

24 mei 2005 -15:00

Toespraak Verhofstadt - Koninklijke Belgische Redersvereniging

Toespraak van Premier Guy Verhofstadt op de Algemene ledenvergadering van de Koninklijke Belgische Redersvereniging.

Antwerpen, 24 mei 2005

Toespraak van Premier Guy Verhofstadt op de Algemene ledenvergadering van de Koninklijke Belgische Redersvereniging. Antwerpen, 24 mei 2005

Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Directeur, Mijnheer de Schepen, Dames en heren, België is een handelsnatie bij uitstek; Een natie die als geen ander afhankelijk is invoer, uitvoer en doorvoer. Bovendien vormt ons land een uitgelezen logistiek knooppunt van land-, lucht- en vooral zeewegen, zeewegen die bij mijn weten 90 procent voor hun rekening nemen van alles wat er op wereldschaal verhandeld wordt. En last but not least is België een land met liefst vier zeehavens, die samen tot de wereld-toptien behoren en waaraan we een onschatbaar deel van onze welvaart danken. Ik ben ervan overtuigd dat een land dat zoveel met zee- en waterwegen te maken heeft ook Belgische rederijen en a fortiori ook een Belgische Redersvereniging verdient. Het zal dan ook niemand verbazen dat de Belgische Redersvereniging over enkele jaren zijn honderdste verjaardag mag vieren. Een termijn van die orde impliceert een stevige traditie en enige ervaring in het rederswezen. Toch zal iedereen toegeven dat de zeewegen van de KBRV niet altijd over rozen is gegaan. Tot voor enkele jaren werd de Belgische scheepvaartsector zelfs met uitsterven bedreigd en was er geen enkel koopvaardijship meer onder de Belgische vlag. Gezien we hier te maken hebben met een uiterst concurrentiële sector had vooral het uitvlaggen van schepen om de operationele kosten te drukken grote gevolgen voor andere economische activiteiten in de scheepvaartsector: een dalende werkgelegenheid in de sector, minder kandidaat-zeevarenden en een grote onzekerheid in de scheepvaartbedrijven. Die bedreigende situatie, mijnheer de voorzitter, kon de voorbije jaren gekeerd worden. Als ik naar de cijfers voor 2004 mag verwijzen, zit de KBRV duidelijk weer in de lift. Voortdurend worden nieuwe schepen in het register ingeschreven. Ik denk dan aan nieuwe containerschepen, de droge bulkschepen en de grote dubbelwandige olietankers. Maar ook de Belgische vlag is terug. De herinvlagging heeft het gehaald op de uitvlagging. Het draagvermogen van schepen onder Belgische vlag is in 2004 verdrievoudigd, van minder dan 2 tot bijna 6 miljoen DWT. Eind 2004 nam ons land terug de 22ste plaats in onder de 35 grootste maritieme naties ter wereld. Nauwelijks enkele jaren na het dieptepunt is België terug een maritieme natie, die op Europees niveau niet meer voor andere maritieme naties moet blozen. Van de grootste schepen ter wereld varen er nu weer onder Belgische vlag. En zoals van een heropleving mocht verwacht worden, zit ook het aantal studenten aan de Hogere Zeevaartschool weer in de lift. Het verheugt mij ten zeerste de KBRV voor deze spectaculaire ommekeer te kunnen feliciteren. Want die ommekeer is het werk van de scheepvaartsector zelf en steunt in eerste instantie op het initiatief, op de creativiteit en op de burgerzin van de reders. Dat laatste geldt mijns inziens het meest voor de succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardijvloot. Die herinvlagging is immers geen belegen vorm van nationale eer, laat staan een kwestie van nostalgie naar ons nationaal verleden, maar een eis van transparantie in eigendom en verantwoordelijkheid die op zijn beurt van groot belang is voor de arbeidsvoorwaarden, voor de tewerkstelling aan boord, voor de technische kwaliteit van de scheepvaart en voor de bescherming van het mariene milieu. Maar de ommekeer in de scheepvaartsector verwijst natuurlijk ook naar een actieve overheid en naar het Belgisch zeevaartbeleid van de voorbije jaren. Vele problemen in de sector waren effectief het gevolg van tekortkomingen in de 'oude' Belgische regelgeving. Ik denk dan aan de loonkosten, de bemanningsregels, de scheepshypotheek, de fiscale wetgeving en de opleiding van zeevarenden. Het zijn die tekorten die, en dat mag ik toch zeggen, de Belgische overheid de voorbije jaren niet zonder succes heeft kunnen keren. En ik spreek hier

dan van zowel algemene als specifieke maatregelen. Onder de algemene maatregelen denk ik op de eerste plaats aan de ruling. De rulingdienst is met een aantal medewerkers uitgebreid. Hiermee wordt de huidige achterstand weggewerkt en moet er veel sneller advies gegeven worden voor nieuw ingediende dossiers. Ik denk dat men het voordeel van deze vernieuwde ruling niet mag onderschatten. Deze fiscale ruling is voor toekomstige investeerders namelijk een enorm transparantievoordeel en biedt fiscale zekerheid. Een andere nieuwe maatregel is eigenlijk een revolutionaire hervorming. Als enig land in Europa hebben we het in de vennootschapsbelasting het concept van de notionele interesten ingevoerd. Het is een moeilijk woord voor eigenlijk een logisch idee. Waar ondernemingen totnogtoe alleen geleend geld voor investeringen fiscaal konden aftrekken, zal dit vanaf 1 januari 2006 ook mogelijk zijn voor risico-kapitaal of met andere woorden eigen kapitaal. Als je dus met eigen middelen investeert in je onderneming, zul je dit dus evengoed fiscaal kunnen aftrekken. Ik zeg het opnieuw, dit is een vrij revolutionaire hervorming. Ook al lees je daarover zo goed als niets in onze media. In de buitenlandse media daarentegen zijn de commentaren zeer positief. Neem bijvoorbeeld Tax Notes International, het meest gelezen en verspreide fiscale tijdschrift van de wereld. Het hoofdartikel van deze week, «This Week's Top News», is volledig aan de wet over de notionele interesten gewijd. Ik geef enkele citaten uit het artikel: «The bill for Deduction for Risk Capital would reduce the tax treatment imbalance that exists between debt financing and equity financing and would reinforce Belgium's position as an attractive location for treasury and headquarters activities. Belgium would be the first country to apply a system of notional interest deduction on equity for all types of companies. It is inspected to increase equity investments and attract foreign investors.» Ik zal niet heel het artikel voorlezen want het is maar liefst zes bladzijden lang. Ik denk dat dit voldoende aantoont dat deze regering wel degelijk de juiste maatregelen neemt om investeringen in ons land, en dus ook in de rederij, aan te moedigen. Dames en heren, ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om ook iets te zeggen over de algemene economische situatie. Gedurende elf kwartalen, m.a.w. gedurende bijna drie jaar, kende ons land een hogere economische groei dan de rest van Europa. Het eerste kwartaal van dit jaar is deze groei teruggelopen, zowel in Europa als in België. In de lijn hiervan heeft de OESO nieuw groeiramingen voor dit jaar bekend gemaakt van rond de 1,3% voor België en Europa. Ongetwijfeld zijn deze lage groeiramingen te wijten aan de weerslag van de stijgende olieprijs en de sterkte van de euro, maar ook aan de onzekerheid die groeit rond de uitkomst van de Europese referenda. Voor ons land komt daar ongetwijfeld nog de wekenlange onzekerheid en onstabiele bij, veroorzaakt door BHV. Die is nu gelukkig achter de rug. Het moet dus mogelijk zijn opnieuw aan te knopen bij meer economische groei in ons land. Voor 2006 voorspelt de OESO in ieder geval opnieuw een hogere economische groei in België van 2,4%. Maar daarmee is het werk niet af. De regering wil ondanks de lagere groei van dit jaar absoluut het evenwicht op de begroting houden. En dit voor de zesde maal op rij. In de derde week van juni zal dan ook een nieuwe begrotingscontrole doorgang vinden waarvan de omvang ongeveer 0,4% van het BBP zal bedragen, zoals de OESO in haar rapport aangeeft. Een begrotingscontrole overigens waarvan de maatregelen nog voor het parlementair verloop zullen doorgevoerd en uitgevoerd worden. Verzekeren dat de begroting in evenwicht blijft en de schuld verder afgebouwd wordt, is essentieel om het vertrouwen van de consument te behouden. Dames en heren, Naast algemene maatregelen om onze economie zuurstof te geven, zijn er natuurlijk ook specifieke sectorgerichte maatregelen genomen die u als leden van de KBRV ongetwijfeld kent: een aantrekkelijker fiscaal regime voor de werkgevers uit de scheepvaartsector, een forfaitaire belasting op de tonnage van zeeschepen en een herziening van de sociale zekerheid van de zeevarende EU-residenten. Het zijn ook deze maatregelen, neem ik aan, die een belangrijke rol speelden in de succesrijke herinvlaggingsoperatie. Daarnaast is er het vernieuwde Belgische Register, nauw aansluitend bij de doelstellingen van de herziene Europese richtlijn die de fiscale maatregelen effectief aan de nationale vlaggen wil verbinden. Een zwak punt, mijnheer de voorzitter, blijft de omzetting naar Belgisch recht van een aantal belangrijke internationale verdragen, omzetting die effectief nog ernstige lacunes vertoont. Ik kan u verzekeren dat we dit dossier nauwlettend opvolgen. Zo heeft de federale regering de voorbije jaren al grote inspanningen geleverd om onze Europese 'achterstand' op dit vlak bij te benen, maar er zijn nu eenmaal zoveel Europese richtlijnen die in Belgisch recht moeten omgezet worden - ook buiten de scheepvaartsector - dat dit titanenwerk wel eens vertraging oploopt. Wat nooit vertraging

heeft opgelopen, Dames en heren, is het duurzaam Belgisch zeevaartbeleid dat we de voorbije jaren, in samenwerking met de Vlaamse overheid, de Europese Commissie en de sector, konden voeren. Omdat we aan het belang van een Belgische koopvaardijvloot voor ons land en voor onze welvaart nooit hebben getwijfeld. De scheepvaartsector heeft sinds de Middeleeuwen aan de kar getrokken van onze economie. Vandaag staat onze rederij aan de top van de wereld. U heeft als reders alle troeven in handen om ook de komende jaren dit succes verder uit te bouwen. Ik dank u.