



COMMISSION EUROPÉENNE

SECRETARIAT GENERAL

21. 12. 2010

Bruxelles, le
SG-Greffe (2010) D/ **21220**

REPRESENTATION PERMANENTE DE LA
BELGIQUE AUPRES DE L'UNION
EUROPEENNE
Rue de la Loi 61-63

1000 BRUXELLES

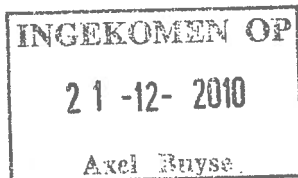
Objet: Aide d'Etat N 490/2010 – Belgique

Le Secrétariat général vous prie de trouver sous ce pli pour transmission à M. le Ministre des Affaires Etrangères une décision de la Commission dont l'objet est précisé ci-dessus.

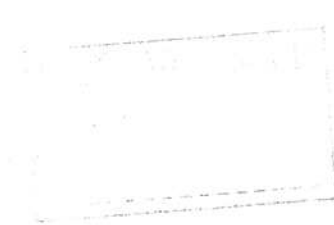
Pour la Secrétaire générale,



Karl VON KEMPIS



p.j.: C(2010)9601 final





Brussel, 20.12.2010
C(2010)9601 definitief

Betreft: Steunmaatregel N 490/2010 – België
Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest, zoals verlengd bij Besluit C(2004) 4361 definitief van 16 november 2004 (steunmaatregel N 344/2004).

Excellentie,

I. Procedure

1. Bij schrijven van 26 oktober 2010 hebben de Belgische autoriteiten, namens het Vlaams Gewest, bovengenoemde steunregeling bij de Commissie, overeenkomstig artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna "VWEU" genoemd), aangemeld. Deze aanmelding is door het Secretariaat-generaal van de Europese Commissie geregistreerd onder N 490/2010.

II. Beschrijving van de steunregeling

2. De aangemelde steunregeling bestaat in een verlenging van de publiek-private samenwerking voor laad- en losinstallaties (hierna "PPS-regeling" genoemd) langs de waterwegen in het Vlaams Gewest, waarvan de uitvoering en nadien de verlenging, respectievelijk, bij Besluit C(2001)3944 van de Commissie van 11 december 2001¹ (steunmaatregel N 550/2001) en bij Besluit C(2004)4361 definitief van 16 november 2004 (steunmaatregel N 344/2004) werden goedgekeurd².
3. Afgezien van enkele kleinere wijzigingen blijft de oorspronkelijke regeling zoals deze in 2004 werd gewijzigd, onverkort van kracht onder de toen door de Commissie goedgekeurde voorwaarden.

¹ Cf. PB C 24 van 26.1.2002, blz. 2.

² Cf. PB C 88 van 21.4.2007, blz. 14.

Zijne Excellentie de Heer Steven VANACKERE
Minister van Buitenlandse Zaken
Karmelietenstraat 15
B - 1000 Brussel

4. De PPS-regeling wil het gebruik van de binnenwateren in het Vlaams Gewest bevorderen door deze via de aanleg van laad- en losinstallaties beter toegankelijk te maken ³, en aldus een efficiënt gebruik van de bestaande capaciteit te stimuleren.
5. De steunregeling, die is gebaseerd op het Vlaamse decreet⁴ van 18 december 1992, biedt medefinanciering door de overheid via publiek-private samenwerking (PPS) voor de bouw van infrastructuur van binnenvaarterminals waarvan het Vlaams Gewest eigenaar zal blijven. De particuliere partner krijgt het recht om de infrastructuur gedurende een beperkte periode te exploiteren tegen betaling van een concessievergoeding of een vergoeding voor een gebruikslicentie. De particuliere partner is ook verantwoordelijk voor het normale onderhoud van de infrastructuur. Hij moet tevens alle kosten voor de op de infrastructuur op te richten suprastructuur dragen en moet nog aan een aantal andere verplichtingen voldoen⁵.
6. De PPS-regeling, die reeds 11 jaar in voege is, zal met zes jaar worden verlengd (van 1 januari 2011 tot en met 31 december 2016)⁶. Zoals voor de vorige periode zal het jaarlijkse budget 10 miljoen EUR bedragen, met een totaal budget van 60 miljoen EUR. De overheidsfinanciering mag nooit meer dan 50% van de totale projectkosten bedragen, en van de subsidiabele infrastructuurkosten mag tot 80% worden gesubsidieerd⁷. De totale projectkosten mogen geen met de exploitatie van de installatie verbonden kosten omvatten.
7. Indien de particuliere partner extra overheidsmiddelen uit andere regelingen ontvangt om dezelfde in aanmerking komende kosten geheel of gedeeltelijk te financieren, zal daarmee rekening worden gehouden bij de berekening van het overheidsaandeel in het kader van de PPS-regeling.
8. De verlengde PPS-regeling blijft open en toegankelijk voor alle geïnteresseerde (particuliere of publieke) ondernemingen, ongeacht hun nationaliteit of activiteit. Iedere geïnteresseerde partij kan een aanvraag indienen voor medefinanciering bij de bevoegde waterwegbeheerder. De projecten moeten een rendement van ten minste 6% hebben. De projecten waarbij het rendement van de publiek-private samenwerking⁸ het hoogst is, worden geselecteerd. Met het oog op de verlenging werd de mathematische formule gewijzigd die wordt gebruikt om het rendement

³ De aangemelde steunregeling betreft zowel "publieke" als bedrijfsgebonden terminals. Bij de "publieke" terminals is de particuliere eigenaar de operator van de installatie, die op niet-discriminerende basis open en toegankelijk is voor alle potentiële gebruikers. Bij de "gebruikersspecifieke" terminals mag de particuliere partner bij het gebruik van de laad- en losinstallatie voorrang geven aan zijn eigen goederen. De particuliere partner heeft dan wel de plicht om derden gebruik te laten maken van de installatie wanneer er voldoende capaciteit beschikbaar is.

⁴ Decreet van het Vlaams Gewest van 18 december 1992, de artikelen 44 tot 49.

⁵ Bijvoorbeeld de verplichting om binnen 10 jaar een vooraf vastgestelde minimumladingomzet te bereiken; als deze omzet niet wordt gehaald, moet schadevergoeding worden betaald aan het Vlaams Gewest. Deze schadevergoeding kan in het extreme geval dat geen enkele overslag plaatsvindt, resulteren in een schadevergoeding die kan oplopen tot het totale steunbedrag.

⁶ De looptijd van de door de Commissie in 2001 goedgekeurde regeling was 5 jaar. De regeling werd een eerste keer voor 6 jaar verlengd in 2004.

⁷ Op basis van de reeds ontvangen aanvragen heeft België geraamd dat de verhouding subsidiabele infrastructuurkosten en totale projectkosten gemiddeld ongeveer 1/3 bedraagt. Derhalve zal de daadwerkelijke steunintensiteit ten opzichte van de totale projectkosten gemiddeld minder dan 30% bedragen.

⁸ Het betreft geen financieel rendement. Het rendement is evenredig met de verwachte ladingomzet over 10 jaar en omgekeerd evenredig met het bedrag van de overheidsparticipatie.

van de PPS te berekenen, teneinde met name rekening te houden met de evolutie van de bouwkosten van de betrokken infrastructuur.

9. Vervolgens wordt een overeenkomst gesloten inzake de financiering en de gegarandeerde verkeersstromen tussen de particuliere investeerder en de bevoegde waterwegbeheerder. Na het sluiten van die overeenkomst wordt de aanbestedingsprocedure voor de bouw van de installatie gestart en na de bouw sluit de bevoegde waterwegbeheerder een concessieovereenkomst met de particuliere partner of verleent zij een vergunning voor het gebruik van de installatie.
10. Naast de verlenging van de PPS-regeling voor een periode van 6 jaar betreft de aanmelding de wijziging van onderstaande elementen die de Belgische autoriteiten van ondergeschikt belang achten.

a) Aanpassing van de voor de berekening van de PPS gebruikte formule

11. De actualisering bestaat in de invoering van een indexcoëfficiënt. Door de verhoging van de met de bouw van de laad- en losinfrastructuur gepaard gaande kosten is het volume over te laden goederen – dat de particuliere partners van een PPS-project moeten behalen om een rendement van 6% te kunnen bereiken – namelijk substantieel verhoogd sinds de inwerkingtreding van de PPS-regeling.
12. De actualisering van de formule is uitsluitend bedoeld om het volume over te laden goederen te reduceren dat nodig is om een rendement te bereiken van het bij de inwerkingtreding van de PPS-regeling vereiste niveau.

b) Aanpassing van de berekening van de overslagwaarde voor langs getijdegevoelige waterwegen gelegen projecten

13. De aangemelde regeling wijzigt eveneens de berekening van de overslagwaarde voor de langs getijdegevoelige waterwegen gelegen projecten. De extra kosten die deze projecten hebben veroorzaakt omdat ze langs getijdegevoelige waterwegen zijn gelegen, zullen eveneens door de waterwegbeheerder worden gedragen. Die wijziging moet voor een gelijke behandeling zorgen tussen projecten die wel en projecten die niet langs getijdegevoelige waterwegen liggen.
14. Volgens België hebben de extra kosten voor dat type projecten ertoe geleid dat slechts een beperkt aantal langs getijdegevoelige waterwegen gelegen projecten in het kader van de PPS-regeling werden gerealiseerd.

c) Aanpassing van de goederencoëfficiënten

15. Tot nog toe werden de *ship-to-ship*⁹-transfers niet meegeteld voor de berekening van de jaarlijkse overgeslagen volumes. Voortaan zullen zij met een *goederencoëfficiënt* van 1,5 worden meegeteld.
16. De bij de berekening van de jaarlijkse overgeslagen volumes voor de pallets gebruikte *goederencoëfficiënt* zal worden verhoogd van 1 naar 1,2. Een weging van 1 was niet voldoende om de ontwikkeling van laad- en losinfrastructuur voor pallets te bevorderen. Tot op heden is geen enkele aanvraag voor medefinanciering

⁹ Het gaat om projecten waarbij een tussentijdse stop van het transport per waterweg plaatsvindt om de vracht van de ene boot naar de andere over te laden met gebruikmaking van op de kaden of op de boot zelf geïnstalleerde infrastructuur. Het doel van dergelijke projecten is het creëren van laad- en losinfrastructuur waarmee de vracht kan worden gescheiden, gebundeld of herschikt.

ingediend. Volgens de Belgische autoriteiten hebben door waterwegbeheerders uitgevoerde testprojecten aangetoond dat het vervoer van pallets via waterwegen zou kunnen worden ontwikkeld, mits voor dit soort projecten tijdens de startfase verhoogde steun wordt verleend.

17. De voor de containers gebruikte *goederencoëfficiënt* zal van 1,2 naar 1 worden verlaagd. De modal shift heeft in het verleden goed gewerkt. Het bestaande (of geplande) aanbod laad- en losinfrastructuur voor containers rechtvaardigt niet langer¹⁰ dat aan die verpakkingwijze een hogere weging wordt toegekend.

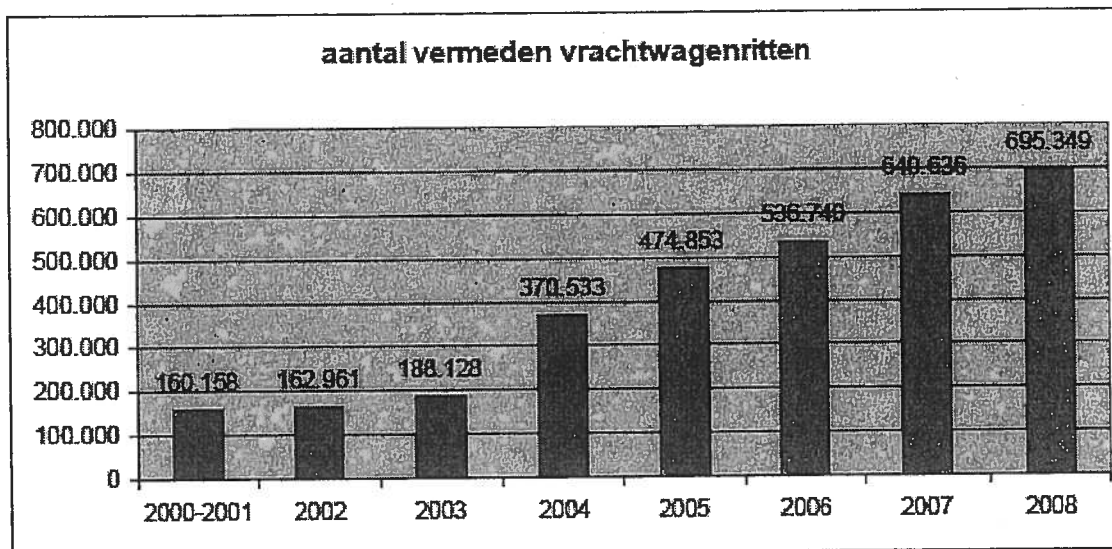
d) Aanpassing van de definitie van de in aanmerking komende kosten

18. Wat de in aanmerking komende kosten betreft, wordt met de verlenging van de regeling de mogelijkheid tot cofinanciering uitgebreid tot andere infrastructuurelementen mee te financieren, namelijk de infrastructuurelementen die de aansluiting op nutsvoorzieningen mogelijk maken. Die kosten waren niet subsidiabel in het kader van de in 2001 aangemelde PPS-regeling, noch in het kader van de verlenging ervan in 2004. De Belgische autoriteiten verduidelijken echter dat het om constructie-elementen gaat die permanent aan de kade of aan de meegefinancierde laad- en losinfrastructuur worden bevestigd of erin worden geïntegreerd. Volgens de Belgische autoriteiten heeft ervaring aangetoond dat particuliere spelers terughoudend zijn om zelf tot die investeringen over te gaan. Bijgevolg werd een deel van de door de PPS-regeling beoogde doelstelling (modal shift) nog niet bereikt. Bedoeling van het opnemen van die kosten in de subsidiabele kosten is de modal shift van wegvervoer naar binnenvaart te optimaliseren. Bovendien verhogen die investeringen, die de aansluiting van installaties mogelijk maken, de waarde van de infrastructuur die in handen van het Vlaams Gewest blijft. Volgens de Belgische autoriteiten zal dat soort investering als een standaardinfrastructuurelement worden beschouwd en een positief effect hebben op de levensduur van de infrastructuur. De Belgische autoriteiten bevestigen overigens dat kosten met betrekking tot suprastructuur en mobiele activa niet zullen worden gefinancierd.¹¹
19. De Belgische autoriteiten benadrukken ook dat meer kosten subsidiabel maken, impliceert dat de steunintensiteit relatief gezien gelijk zal blijven, ondanks een groter aantal medegefinancierde elementen, aangezien in geval van medefinanciering van een extra onderdeel de totale financiering nog steeds minder dan 50% van de totale uitgaven zal bedragen (infrastructuur en suprastructuur). Volgens hen zullen de beoogde veranderingen in de verlengde PPS-regeling in bepaalde gevallen tot een feitelijke verlaging van de steunintensiteit per gefinancierde kostenelement leiden. Wanneer het totale aantal gefinancierd kostenelementen toeneemt en het plafond van de medefinanciering ongewijzigd blijft, zal de medefinanciering voor elke factor apart immers in absolute zin afnemen.
20. Tegelijk met de aanmelding van de verlenging van de regeling hebben de Belgische autoriteiten de Commissie een evaluatierapport toegezonden dat de door de toepassing van de PPS-regeling verkregen resultaten van 1998 tot 2008 bevat.

¹⁰ Momenteel worden jaarlijks 530 000 containers langs de waterwegen van het Vlaams Gewest vervoerd.

¹¹ Met infrastructuur wordt uitsluitend de vaste infrastructuur bedoeld. Subsidiabele kosten zijn bijvoorbeeld de kosten van het baggeren, kadebouw, terreinaanleg en aansluitingen op het wegennet. De kosten van kranen en ander overslagmaterieel, pakhuizen, pompen enz. vallen daarentegen niet onder de PPS-regeling.

Eind 2008 waren er 142 aanvragen voor medefinanciering ingediend en in het kader van de PPS-regeling goedgekeurd; 70 projecten werden uitgevoerd en zijn operationeel (49%), waarvan 62 sinds meer dan een jaar. De Belgische autoriteiten schatten dat, nu de helft van de projecten operationeel is, het vrachtwagenvervoer met meer dan 3 miljoen ritten is afgenomen (zie onderstaande grafiek¹²), hetgeen tot een vermindering van de CO₂-uitstoot bijdraagt.



III. Beoordeling van de steun

21. De Commissie merkt op dat de hierboven beschreven PPS-regeling zal worden verlengd onder dezelfde voorwaarden als die welke in 2004 zijn goedgekeurd. De regeling zal wel een paar lichte wijzigingen ondergaan: i) de aanpassing van de mathematische formule om het PPS-rendement te berekenen, ii) het meetellen van de ship-to-ship-transfers, de verhoging van de op overgeslagen volumes pallets toegepaste coëfficiënt en de vermindering van de op overgeslagen volumes containers toegepaste coëfficiënt, en iii) het toevoegen van bepaalde infrastructuurelementen aan de lijst van subsidiabele kosten.

De vraag of er sprake is van steun

22. In artikel 107, lid 1, VWEU wordt bepaald dat steunmaatregelen van de staten die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt zijn, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten nadelig beïnvloedt.
23. De Commissie tekent aan dat het beheer van infrastructuur een activiteit van economische aard is¹³. Iedere overheidssubsidie voor infrastructuurprojecten dient dan ook aan de staatssteunvoorschriften te worden getoetst.
24. De aangemelde maatregelen komen uitsluitend ten goede aan bepaalde exploitanten van laad- en losinfrastructuur langs waterwegen in het Vlaams Gewest. Daarmee krijgen deze exploitanten dus een selectief voordeel verleend.

¹² Bron: evaluatierapport voor de jaren 1998-2008, als bijlage bij de aanmelding gevoegd.

¹³ Cf. arrest van 24 oktober 2002, zaak C-82/01 P, Aéroports de Paris / Commissie, Jurispr. 2002, blz. I-9297, punt 78.

25. De aangemelde maatregelen bestaan in een directe subsidie die wordt verleend uit de begroting van het Vlaams Gewest, na een besluit van de bevoegde regionale overheid. Bijgevolg is hier sprake van maatregelen die uit staatsmiddelen worden bekostigd en die aan de Staat vallen toe te rekenen.
26. Tevens dient te worden opgemerkt dat het in de regel zo is dat alle steun voor een op een vrijgemaakte markt actieve onderneming concurrentievervalsingen doet ontstaan en het handelsverkeer binnen de EU ongunstig beïnvloedt. De markt voor terminalactiviteiten en overslaginfrastructuur (laden en lossen van goederen) is vrijgemaakt krachtens de algemene VWEU-regels inzake vrijheid van vestiging en dienstverlening. De toegang tot de markt voor wegvervoer, het goederenvervoer per spoor en de binnenvaartmarkt is ook volledig vrijgemaakt¹⁴. Bijgevolg kan de overheidsfinanciering in het kader van de PPS-regeling de mededinging op de interne markt verstoren en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.
27. Gezien het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat een verlenging van de PPS-regeling steun inhoudt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, die in beginsel verboden is, tenzij deze op grond van afwijkingen van het Verdrag of van afgeleide wetgeving met de interne markt verenigbaar kan worden verklaard.

De vraag of een afwijking van het Verdrag van toepassing is

28. Volgens artikel 93 VWEU zijn de steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer, verenigbaar met de Verdragen. De Commissie is van oordeel dat het begrip "steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer" betrekking heeft op de noodzaak van een overheidsmaatregel omdat er geen voor concurrentie openstaande markt is of omdat er sprake is van marktfalen.¹⁵
29. In de regel neemt een overheid maatregelen met betrekking tot het aanbieden van infrastructuur voor het vervoer via de binnenwateren in het kader van haar bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening en de ontwikkeling van een geïntegreerd en duurzaam transportsysteem. Deze investeringen in vervoersinfrastructuur hebben dus implicaties die verder gaan dan de zakelijke overwegingen van een onderneming die actief is op de markt voor het aanbieden van vervoersinfrastructuur. De Commissie is dan ook van mening dat coördinatiemaatregelen op het gebied van investeringen in vervoersinfrastructuur voor de binnenwateren overheidsingrijpen noodzakelijk kunnen maken, aangezien niet echt te verwachten valt dat marktpartijen de vereiste investeringen op louter zakelijke basis zullen doen.
30. De Commissie concludeert dan ook dat artikel 93 VWEU (veeleer dan artikel 107, lid 3, onder c), VWEU) de passende rechtsgrondslag is waaraan de

¹⁴ Richtlijn (EG) 96/75 van de Raad, PB L 304 van 27.11.1996, blz. 12 (goederenvervoer over binnenwateren); Verordening (EEG) nr. 3118/93 van de Raad, PB L 279 van 12.11.1993, blz. 1 (goederenvervoer over de weg), en het zogenaamde "Derde spoorwegpakket" bestaande uit de Verordeningen (EG) nrs. 1370/2007, 1371/2007 en 1372/2007 en de Richtlijnen 2007/58/EG en 2007/59/EG (gebundeld in PB L 315 van 3.12.2007)

¹⁵ Zie het besluit van de Commissie van 22 oktober 1997 betreffende steunmaatregel N 79/97 – Nederland (PB C 377 van 12.12.1997, blz. 3); besluit van de Commissie van 21 april 1999 betreffende steunmaatregel N 588/98 – Denemarken (PB C 166 van 12.6.1999, blz. 6), besluit van de Commissie van 4 mei 1999, betreffende steunmaatregel C 21/98 – Italië (PB C 227 van 28.8.1999, blz. 12), en besluit C(2001) 3944 van de Commissie van 11 december 2001 betreffende steunmaatregel N 550/2001 - België (PB C 24 van 26.1.2002, blz. 2).

investeringssteun ten behoeve van infrastructuur voor overslaginstallaties langs de binnenwateren op zijn verenigbaarheid met de interne markt kan worden getoetst.

31. Het is vaste praktijk van de Commissie te eisen dat aan drie voorwaarden moet zijn voldaan, wil een maatregel beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer in de zin van artikel 93 VWEU¹⁶:
- de bijdrage van de Staat in de totale financiering van het project is noodzakelijk voor de uitvoering van het project of de activiteit in het belang van de Unie;
 - de toegang tot de steun wordt verleend op transparante en niet-discriminerende voorwaarden;
 - de steun leidt niet tot zodanige verstoring van de concurrentie dat het gemeenschappelijk belang erdoor wordt geschaad.

Noodzaak van de steun

32. Al enige tijd volgt de Unie een beleid dat het goederenvervoer van de weg wil overhevelen naar andere, milieuvriendelijkere vervoerswijzen¹⁷. In het NAIADES-programma¹⁸ herinnert de Commissie aan haar opmerking dat steunverlening in het licht van de achteroplopende ontwikkeling van overslaginstallaties en toegangsmogelijkheden tot de binnenwateren niet achterwege kon blijven. De efficiëntie van de binnenvaart wordt immers bepaald door goed gedimensioneerde en goed onderhouden infrastructuur¹⁹.
33. Daarom is de Commissie van mening dat prioriteit dient te worden verleend aan investeringen in binnenvaartinfrastructuur en dat de positie van de binnenvaart binnen het algehele vervoerssysteem nieuw leven moet worden ingeblazen door het creëren en bouwen van overslagfaciliteiten²⁰, die, naar hun aard, knooppunten zijn voor intermodale vervoersactiviteiten.
34. De Commissie merkt op dat terminals voor binnenvaarttransport grote investeringen in infrastructuur, suprastructuur en mobiele uitrusting vereisen. Indien de overheid intermodale terminalinfrastructuren niet meefinancierde, zouden economische operatoren daarin niet investeren, aangezien de economische

¹⁶ Cf. besluit van de Commissie van 14 september 2000 betreffende steunmaatregel N 208/2000 - Nederland - SOIT; besluit van de Commissie van 20 juni 2001 betreffende steunmaatregel N 219/2001 - Oostenrijk - Proefprogramma voor de Donau; besluit van de Commissie van 31 januari 2001 betreffende steunmaatregel N 597/2000 - Nederland - Subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen, en besluit C(2001)3944 van de Commissie van 11 december 2001 betreffende steunmaatregel N 550/2001 - België (PB C 24 van 26.1.2002, blz. 2).

¹⁷ Zie Groenboek van de Commissie met als titel "Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling binnen de transportsector, COM(1995) 691 van 20.12.1995; Witboek van de Commissie met als titel "Over een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik", COM(1998) 466 van 22.7.1998; resolutie van de Raad van 14 februari 2000 over bevordering van intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer in de Europese Unie, PB C 56 van 29.2.2000, blz. 1; Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen", COM(2001) 370.

¹⁸ SEC(2006) 34 /* COM(2006) 6 definitief.

¹⁹ Zie op dit gebied de mededeling van de Commissie - First progress Report on the implementation of the NAIADES Action Programme for the promotion of inland waterway transport (COM(2007) 770 definitief).

²⁰ Mededeling aan de Commissie over de beleidslijnen van het Witboek over een gemeenschappelijk vervoersbeleid van 18 juli 2001.

levensvatbaarheid ervan zonder overheidsfinanciering niet kan worden gewaarborgd²¹.

35. De Commissie stelt eveneens vast dat in de afgelopen jaren dat de maatregel van kracht was, grote vooruitgang is geboekt wat betreft het gebruik van binnenvaarttransportinfrastructuur. In deze sector ontwikkelden zich nieuwe goederenstromen en nieuwe binnenvaarttechnieken, en bedrijven vervoeren per binnenvaart goederen (zoals vloeibare bulk) die in het verleden niet werden vervoerd. Bepaalde soorten goederen worden echter nog steeds onvoldoende via waterwegen vervoerd (met name in pallets verpakte goederen), hetgeen dus een extra inspanning rechtvaardigt.
36. Bepaalde door de Belgische autoriteiten voorgestelde wijzigingen van de PPS-regeling worden trouwens gerechtvaardigd door de respectieve ontwikkelingen van het goederenvervoer in verschillende vormen. Zo heeft de PPS-regeling tot de ontwikkeling van infrastructuurprojecten voor de overslag van in containers verpakte goederen geleid. Het aantal projecten inzake infrastructuur voor de overslag van in pallets verpakte goederen is daarentegen beperkt. België stelt dan ook voor de goederencoëfficiënt voor de overslag van containers te verlagen en die voor de overslag van pallets te verhogen.
37. Voorts is dankzij de PPS-regeling het aantal vermeden vrachtwagenritten, berekend op jaarbasis, tussen 2002 en 2008 gestegen van 163 000 tot 700 000²². De Vlaamse wegen blijven echter overvol, aangezien de transportkosten voor het vervoer over de weg nog altijd lager zijn dan bij het gebruik van de binnenvaart.
38. Onder die omstandigheden is de Commissie van mening dat de verlenging van de PPS-regeling noodzakelijk is om particuliere ondernemingen te stimuleren verder in terminalinfrastructuurprojecten te investeren.
39. De Belgische autoriteiten zullen, evenals bij de bestaande regeling, in het kader van de aangemelde verlenging van de PPS-regeling alleen in infrastructuur investeren. De Commissie merkt op dat de nieuwe subsidiabele infrastructuuronderdelen, met name de aansluitingen op nutsvoorzieningen, permanent aan de grond of de kade bevestigde of erin geïntegreerde constructies zijn die derhalve als gelijkwaardig kunnen worden beschouwd met de infrastructuur waarvoor de oorspronkelijke PPS-regeling geldt.
40. Voorts merkt de Commissie op dat de Vlaamse regering ook de eigendom over alle medegefinancierde infrastructuur behoudt en dat de particuliere partner het recht heeft om deze voor een beperkte periode te gebruiken tegen betaling van een concessievergoeding. Laatstgenoemde blijft verantwoordelijk voor het normale onderhoud van de infrastructuur en zal alle kosten van de suprastructuur op de infrastructuur dragen.
41. De steun die krachtens de PPS-regeling kan worden verleend, blijft beperkt tot de infrastructuurkosten, en de maximale overheidsfinanciering mag nooit meer dan 50% van de totale investeringskosten (infrastructuur en suprastructuur) bedragen. De Commissie is, in lijn met haar vorige besluiten, van mening dat een

²¹ Zie bijv. besluit van de Commissie van 26.11.2008, zaak N 352/2008 (België), PB C 7 van 13.1.2009; besluit van de Commissie van 14 september 2000, zaak N 208/2000 (Nederland), PB C 315 van 4.1.2000, punt 32. Zie ook het eindverslag van de Groep van hoge ambtenaren inzake publiek-private partnerschapfinanciering van trans-Europese vervoersnetprojecten, mei 1997, blz. 25 e.v.

²² Gegevens verstrekt in het evaluatierapport over de publiek-private samenwerking (PPS) voor de bouw van laad- en losinstallaties in Vlaanderen.

overheidsaandeel tot maximaal 50% van de totale projectkosten noodzakelijk is om participatie van de particuliere sector in overslagterminalprojecten te waarborgen²³.

42. Om de redenen die werden vermeld in het besluit van 2004 (waarbij de eerste verlenging van de PPS-regeling werd goedgekeurd) stelt de Commissie eveneens vast dat de in het kader van deze regeling beschikbare steun het voor de realisatie van de terminalprojecten vereiste bedrag niet mag overstijgen. Op basis van de reeds ontvangen aanvragen, heeft België geraamd dat de verhouding tussen de subsidiabele infrastructuurkosten en de totale projectkosten in doorsnee ongeveer bij één op drie ligt. De daadwerkelijke steunintensiteit, ten opzichte van de totale kosten van een project, zal dus gemiddeld minder dan 30% bedragen, en zal dus aanzienlijk lager liggen dan bovengenoemde steunintensiteit. Dit komt omdat de particuliere partner de infrastructuur slechts gedurende een beperkte periode gebruikt, waarbij hij een concessievergoeding moet betalen, de infrastructuur moet onderhouden en die aan het eind van de concessieperiode in de oorspronkelijke staat moet herstellen. Voorts is de Commissie van mening dat de beoogde veranderingen in de verlengde PPS-regeling in bepaalde gevallen tot een feitelijke verlaging van de steunintensiteit per gefinancierde kostenelement zullen leiden.

Niet-discriminerende en transparante toegang tot de steun

43. De toegang tot de steun wordt verleend op niet-discriminerende en transparante voorwaarden²⁴. Subsidies in het kader van de PPS-regeling zijn beschikbaar voor elke particuliere of openbare onderneming die belang stelt in de exploitatie van overslaginstallaties langs de Vlaamse binnenwateren, ongeacht de nationaliteit of activiteit van die onderneming.
44. Informatie over de steun en hoe aanvragen in te dienen is te verkrijgen bij Waterwegen & Zeekanaal NV, meer bepaald op haar website²⁵. Voorts zal de verlenging van de regeling op ruime schaal worden bekendgemaakt, zal een geactualiseerde informatiebrochure²⁶ worden uitgegeven, en zijn de beoordeling van de steunaanvragen en de selectieprocedure op objectieve en publiek bekendgemaakte criteria gebaseerd. Bovendien blijft het zo dat, aangezien dat aspect niet werd gewijzigd, elke onderneming die een overslaginstallatie gaat bouwen, wordt geselecteerd op basis van een open tenderprocedure volgens de voorschriften inzake overheidsopdrachten van de EU en België.
45. In deze omstandigheden is de Commissie van mening dat subsidies in het kader van de verlengde PPS-regeling op transparante en niet-discriminerende wijze zullen worden verstrekt.

²³ Besluit van de Commissie van 31 januari 2001, zaak N 597/2000, Nederland – Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen; besluit van de Commissie van 14 september 2001, zaak N 208/2000, Nederland – SOIT, PB C 315 van 4.1.2000, en besluit van de Commissie van 15 november 2000, zaak N 755/1999 Italië – Bolzano.

²⁴ Zie, wat de transparantieplichting betreft, het arrest van 7 december 2000, zaak C-324/98, Telaustria Verlags GmbH en Telefonadress GmbH / Telekom Austria AG, Jurispr. 2000, blz. I-10745, de punten 60 e.v. Deze op de aanbestedende dienst rustende verplichting tot transparantie houdt in dat aan elke potentiële inschrijver een passende mate van openbaarheid wordt gegarandeerd, zodat de dienstenmarkt voor mededinging wordt geopend en de aanbestedingsprocedures op onpartijdigheid kunnen worden getoetst.

²⁵ http://www.wenz.be/Transport_en_Logistiek/Steunmaatregelen/Publick-Private_Samenwerking.html.

²⁶ De ontwerp-brochure is als bijlage bij de aanmelding gevoegd.

Geen buitensporige concurrentievervalsing

46. De verlengde Vlaamse PPS-regeling omvat ook diverse maatregelen en ingebouwde mechanismen ter voorkoming of beperking van een door de steunmaatregel veroorzaakte mogelijke vervalsing van de concurrentie binnen de EU, die strijdig zou zijn met het gemeenschappelijk belang.
47. De steun wordt verleend in het kader van een publiek-private samenwerking die gebaseerd is op contractuele overeenkomsten in het kader waarvan de particuliere partner aanzienlijke kosten op zich neemt en een belangrijk zakelijk risico aangaat wanneer hij de samenwerking begint.
48. Steun is alleen beschikbaar voor de bouw van laad- en losinfrastructuur langs de Vlaamse binnenwateren buiten de zeehavens. Er zullen dus bij het beheer van de steunregeling geen problemen zijn met betrekking tot concurrentie tussen zeehavens.
49. De steunintensiteit wordt vastgesteld op een niveau dat beschouwd wordt als het vereiste minimum om de extra infrastructuurkosten verbonden aan intermodale activiteiten op de binnenwateren te compenseren en om particuliere investeerders aan te moedigen in binnenvaartterminals te investeren.
50. De begunstigden moeten het vervoer via de binnenwateren ontwikkelen door nieuwe of extra vervoerstonnages aan te trekken naar de binnenwateren en ze moeten binnen een periode van tien jaar een vooraf vastgestelde minimumoverslagwaarde realiseren. Anders moeten zij schadevergoeding betalen aan het Vlaams Gewest; zo zouden zij bijvoorbeeld het deel van de projectfinanciering dat met het niet-gerealiseerde volume overeenkomt moeten terugbetalen.
51. Zoals aangegeven in punt 16 van het besluit van 2001 betreft de aangemelde steunregeling zowel "openbare" als bedrijfsgebonden terminals. Wanneer het gaat om "openbare" terminals treedt de particuliere partner op als exploitant en is de terminal op niet-discriminerende wijze open en toegankelijk voor alle potentiële gebruikers. In het geval echter van bedrijfsgebonden terminals kan de particuliere partner bij het gebruik van de installaties voorrang geven aan het laden en lossen van zijn eigen goederen. In die gevallen is de particuliere partner volgens de regeling wel verplicht, in bepaalde omstandigheden, derden toe te staan van de installaties gebruik te maken.²⁷ De Vlaamse autoriteiten hebben doen opmerken dat in de praktijk de overgrote meerderheid van de voorlopig ingediende projecten bedrijfsgebonden projecten lijken te zijn.
52. Ten slotte dient de bevoegde waterwegbeheerder er bij de evaluatie van een project op toe te zien dat de eventuele begunstigde zijn installatie niet bouwt bij een locatie waar reeds andere installaties aanwezig zijn die voldoende capaciteit en groeipotentieel hebben en waarvan de nieuwe installatie goederen zou kunnen afleiden.
53. De Commissie constateert dat deze maatregelen en ingebouwde mechanismen afdoende zijn om te garanderen dat de steun in het kader van de Vlaamse PPS-regeling de concurrentie niet verstoort in een mate die strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

²⁷ In het geval van concessieovereenkomsten zal daarin worden bepaald dat de waterwegbeheerder, in samenwerking met de particuliere partner, derden kan toestaan van de infrastructuur gebruik te maken. Wordt een dergelijke vergunning verleend, dan kunnen andere partijen van de infrastructuur gebruikmaken op voorwaarde dat de particuliere partner daarvoor toestemming geeft en de beschikbare capaciteit toereikend is.

54. Ten slotte vestigt de Commissie de aandacht van de Belgische autoriteiten op de verplichtingen die, bij de bouw van terminals voor het laden en lossen van vloeibare bulk, voortvloeien uit de artikelen 3 en 4 van Richtlijn 94/63/EG²⁸ met betrekking tot benzineopslaginstallaties en de terugwinning van vluchtige organische stoffen van benzinedampen tijdens het laden en lossen.
55. Bijgevolg wordt de verlenging van de PPS-regeling krachtens artikel 93 VWEU verenigbaar verklaard met het Verdrag.

IV. Conclusie

De Commissie heeft derhalve besloten de aangemelde steunmaatregel verenigbaar te verklaren met het VWEU en geen bezwaar te maken.

Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens mocht bevatten die niet mogen worden bekendgemaakt, wordt u verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat u instemt met mededeling aan derden en bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op Internet:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_nl.htm

Dit verzoek dient bij aangetekend schrijven of bij faxbericht te worden gericht aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
1049 Brussel
Fax: +32 2 296 12 42

Inmiddels verblijf ik met gevoelens mijner bijzondere hoogachting,

Voor de Commissie

Neelie KROES
Vicevoorzitter



²⁸ Richtlijn (EG) 94/63 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinstations, PB L 365 van 31.12.1994, blz. 24