le régime de taxation forfaitaire au tonnage après le 1^{er} janvier 2018, endéans les neuf périodes imposables qui suivent la période imposable au cours de laquelle l'entreprise entre dans ledit régime, par rapport au tonnage net de la flotte enregistré à l'entrée du régime selon les modalités de l'alinéa 2, entraîne également l'assujettissement de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, sauf si, en cas de groupe de sociétés, le tonnage net de l'ensemble de la flotte des entreprises du groupe qui sont soumises au régime de taxation forfaitaire n'est pas diminué [de manière durable] par rapport au tonnage net de l'ensemble de la flotte de ces entreprises au moment de l'adhésion de l'entreprise bénéficiaire au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage. Par “diminution durable”, il convient d'entendre toute diminution qui perdure pendant deux périodes imposables successives.

Toute cessation d'activité totale ou partielle d'une entreprise bénéficiaire se produisant après le 1^{er} janvier 2018, endéans les neuf périodes imposables qui suivent la période imposable au cours de laquelle l'entreprise entre dans ledit régime, entraîne également l'assujettissement à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 de chaque navire de la flotte de l'entreprise bénéficiaire. Si l'entreprise bénéficiaire fait partie d'un groupe de sociétés, la cessation totale ou partielle des activités n'entraîne pas l'assujettissement à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, à la condition que le tonnage net de l'ensemble de la flotte des entreprises du groupe qui sont soumises au régime de taxation forfaitaire n'est pas diminué par rapport au tonnage net de l'ensemble de la flotte de ces entreprises au moment de l'adhésion du bénéficiaire au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage.

Art. 8

Artikel 119, § 4, van dezelfde programmawet, wordt opgeheven.

Art. 9

In artikel 122, § 3, van dezelfde programmawet, worden de woorden “de Europese Unie” vervangen door de woorden “de Europese Economische Ruimte”.

Art. 10

In artikel 123, van dezelfde programmawet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 worden de woorden “De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing” vervangen door de woorden “De in § 1 bedoelde investeringsaftrek kan niet worden verricht”;

2° paragraaf 3 wordt aangevuld met de woorden:

“waarvoor de winst de winst uit zeescheepvaart niet aan de hand van de tonnage wordt vastgesteld”;

3° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. Het eventuele niet verrekenende 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 gedurende de periode waarvoor de winst aldus wordt vastgesteld, achtereenvolgens van de op basis van artikel 119, § 2, vierde, vijfde of zesde lid belastbare winst in mindering worden gebracht.”

Art. 11

In artikel 124, § 6, van dezelfde programmawet, worden de woorden “Belgisch scheepsregister” vervangen door de woorden “scheepsregister van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte”.

Art. 8

L'article 119, § 4, de la même loi-programme, est abrogé.

Art. 9

À l'article 122, § 3, de la même loi-programme, les mots “dans l'Union européenne” sont remplacés par les mots “dans l'Espace économique européen”.

Art. 10

À l'article 123, de la même loi-programme, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 2, les mots “Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas pour” sont remplacés par les mots “La déduction pour investissement visée au § 1^{er} ne peut pas être opérée pendant”;

2° le paragraphe 3 est complété par les mots:

“pour lesquelles les bénéfices provenant de la navigation maritime ne sont pas déterminés en fonction du tonnage”;

3° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 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 en déduction successivement des bénéfices imposables sur base de l'article 119, § 2, alinéa 4, 5 ou 6, pendant la période durant laquelle les bénéfices sont ainsi déterminés.”

Art. 11

À l'article 124, § 6, de la même loi-programme, les mots “registre belge” sont remplacés par les mots “registre d'un État membre de l'Espace économique européen”.

TITEL 3

**Wijzigingen van het Wetboek der registratie-,
hypotheek- en griffierechten**

Art. 12

In artikel 94, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, hersteld bij de wet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in het enige lid wordt de bepaling onder 2° vervangen als volgt:

“2° de akte, of een door de hypotheeksteller gewaarmerkte en ondertekende verklaring onderaan op de akte, uitdrukkelijk vermeldt:

a) dat het schip naar zijn aard voor het zeevervoer bestemd is;

b) dat de hypotheeksteller de verbintenis aangaat om de voorwaarden inzake het behoud of de uitbreiding van de tonnage en inzake de bewijslevering van naleving van de tonnage-eis en van het voldoen van elk schip van de vloot aan de betreffende internationale en communautaire normen, zoals die voorwaarden nader zijn omschreven in punt 3.1, leden 8 en 9 van de Mededeling C(2004) van de Europese Commissie, na te leven gedurende vijf jaar te rekenen van de datum van de registratie van de akte.”;

c) het artikel wordt aangevuld met twee leden, luidende:

“Als de in het eerste lid, 2°, a) bedoelde verklaring onjuist blijkt of als de in het eerste lid, 2°, b) bedoelde verbintenis niet wordt nageleefd, is de hypotheeksteller gehouden tot betaling van het evenredig recht, vermeerderd met de interesten.

De hypotheeksteller kan aanbieden het evenredig recht vermeerderd met de interesten te betalen alvorens de in het eerste lid, 2°, b) voorziene termijn is verstreken.”.

TITRE 3

**Modifications au Code des droits
d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe**

Art. 12

Dans l'article 94, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, rétabli par la loi du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées:

a) dans l'alinéa unique, le 2° est remplacée par ce qui suit:

“2° l'acte, ou une déclaration certifiée et signée par le constituant de l'hypothèque au pied de l'acte, mentionne expressément:

a) que le navire est destiné par nature au transport maritime;

b) que le constituant de l'hypothèque s'engage à respecter pendant une durée de cinq ans, à compter de la date d'enregistrement de l'acte, les conditions relatives au maintien ou à l'augmentation du tonnage ainsi qu'à l'administration de la preuve du respect de la part de tonnage et, pour chaque navire de la flotte, du respect des normes internationales et communautaires y afférentes, conformément aux conditions décrites de manière plus précise au point 3.1, alinéas 8 et 9 de la Communication C(2004) de la Commission européenne.”;

c) l'article est complété par deux alinéas, rédigés comme suit:

“Lorsque la déclaration, visée à l'alinéa 1^{er}, 2°, a), apparaît comme incorrecte ou lorsque l'engagement, visé à l'alinéa 1^{er}, 2°, b), n'est pas respecté, le constituant de l'hypothèque est tenu au paiement du droit proportionnel, augmenté des intérêts.

Le constituant de l'hypothèque peut proposer de payer le droit proportionnel augmenté des intérêts avant l'échéance du délai prévu à l'alinéa 1^{er}, 2°, b).”.

TITEL 4

Inwerkingtreding

Art. 13

Artikelen 2 tot 12 treden in werking vanaf het aanslagjaar 2019.

Gegeven te Brussel, 15 mei 2018

FILIP

VAN KONINGSWEGE :

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

TITRE 4

Entrée en vigueur

Art. 13

Les articles 2 à 12 entrent en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 2019.

Donné à Bruxelles, le 15 mai 2018

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

Coördinatie van de artikelen

Basistekst

VOORONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE BELASTINGSMAATREGELEN TEN VOORDELE VAN HET ZEEVERVOER

TITEL 2. – Wijzigingen aan de programmawet van 2 augustus 2002

Artikel 115

§ 1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk gelden de hierna in dit artikel opgenomen definities.

§ 2. 1° Winst uit zeescheepvaart :

a) de winst uit de exploitatie van een zeeschip varend onder de vlag van een Lidstaat van de Europese Unie 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.

Basistekst aangepast aan het wetsontwerp

Artikel 115

§ 1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk gelden de hierna in dit artikel opgenomen definities.

§ 2. 1° Winst uit zeescheepvaart :

a) de winst uit de exploitatie van een zeeschip varend onder de vlag van een Lidstaat van **de Europese Economische Ruimte** voor het vervoer van goederen of personen alsmede alle activiteiten die direct samenhangen **met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen**:

- op internationale zeeroutes;
- op routes van en naar installaties op zee bestemd voor de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen.

Onder “activiteiten die direct samenhangen met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen” in de zin van het eerste lid, worden aldus verstaan:

- essentiële activiteiten voor de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen;
- hulpactiviteiten die verband houden met de exploitatie van een zeeschip voor het vervoer van goederen of personen, voor zover de winst uit die activiteiten niet meer bedraagt dan 50 p.c. van de totale inkomsten uit de exploitatie van het zeeschip waaraan ze zijn gekoppeld en, indien de hulpactiviteiten diensten aan wal betreffen die integrerend deel uitmaken van de reis, voor

Van de voorwaarde te varen onder de vlag van een Lidstaat van de Europese Unie wordt afgezien mits aan de voorwaarden vermeld onder punt 3.1, achtste en negende lid, van de Mededeling C(2004) 43 van de Commissie - Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun van het zeevervoer - is voldaan;

b) de winst uit de exploitatie van een zeeschip varende onder Belgische vlag voor het vervoer van opgebaggerd materiaal over volle zee uit de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee wanneer de werkzaamheden van dat zeeschip voor meer dan 50 pct. van de bedrijfstijd tijdens het belastbaar tijdperk bestaat uit het vervoer van zulk opgebaggerd materiaal over volle zee;

c) de winst uit de exploitatie van een zeeschip varende onder Belgische vlag wanneer meer dan 50 pct. van de door dat zeeschip werkelijk verrichte activiteit tijdens het belastbaar tijdperk bestaat uit het verrichten van sleepvaart op volle zee die als zeevervoer kan worden aangemerkt;

2° Voor de toepassing van de artikelen 116 tot 120 is er exploitatie van een zeeschip wanneer :

a) de belastingplichtige eigenaar is, mede-eigenaar of rompbefrachter van een zeeschip dat in belangrijke mate in België wordt beheerd, en dat hij zelf niet in rompbefrachting heeft gegeven; of

b) de belastingplichtige in België hoofdzakelijk het commerciële beheer van een zeeschip verricht voor een andere belastingplichtige, mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen waarvoor hij dit commerciële beheer

zover deze diensten door de belastingplichtige tegen marktvoorwaarden zijn aangekocht.

Van de voorwaarde te varen onder de vlag van een Lidstaat van **de Europese Economische Ruimte** wordt afgezien mits aan de voorwaarden vermeld onder punt 3.1, achtste en negende lid, van de Mededeling C(2004) 43 van de Commissie - Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun van het zeevervoer - is voldaan;

b) de winst uit de exploitatie van een zeeschip varende **onder een vlag van een Lidstaat van de Europese Economische Ruimte** voor het vervoer van opgebaggerd materiaal over volle zee uit de exploratie of exploitatie van natuurlijke rijkdommen op zee wanneer de werkzaamheden van dat zeeschip voor meer dan 50 pct. van de bedrijfstijd tijdens het belastbaar tijdperk bestaat uit het vervoer van zulk opgebaggerd materiaal over volle zee;

c) de winst uit de exploitatie van een zeeschip varende **onder een vlag van een Lidstaat van de Europese Economische Ruimte** wanneer meer dan 50 pct. van de door dat zeeschip werkelijk verrichte activiteit tijdens het belastbaar tijdperk bestaat uit het verrichten van sleepvaart op volle zee die als zeevervoer kan worden aangemerkt;

2° Voor de toepassing van de artikelen 116 tot 120 is er exploitatie van een zeeschip wanneer :

a) de belastingplichtige eigenaar is, mede-eigenaar of rompbefrachter van een zeeschip dat in belangrijke mate **in een Lidstaat van de Europese Economische Ruimte** wordt beheerd, en dat hij zelf niet in rompbefrachting heeft gegeven; of

b) de belastingplichtige **in een Lidstaat van de Europese Economische Ruimte** hoofdzakelijk **het beheer van een zeeschip voor rekening van derden, in de zin van de bepaling onder 4°, mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de**

verricht niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij beheert op een wijze als bedoeld in lid a, waarbij zeeschepen in mede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom minstens 5 pct. belooft; of

c) de belastingplichtige in België een zeeschip in tijd- of reischarter houdt, mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij in tijd- of reischarter houdt niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij beheert op een wijze als bedoeld in lid a, waarbij zeeschepen in mede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom minstens 5 pct. belooft.

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 aanzien worden, is het vereist dat elke divisie als een bedrijfsafdeling of tak van werkzaamheid kan beschouwd worden 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 :

- die divisie een afzonderlijk stel rekeningen houdt;
- die 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 tewerk gesteld;

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 in lid a, waarbij zeeschepen in mede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom **minstens 5 pct. belooft, dat tewerkstelling aan land of aan boord voor ten minste 51 pct. door onderdanen van een Lidstaat van de Europese Economische Ruimte wordt vervuld; of**

c) de belastingplichtige **in een Lidstaat van de Europese Economische Ruimte** een zeeschip in tijd- of reischarter houdt, mits het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij in tijd- of reischarter houdt niet meer bedraagt dan driemaal het jaartotaal van de netto dagtonnages van de zeeschepen die hij beheert op een wijze als bedoeld in lid a, waarbij zeeschepen in mede-eigendom voor hun volledige tonnenmaat meetellen indien die mede-eigendom minstens 5 pct. belooft.

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 aanzien worden, is het vereist dat elke divisie als een bedrijfsafdeling of tak van werkzaamheid kan beschouwd worden 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 :

- die divisie een afzonderlijk stel rekeningen houdt;
- die 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 tewerk gesteld;

- 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.

4° beheer van een zeeschip voor rekening van derden : de belastingplichtige verzekert het volledige bemannings- en technisch beheer van een zeeschip voor rekening van derden en neemt de volle verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het zeeschip en alle door de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-code), zoals goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens het nieuwe hoofdstuk IX van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 74) en de latere wijzigingen die voor België internationaal bindend zijn, opgelegde plichten en verantwoordelijkheden van de eigenaar over.

- 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.

4° Onder “beheer van een zeeschip voor rekening van een derde”, moet worden begrepen, de belastingplichtige die instaat voor het beheer van de bemanning en het technisch beheer van een zeeschip voor rekening van een derde, op voorwaarde dat deze laatstgenoemde het volgende van de eigenaar overneemt:

- het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door de EU-wetgeving inzake aansprakelijkheid van ondernemingen;

- de volle verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het zeeschip en het geheel van de plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door de Internationale Managementcode voor de veilige exploitatie van schepen en voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993 en bindend verklaard krachtens het hoofdstuk IX van het Internationaal Verdrag van 1 november 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee en de latere wijzigingen van het vermelde

§ 3. Wanneer de belastingplichtige die om toepassing verzoekt van de in dit hoofdstuk bedoelde bepalingen, naast de winst uit zeescheepvaart bedoeld in artikel 115, § 2, 1°, eveneens inkomsten verkrijgt uit activiteiten waarop deze bepalingen niet van toepassing zijn, moet hij voor elk van de uitgeoefende activiteiten een afzonderlijk stel rekeningen houden.

...

Verdrag van 1974, die voor België internationaal bindend zijn;

- het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door het Verdrag van 1 november 1974 en de latere wijzigingen die voor België internationaal bindend zijn;

- het geheel van plichten en verantwoordelijkheden opgelegd door het Internationaal Verdrag van 7 juli 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst en de latere wijzigingen die voor België internationaal bindend zijn, die er met name voor zorgen dat alle zeevaarders aan boord van beheerde schepen opgeleid zijn en over een bekwaamheidscertificaat beschikken overeenkomstig de bepalingen van het vermelde Verdrag van 7 juli 1978, en dat deze zeevaarders een opleiding inzake de veiligheid van personen aan boord van schepen succesvol hebben voltooid;

- het geheel van rechten en plichten opgelegd door de Internationale Arbeidsorganisatie op het vlak van maritieme arbeidsnormen, meer bepaald het Maritiem Arbeidsverdrag van 23 februari 2006.

§ 3. Wanneer de belastingplichtige die om toepassing verzoekt van de in dit hoofdstuk bedoelde bepalingen, naast de winst uit zeescheepvaart bedoeld in artikel 115, § 2, 1°, eveneens inkomsten verkrijgt uit activiteiten waarop deze bepalingen niet van toepassing zijn, moet hij voor elk van de uitgeoefende activiteiten een afzonderlijk stel rekeningen houden.

...

Artikel 119

§ 1. Per schip, per dag en per 100 nettoton wordt de winst van het belastbaar tijdperk uit de zeescheepvaart vastgesteld aan de hand van de in onderstaande tabel vermelde bedragen :

1,00 EUR voor de schijf tot 1.000 nettoton;

0,60 EUR voor de schijf van 1.000 nettoton tot 10.000 nettoton;

0,40 EUR voor de schijf van 10.000 nettoton tot 20.000 nettoton;

0,20 EUR voor de schijf van 20.000 nettoton tot 40.000 nettoton;

0,05 EUR voor de schijf boven 40.000 nettoton.

Het tarief van 0,05 EUR voor de schijf boven 40 000 nettoton is slechts van toepassing :

- ofwel op zeeschepen die in nieuwe staat zijn verkregen;

- ofwel op zeeschepen met een ouderdom van minder dan vijf jaar die vanaf de oplevering gedurende de gehele periode die onmiddellijk voorafgaat aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst overeenkomstig het eerste lid op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen Lidstaat is van de Europese Unie zijn geregistreerd;

- ofwel op zeeschepen met een ouderdom van tenminste vijf jaar die gedurende de vijf jaar die onmiddellijk voorafgaan aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst overeenkomstig het eerste lid op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen Lidstaat is van de Europese Unie zijn geregistreerd.

Voor de toepassing van het vorige lid wordt de ouderdom van een schip bepaald op basis van de opleveringsdatum zoals vastgesteld door de

Artikel 119

§ 1. Per schip, per dag en per 100 nettoton wordt de winst van het belastbaar tijdperk uit de zeescheepvaart vastgesteld aan de hand van de in onderstaande tabel vermelde bedragen :

1,00 EUR voor de schijf tot 1.000 nettoton;

0,60 EUR voor de schijf van 1.000 nettoton tot 10.000 nettoton;

0,40 EUR voor de schijf van 10.000 nettoton tot 20.000 nettoton;

0,20 EUR voor de schijf van 20.000 nettoton tot 40.000 nettoton;

0,05 EUR voor de schijf boven 40.000 nettoton.

Het tarief van 0,05 EUR voor de schijf boven 40 000 nettoton is slechts van toepassing :

- ofwel op zeeschepen die in nieuwe staat zijn verkregen;

- ofwel op zeeschepen met een ouderdom van minder dan vijf jaar die vanaf de oplevering gedurende de gehele periode die onmiddellijk voorafgaat aan het belastbaar tijdperk waarin voor het eerst de in België belastbare winst overeenkomstig het eerste lid op forfaitaire wijze wordt vastgesteld, onder de vlag van een land dat geen Lidstaat is van **de Europese Economische Ruimte** zijn geregistreerd;

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

Voor de toepassing van het vorige lid wordt de ouderdom van een schip bepaald op basis van de opleveringsdatum zoals vastgesteld door de

scheepshypotheekbewaarder of de bevoegde registratieautoriteiten.

§ 2. ...

scheepshypotheekbewaarder of de bevoegde registratieautoriteiten.

§ 2. Meerwaarden en minderwaarden op zeeschepen die onderworpen zijn aan de regeling zoals omschreven in deze afdeling, worden geacht begrepen te zijn in de forfaitair vastgestelde winst.

De begunstigde onderneming moet voor elk zeeschip dat vanaf 1 januari 2018 onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, de meerwaarde bij toetreding van het schip, zoals omschreven in het derde lid, alsook haar netto tonnage bepalen en deze in haar aangifte van de inkomstenbelastingen voor de aanslagjaren verbonden aan het belastbaar tijdperk in de loop waarvan het zeeschip onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, en aan de negen daaropvolgende belastbare tijdperken, opnemen.

De meerwaarde bij toetreding van een zeeschip dat overeenkomstig de modaliteiten van het tweede lid onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage is geregistreerd, is gelijk aan het positieve verschil tussen, enerzijds, de marktwaarde van het zeeschip beoordeeld op het ogenblik van zijn toetreding tot het stelsel en, anderzijds, zijn aanschaffings- of beleggingswaarde verminderd met de voorheen overeenkomstig de artikelen 61 tot 64 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 aangenomen waardeverminderingen en afschrijvingen vanaf zijn verwerving tot het eerste tijdperk waarvoor de winst van de activiteiten met betrekking tot het zeeschip aan de hand van de tonnage is vastgesteld.

In afwijking van het eerste lid, leidt de vervreemding van een zeeschip dat is verworven tijdens een belastbaar tijdperk vóór de toetreding tot het stelsel van de forfaitaire

belasting aan de hand van de tonnage en is vervreemd binnen de 24 maanden volgend op de datum van zijn toetreding tot het stelsel tot de onderwerping van de in het derde lid bedoelde "meerwaarde bij toetreding" aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel, tenzij wanneer bij een groep van vennootschappen het door de begunstigde onderneming vervreemde zeeschip aan een verbonden vennootschap is overgedragen en voor de resterende duur van de periode van 24 maanden ononderbroken onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage wordt geëxploiteerd of tenzij het zeeschip door de begunstigde in het kader van een financieringsverrichting is vervreemd en het zeeschip voor de resterende duur van de periode van 24 maanden ononderbroken onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage wordt geëxploiteerd door de begunstigde onderneming die het zeeschip heeft vervreemd of, indien de begunstigde onderneming deel uitmaakt van een groep van vennootschappen, door een verbonden vennootschap.

Een duurzame afname met minstens 30 pct. van de netto-tonnage van de vloot van een begunstigde onderneming die na 1 januari 2018 onder het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van tonnage is geregistreerd, binnen de negen belastbare tijdperken volgend op het belastbaar tijdperk waarvoor de onderneming tot het stelsel toetreedt, ten opzichte van de overeenkomstig de modaliteiten van het tweede lid bij de toetreding tot het stelsel geregistreerde netto tonnage van de vloot, leidt eveneens tot de onderwerping aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel van de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding, tenzij wanneer bij een groep van vennootschappen de netto-tonnage van de gehele vloot van de ondernemingen binnen de groep die

§ 3. ...

§ 4. Meerwaarden en minderwaarden op zeeschepen die onderworpen zijn aan de regeling zoals omschreven in deze afdeling, worden geacht begrepen te zijn in de forfaitair vastgestelde winst.

onderworpen zijn aan het stelsel van de forfaitaire belasting niet duurzaam is afgenomen ten opzichte van de netto tonnage van de gehele vloot van die ondernemingen op het moment van de toetreding van de begunstigde onderneming tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage. Onder “duurzame afname” wordt verstaan iedere afname die twee opeenvolgende belastbare tijdperken aanhoudt.

Iedere gehele of gedeeltelijke stopzetting van de activiteiten van een begunstigde onderneming die zich voordoet na 1 januari 2018, binnen de negen belastbare tijdperken volgend op het belastbaar tijdperk waarvoor de onderneming tot het stelsel toetreedt, leidt eveneens tot de onderwerping aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone fiscale stelsel van de in het derde lid bedoelde meerwaarde bij toetreding van ieder zeeschip van de vloot van de begunstigde onderneming. Indien de begunstigde onderneming deel uitmaakt van een groep van vennootschappen, leidt de gehele of gedeeltelijke stopzetting van de activiteiten niet tot de onderwerping aan de vennootschapsbelasting of aan de belasting van niet-inwoners volgens het gewone stelsel op voorwaarde dat de netto-tonnage van de gehele vloot van de ondernemingen binnen de groep die onderworpen zijn aan het stelsel van de forfaitaire belasting niet is verminderd ten opzichte van de netto tonnage van de gehele vloot van die ondernemingen op het moment van de toetreding van de begunstigde onderneming tot het stelsel van de forfaitaire belasting aan de hand van de tonnage.

§ 3. ...

§ 4. ...

...

Artikel 122, § 3

§ 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.

...

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 pct. 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

...

Artikel 122, § 3

§ 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 Economische Ruimte** heeft.

...

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 pct. van de aanschaffingsprijs van die zeeschepen.

§ 2. **De in § 1 bedoelde investeringsaftrek kan niet worden verricht** 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 **waarvoor de winst de winst uit zeescheepvaart niet aan de hand van de tonnage wordt vastgesteld.**

§ 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.

...

Artikel 124, § 6

§ 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 pct. 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 zeeschepen als activiteit hebben.

eerste keer wordt vastgesteld aan de hand van de tonnage, kan gedurende de periode waarvoor de winst aldus wordt vastgesteld, achtereenvolgens van de op basis van artikel 119, § 2, vierde, vijfde of zesde lid belastbare winst in mindering worden gebracht.

...

Artikel 124, § 6

§ 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 pct. van het aantal voor derden beheerde zeeschepen dient ingeschreven te zijn in het **scheepsregister van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte**. De ondernemingen die wensen gebruik te maken van de regeling vermeld in dit artikel mogen uitsluitend het beheer van zeeschepen als activiteit hebben.

Coordination des articles

Texte de base

Texte de base adapté au projet de loi

AVANT-PROJET DE LOI MODIFIANT LE REGIME D'AIDES FISCALES EN FAVEUR DU TRANSPORT MARITIME

TITRE 2. — Modifications à la loi-programme du 2 août 2002

Article 115

§ 1er. Pour l'application du présent chapitre les définitions reprises ci-après sont applicables :

a) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne 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.

Article 115

§ 1er. Pour l'application du présent chapitre les définitions reprises ci-après sont applicables :

a) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire battant pavillon d'un Etat membre **de l'Espace économique européen** pour le transport de biens ou de personnes ainsi que toutes les activités directement afférentes **à l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes** :

- 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 "activités directement afférentes à l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes" au sens de l'alinéa 1er, il y a lieu d'entendre :

- les activités essentielles à l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes ;
- activités auxiliaires liées à l'exploitation d'un navire pour le transport de biens ou de personnes, pour autant que les bénéfices de ces activités ne dépassent pas 50 p.c. du revenu total de l'exploitation du navire de mer auquel elles sont liées et, si les services activités auxiliaires concernent des services à terre qui font partie intégrante du voyage, pour autant que ces

Il est renoncé à la condition de battre pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne pour autant que les conditions mentionnées au point 3.1, alinéas 8 et 9, de la Communication C(2004) 43 de la Commission - Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime - soient remplies ;

b) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire battant pavillon belge pour le transport en haute mer des matériaux d'extraction provenant de l'exploration ou de l'exploitation de richesses naturelles en mer lorsque les activités de ce navire consistent, à concurrence de plus de 50 p.c. de la durée de l'activité exercée au cours de la période imposable, à effectuer le transport en haute mer de ces matériaux d'extraction;

c) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire battant pavillon belge lorsque plus de 50 p.c. de l'activité réellement exercée par ce navire au cours de la période imposable est constituée par le remorquage en haute mer qui peut être considéré comme du transport maritime;

2° Pour l'application des articles 116 à 120, il y a exploitation d'un navire lorsque :

a) le contribuable est propriétaire, copropriétaire ou affrèteur d'un navire qui est géré de manière principale en Belgique, et qu'il n'a pas lui-même donné en affrètement; ou

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,

services aient été achetés par le contribuable aux conditions du marché.

Il est renoncé à la condition de battre pavillon d'un Etat membre **de l'Espace économique européen** pour autant que les conditions mentionnées au point 3.1, alinéas 8 et 9, de la Communication C(2004) 43 de la Commission - Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime - soient remplies ;

b) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire battant **pavillon d'un Etat membre l'Espace économique européen** pour le transport en haute mer des matériaux d'extraction provenant de l'exploration ou de l'exploitation de richesses naturelles en mer lorsque les activités de ce navire consistent, à concurrence de plus de 50 p.c. de la durée de l'activité exercée au cours de la période imposable, à effectuer le transport en haute mer de ces matériaux d'extraction;

c) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire battant **pavillon d'un Etat membre l'Espace économique européen** lorsque plus de 50 p.c. de l'activité réellement exercée par ce navire au cours de la période imposable est constituée par le remorquage en haute mer qui peut être considéré comme du transport maritime;

2° Pour l'application des articles 116 à 120, il y a exploitation d'un navire lorsque :

a) le contribuable est propriétaire, copropriétaire ou affrèteur d'un navire qui est géré de manière principale **dans un Etat membre de l'Espace économique européen**, et qu'il n'a pas lui-même donné en affrètement; ou

b) le contribuable exerce principalement **dans un Etat membre de l'Espace économique européen** la **gestion d'un navire pour compte de tiers, au sens du 4°**, à condition que le total annuel des tonnages nets journaliers des navires pour

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 à l'alinéa a, en vertu duquel les navires en copropriété comptent pour leur tonnage complet si cette copropriété atteint au moins 5 p.c.; ou

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 à l'alinéa a, en vertu duquel les navires en copropriété comptent pour leur tonnage complet si cette copropriété atteint au moins 5 p.c.

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 pouvoir être considérée comme une branche d'activité au sens de l'article 46, § 1er, alinéa premier, 2°, du Code des impôts sur les revenus 1992, d'une part, et comme une branche d'activité au sens de l'article 680 du Code des sociétés, d'autre part, ainsi que :

- cette division tienne des comptes séparés;
- cette division se présente extérieurement sous sa dénomination de division, en ce qui concerne ses propres activités;

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 à l'alinéa a, en vertu duquel les navires en copropriété comptent pour leur tonnage complet si cette copropriété atteint **au moins 5 p.c., que les emplois à terre ou à bord soient occupés par au moins 51 p.c. des ressortissants de l'Espace économique européen; ou**

c) le contribuable possède **dans un Etat membre de l'Espace économique européen** 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 à l'alinéa a, en vertu duquel les navires en copropriété comptent pour leur tonnage complet si cette copropriété atteint au moins 5 p.c.

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 pouvoir être considérée comme une branche d'activité au sens de l'article 46, § 1er, alinéa premier, 2°, du Code des impôts sur les revenus 1992, d'une part, et comme une branche d'activité au sens de l'article 680 du Code des sociétés, d'autre part, ainsi 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 qui ne peuvent être attribuées de manière claire à une division déterminée pouvant être considérées comme communes;

- il n'y ait qu'un compte de transfert entre les diverses divisions en ce qui concerne les charges communes.

4° gestion d'un navire pour le compte de tiers : le contribuable assure la gestion de l'équipage et la gestion technique d'un navire dans leur totalité pour le compte de tiers et reprend du propriétaire l'entière responsabilité de l'exploitation du navire et l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741(18) du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le nouveau chapitre IX de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas 74) et les modifications ultérieures ayant pour la Belgique une force internationale obligatoire.

- 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 qui ne peuvent être attribuées de manière claire à une division déterminée pouvant être considérées comme communes;

- il n'y ait qu'un compte de transfert entre les diverses divisions en ce qui concerne les charges communes.

4° Par "gestion d'un navire pour le compte de tiers", il y a lieu d'entendre le contribuable qui assure la gestion de l'équipage et la gestion technique d'un navire pour le compte de tiers, à condition que celui-ci reprend du propriétaire:

- l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le droit de l'Union en matière de responsabilité des sociétés ;

- l'entière responsabilité de l'exploitation du navire et l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741(18) du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le chapitre IX de la

§ 3. Lorsque le contribuable qui demande l'application des dispositions prévues par le présent chapitre reçoit non seulement des bénéfices provenant de la navigation maritime visés à l'article 115, § 2, 1°, mais également des revenus provenant d'activités pour lesquelles ces dispositions ne sont pas applicables, il doit tenir des comptes séparés pour chacune des activités exercées.

...

Convention internationale du 1er novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et les modifications ultérieures de ladite Convention de 1974 qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire ;

- l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par la Convention du 1er novembre 1974 et les modifications ultérieures qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire ;

- l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par la convention de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille du 7 juillet 1978 et les modifications ultérieures qui ont pour la Belgique une force internationale obligatoire, s'assurant notamment que les marins travaillant à bord sont formés et titulaires d'un brevet d'aptitude conforme aux dispositions de ladite Convention du 7 juillet 1978, et que ces marins ont réussi avec succès une formation en matière de sécurité des personnes à bord de navires ;

- l'ensemble des droits et devoirs imposés par l'Organisation Internationale du Travail en matière de normes du travail maritime, notamment la Convention du travail maritime du 23 février 2006.

§ 3. Lorsque le contribuable qui demande l'application des dispositions prévues par le présent chapitre reçoit non seulement des bénéfices provenant de la navigation maritime visés à l'article 115, § 2, 1°, mais également des revenus provenant d'activités pour lesquelles ces dispositions ne sont pas applicables, il doit tenir des comptes séparés pour chacune des activités exercées.

...

Article 119

§ 1er. Par navire, par jour et par 100 tonnes nettes, les bénéfices de la période imposable qui proviennent de la navigation maritime sont déterminés selon les montants précisés dans le tableau ci-dessous :

1,00 EUR pour la tranche jusqu'à 1.000 tonnes nettes;

0,60 EUR pour la tranche entre 1.000 tonnes nettes et 10.000 tonnes nettes;

0,40 EUR pour la tranche entre 10.000 tonnes nettes et 20.000 tonnes nettes;

0,20 EUR pour la tranche entre 20.000 tonnes nettes et 40.000 tonnes nettes;

0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40.000 tonnes nettes.

Le taux de 0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40 000 tonnes nettes n'est applicable que :

- soit aux navires qui sont acquis à l'état neuf;
- soit aux navires d'un âge de moins de cinq ans qui ont été enregistrés sous le pavillon d'un pays qui n'est pas un Etat membre de l'Union européenne à partir de la livraison pendant toute la période qui précède immédiatement la période imposable au cours de laquelle les bénéfices imposables en Belgique sont déterminés pour la première fois de manière forfaitaire conformément à l'alinéa 1er;
- soit aux navires d'un âge d'au moins cinq ans qui ont été enregistrés sous le pavillon d'un pays qui n'est pas un Etat membre de l'Union européenne durant les cinq années qui précèdent immédiatement la période imposable au cours de

Article 119

§ 1er. Par navire, par jour et par 100 tonnes nettes, les bénéfices de la période imposable qui proviennent de la navigation maritime sont déterminés selon les montants précisés dans le tableau ci-dessous :

1,00 EUR pour la tranche jusqu'à 1.000 tonnes nettes;

0,60 EUR pour la tranche entre 1.000 tonnes nettes et 10.000 tonnes nettes;

0,40 EUR pour la tranche entre 10.000 tonnes nettes et 20.000 tonnes nettes;

0,20 EUR pour la tranche entre 20.000 tonnes nettes et 40.000 tonnes nettes;

0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40.000 tonnes nettes.

Le taux de 0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40 000 tonnes nettes n'est applicable que :

- soit aux navires qui sont acquis à l'état neuf;
- soit aux navires d'un âge de moins de cinq ans qui ont été enregistrés sous le pavillon d'un pays qui n'est pas un Etat membre **de l'Espace économique européen** à partir de la livraison pendant toute la période qui précède immédiatement la période imposable au cours de laquelle les bénéfices imposables en Belgique sont déterminés pour la première fois de manière forfaitaire conformément à l'alinéa 1er;
- soit aux navires d'un âge d'au moins cinq ans qui ont été enregistrés sous le pavillon d'un pays qui n'est pas un Etat membre **de l'Espace économique européen** durant les cinq années qui précèdent immédiatement la période imposable au cours de

laquelle les bénéfices imposables en Belgique sont déterminés pour la première fois de manière forfaitaire conformément à l'alinéa 1er.

Pour l'application de l'alinéa précédent, 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.

§ 2. ...

laquelle les bénéfices imposables en Belgique sont déterminés pour la première fois de manière forfaitaire conformément à l'alinéa 1er.

Pour l'application de l'alinéa précédent, 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.

§ 2. Les plus-values et les moins-values sur des navires qui sont soumis aux règles décrites dans la présente section, sont censées être comprises dans les bénéfices déterminés forfaitairement.

L'entreprise bénéficiaire est tenue de déterminer, pour chaque navire enregistré à partir du 1er janvier 2018 dans le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, la plus-value à l'entrée du navire, telle que définie à l'alinéa 3, ainsi que son tonnage net, et de communiquer ces éléments dans sa déclaration aux impôts sur les revenus de l'exercice d'imposition afférent à la période imposable au cours de laquelle le navire est enregistré dans le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, et aux neuf périodes imposables suivantes.

La plus-value à l'entrée d'un navire qui est enregistré dans le régime de taxation forfaitaire au tonnage selon les modalités de l'alinéa 2, est égale à la différence positive entre, d'une part, la valeur de marché du navire évaluée au moment de son adhésion au régime et, d'autre part, sa valeur d'acquisition ou d'investissement diminuée des réductions de valeur et amortissements admis antérieurement, depuis son acquisition jusqu'à la première période pour laquelle les bénéfices des activités qui se rapportent au navire sont déterminés en fonction

du tonnage, conformément aux articles 61 à 64 du Code des impôts sur les revenus 1992.

Par dérogation à l'alinéa 1er, l'aliénation d'un navire acquis au cours d'une période imposable avant l'adhésion au régime de taxation forfaitaire au tonnage et aliéné endéans les 24 mois qui suivent la date de son enregistrement au régime entraîne l'assujettissement de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, sauf si, en cas de groupes de sociétés, le navire aliéné par l'entreprise bénéficiaire est transféré à une société qui lui est liée, et est exploité, pour la période subsistante des 24 mois, sous le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage, de façon ininterrompue, ou sauf si le navire est aliéné par l'entreprise bénéficiaire dans le cadre d'une opération de financement et que le navire est exploité, pour la période subsistante des 24 mois, sous le régime de taxation forfaitaire en fonction du tonnage de façon ininterrompue par l'entreprise bénéficiaire qui a aliéné le navire ou, si l'entreprise bénéficiaire fait partie d'un groupe de sociétés, par une société liée.

Une diminution durable d'au moins 30 p.c. du tonnage net de la flotte d'une entreprise bénéficiaire enregistrée dans le régime de taxation forfaitaire au tonnage après le 1er janvier 2018, endéans les neuf périodes imposables qui suivent la période imposable au cours de laquelle l'entreprise entre dans ledit régime, par rapport au tonnage net de la flotte enregistré à l'entrée du régime selon les modalités de l'alinéa 2, entraîne également l'assujettissement de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, sauf si, en cas de groupe de sociétés, le tonnage net de l'ensemble de la flotte des

§ 3. ...

§ 4. Les plus-values et les moins-values sur des navires qui sont soumis aux règles décrites dans la présente section, sont censées être comprises dans les bénéfices déterminés forfaitairement.

...

entreprises du groupe qui sont soumises au régime de taxation forfaitaire n'est pas diminué de manière durable par rapport au tonnage net de l'ensemble de la flotte de ces entreprises au moment de l'adhésion de l'entreprise bénéficiaire au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage. Par "diminution durable", il convient d'entendre toute diminution qui perdure pendant deux périodes imposables successives.

Toute cessation d'activité totale ou partielle d'une entreprise bénéficiaire se produisant après le 1er janvier 2018, endéans les neuf périodes imposables qui suivent la période imposable au cours de laquelle l'entreprise entre dans ledit régime, entraîne également l'assujettissement à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire de la plus-value à l'entrée visée à l'alinéa 3 de chaque navire de la flotte de l'entreprise bénéficiaire. Si l'entreprise bénéficiaire fait partie d'un groupe de sociétés, la cessation totale ou partielle des activités n'entraîne pas l'assujettissement à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents suivant le régime fiscal ordinaire, à la condition que le tonnage net de l'ensemble de la flotte des entreprises du groupe qui sont soumises au régime de taxation forfaitaire n'est pas diminué par rapport au tonnage net de l'ensemble de la flotte de ces entreprises au moment de l'adhésion du bénéficiaire au régime de taxation forfaitaire sur base du tonnage.

§ 3. ...

§ 4. ...

...

Article 122, § 3

§ 3. Le emploi 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.

...

Article 123

§ 1er. 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 30 p.c. 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.

Article 122, § 3

§ 3. Le emploi 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'Espace économique européen**.

...

Article 123

§ 1er. 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 30 p.c. du prix d'acquisition de ces navires.

§2. **La déduction pour investissement visée au § 1er ne peut pas être opérée pendant** 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 **pour lesquelles les bénéfices provenant de la navigation maritime ne sont pas déterminés en fonction du tonnage**.

§ 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.

...

Article 124, § 6

§ 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 p.c. 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.

§ 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 en déduction successivement des bénéfices imposables sur base de l'article 119, § 2, alinéa 4, 5 ou 6, pendant la période durant laquelle les bénéfices sont ainsi déterminés.

...

Article 124, § 6

§ 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 p.c. du nombre de navires gérés pour des tiers doivent être inscrits au **registre d'un Etat membre de l'Espace économique européen** 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.