



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 06.08.2021
C(2021) 6008 final

OPENBARE VERSIE

Dit document is een intern document van de Commissie dat louter ter informatie is bedoeld.

Betreft: Steunmaatregel SA.60177 (2021/N) – België - Steunregeling ter verbetering van de kwaliteit van intermodale verbindingen vanuit en naar de Vlaamse zeehavens

Excellentie,

1. PROCEDURE

- (1) Na prenotificatiecontacten op 2 juli 2021 hebben de Belgische autoriteiten de Europese Commissie (“de Commissie”) overeenkomstig artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (“VWEU”) via elektronische aanmelding in kennis gesteld van hun voornemen om een maatregel ten uitvoer te leggen die is aangemeld als een steunregeling (“de regeling” of “de aangemelde maatregel”) ter verbetering van de kwaliteit van het aanbod intermodale verbindingen vanuit en naar Vlaamse zeehavens.
- (2) De aanmelding betreffende bovengenoemde maatregel is geregistreerd onder zaaknummer SA.60177.

2. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL**2.1. Algemene achtergrond en doelstelling**

- (3) Volgens de Belgische autoriteiten is de modal split van het containervervoer vanuit en naar Vlaamse havens ondanks de vele inspanningen van de afgelopen twee decennia niet veranderd. Een van de redenen hiervoor is de flexibiliteit van het wegvervoer en de relatief lage kosten ervan. Het wegvervoer draagt niet al

Hare Excellentie mevrouw Sophie Wilmès
Minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel,
en van de Federale Culturele Instellingen
Karmelietenstraat 15
1000 Brussel, Belgium

zijn externe kosten waardoor het voor andere vervoersmodi (waaronder de binnenvaart) moeilijk concurreren blijft.

- (4) De Belgische autoriteiten leggen ook uit dat exploitanten van inland terminals vanwege de extra kosten die het goederenvervoer over de binnenwateren met zich brengt in vergelijking met het wegvervoer, waarschijnlijk niet zullen investeren in projecten ter bevordering van het vervoer over de binnenwateren. Dergelijke projecten zijn gedurende een initiële periode en de daarmee samenhangende ontoereikende volumes en hogere marginale kosten financieel doorgaans niet haalbaar. Zonder de steun zouden de begunstigden dus niet worden gestimuleerd om vervoer over de binnenwateren te verrichten en over te stappen van wegvervoer naar de binnenvaart
- (5) Ondanks een zekere vraag naar alternatieve vervoersmodi is er aan de aanbodzijde bijgevolg geen frequente en betrouwbare dienst voor goederenvervoer via de binnenwateren die ook betaalbaar is voor kleinere exploitanten. Zo werd in Antwerpen het door de Belgische autoriteiten vooropgestelde streefcijfer voor bargevervoer in het achterland in 2018 niet bereikt. Volgens de Belgische autoriteiten kan hieruit worden opgemaakt dat aanvullende steun nodig is om de gestelde streefdoelen te halen en te zorgen voor een modal shift in de intermodale achterlandverbindingen.
- (6) Doel van de aangemelde maatregel is de efficiëntie en betrouwbaarheid van de binnenvaart te verbeteren en daarbij het aandeel van het wegvervoer voor containers vanuit en naar de Belgische zeehavens te reduceren.
- (7) Meer in het bijzonder is het project, wat het binnenvaartcontainervervoer betreft, gericht op het verhogen van:
 - de frequentie van roundtrips vanaf binnenvaarthubs naar diepmaritieme terminals (en omgekeerd);
 - de "call sizes" naar de maritieme terminals door middel van samenwerking tussen ten minste twee inland terminals.
- (8) De Belgische autoriteiten stellen dat de aangemelde maatregel de modal shift van containers vanuit en naar de Vlaamse havens zal bespoedigen en dus het aandeel van binnenvaart in de modal split zal verhogen.
- (9) Andere doelstellingen in verband met de modal shift van containers vanuit en naar de Vlaamse havens zijn:
 - de bereikbaarheid en achterlandconnectiviteit van de Vlaamse havens voor maritieme containers via de binnenwateren behouden/verbeteren;
 - zorgen voor een betrouwbaar alternatief voor het wegvervoer tijdens de aanleg van de Oosterweelverbinding (2020-2030)¹;

¹ <https://www.oosterweelverbinding.be/oosterweel-link>

- de (broeikasgas)emissies van het vervoer vanuit en naar de Vlaamse havens terugdringen door het goederenvervoer over de binnenwateren te versterken.

2.2. Rechtsgrondslag

- (10) De rechtsgrondslag van de regeling is het decreet houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 2 maart 1999² (“het decreet”), evenals een door de Vlaamse Regering goed te keuren besluit (“uitvoeringsbesluit”)³, waarvan een ontwerp aan de Commissie is overgelegd. In het uitvoeringsbesluit zijn de belangrijkste kenmerken van de regeling vastgelegd, namelijk de vorm en het bedrag van de steun, de subsidiabiliteitscriteria, de procedure voor de selectie van de begunstigden, de duur van de regeling en de voor de uitvoering van de maatregel verantwoordelijke instanties. Het uitvoeringsbesluit bevat een standstillclausule.

2.3. Beschrijving van de aangemelde maatregel

- (11) De regeling heeft betrekking op meerdere watercorridors⁴ en bestaat uit twee submaatregelen, die hieronder worden beschreven. In principe kan elke terminal of groep terminals een voorstel voor een project indienen als de minimale beladingsgraad na het inzetten van een extra schip 50 % bedraagt (gemiddelde over een kwartaal). Voor zowel terminal-hubshuttles als corridorshuttles gelden aanvullende subsidiabiliteitscriteria.

2.3.1. Submaatregel 1: Subsidies ter bevordering van terminal-hubshuttles

- (12) Het “terminal-hubshuttle concept” verwijst naar een binnenvaartdienst tussen maximaal twee maritieme terminals en een terminal-hub⁵, gelegen langs een corridor buiten het havengebied. Doel van submaatregel 1 is het verhogen van de frequentie van hubshuttles.

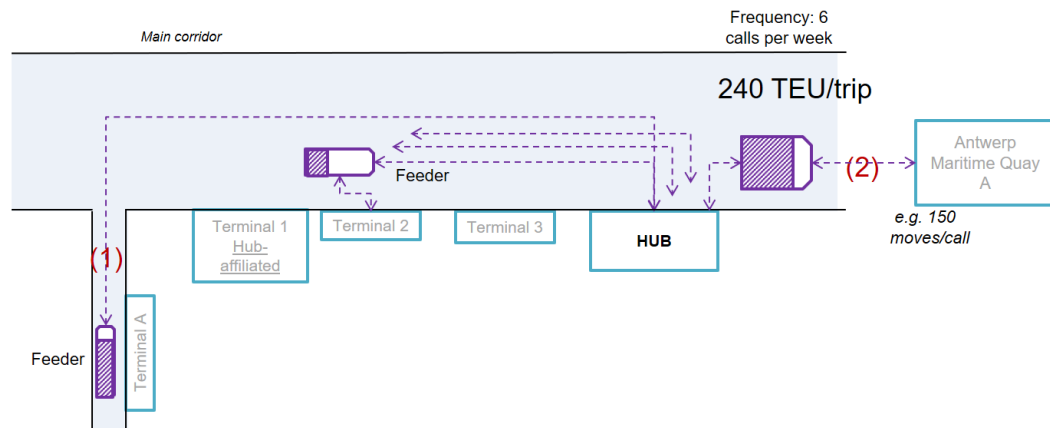
² Decreet houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/decreet/1999/03/02/1999035415/justel>.

³ Besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de achterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminal-hubshuttles.

⁴ De corridor Zuid- en Centraal-Nederland, de corridor Gent-Terneuzen, de corridor Zeekanaal Brussel-Schelde en de corridor Albertkanaal.

⁵ Een terminal hub is een met het water verbonden intermodale terminal waar containers worden gelost vanaf een binnenschip en worden overgeladen op een ander binnenschip.

Afbeelding 1: Het terminal-hubshuttle concept



- (13) De geplande financiering zal de vorm aannemen van rechtstreekse subsidies. De potentiële begunstigen zijn exploitanten van terminal hubs, gelegen buiten het havengebied, langs onder de regeling vallende binnenvaartcorridors die terminal-hubshuttles exploiteren vanuit hun hubs naar maritieme terminals.
- (14) Voor de toekenning van subsidies zullen de volgende voorwaarden gelden:
- de terminal-hubshuttle maakt deel uit van een rechtstreekse binnenvaartdienst voor de belangrijkste route tussen de terminal hub en maximaal 2 maritieme terminals in het havengebied;
 - er wordt een hogere frequentie van de binnenvaartdienst (d.w.z. shuttleverbinding) gehaald;
 - de gemiddelde lading van de ingezette schepen bedraagt meer dan 50 % (van de beschikbare capaciteit) per kwartaal voor het eerste jaar en meer dan 60 % per kwartaal voor het tweede jaar;
 - per kwartaal heeft minstens 5 % van de goederen (in TEU⁶) die via een terminal hub worden vervoerd, een of meer andere inland terminals langs dezelfde corridor als vertrekpunt of bestemming;
 - er zullen minstens 3 roundtrips per week zijn;
 - de terminal hub legt een bewijsdocument over dat aan de aangelopen maritieme terminals een vast tijdvenster is toegekend⁷;
 - er wordt geen subsidie verleend aan terminal hubs die ondernemingen in moeilijkheden zijn in de zin van de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden⁸;

⁶ Een TEU (Twenty-foot Equivalent Unit of twintig-voet containermaat) is een exacte meeteenheid die wordt gebruikt om de goederencapaciteit voor containerschepen en terminals te bepalen.

⁷ Een haven of aanloopterminal is een plaats waar een schip stopt tijdens een reis.

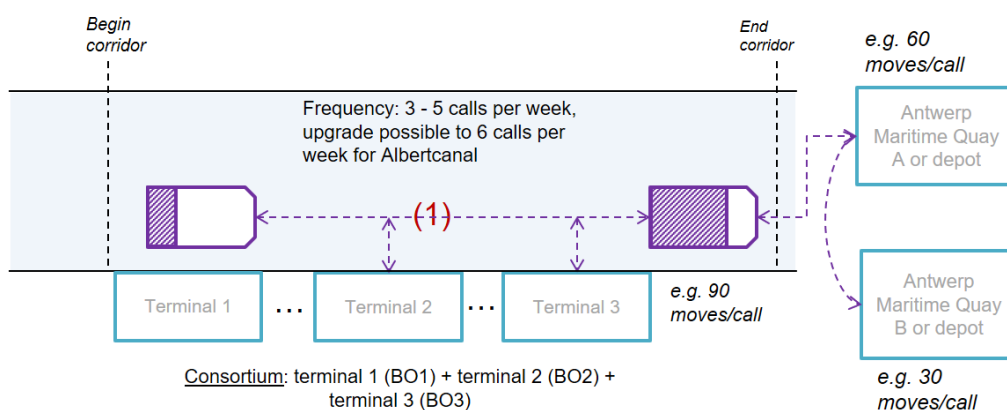
⁸ PB C 249 van 31.7.2014, blz. 1.

- h) de exploitant van de hubshuttle garandeert dat de terminals die hij exploiteert, vrij toegankelijk zijn voor alle gebruikers en dat hij zijn diensten op niet-discriminerende wijze aanbiedt aan alle potentiële gebruikers.

2.3.2. Submaatregel 2: Subsidies ter bevordering van terminal-hubshuttles

- (15) Het terminal-hubshuttle concept (“corridorshuttle”) verwijst naar een operationeel samenwerkingsverband tussen minstens twee inland terminals, gelegen buiten het havengebied en langs dezelfde corridor, waarbij een consortium is opgezet om samen containers te vervoeren vanuit/naar hun terminals naar maritieme terminals. Dit concept moet tegemoetkomen aan de behoeften van terminals, die elk afzonderlijk over onvoldoende volume beschikken om vaste tijdvensters in de maritieme terminals te bekomen⁹.
- (16) De leden van het consortium zullen gebruikmaken van een shuttledienst, d.w.z. een schip dat in een vast vaarvenster langs een bepaalde corridor vaart en stopt in de betrokken inland terminals om containers te bundelen en ze samen te vervoeren naar een maritieme terminal (of vanaf een maritieme terminal naar de betrokken terminals). De leden van het consortium zullen de kosten voor het exploiteren van de shuttledienst delen (navigatie en bundeling).

Afbeelding 2: Het terminal-hubshuttle concept: operationele samenwerkingsverbanden



- (17) De financiering zal de vorm aannemen van rechtstreekse subsidies. De potentiële begunstigen zijn leden van een consortium, d.w.z. minstens twee exploitanten van inland terminals, die in dezelfde corridor opereren.
- (18) Voor de toekenning van subsidies zullen de volgende voorwaarden gelden:
- a) er werd geen corridorshuttle geëxploiteerd voordat de regeling in werking trad;

⁹ Terminals die niet over voldoende volume beschikken om vaste (d.w.z. toegekende) tijdvensters en een directe aanloop naar de maritieme terminal te bekomen. Dankzij submaatregel 2 kan een vast tijdvenster worden toegepast, aangezien de corridorshuttle de volumes van verschillende terminals zal bundelen.

- b) het consortium van inland terminals overlegt een bewijsdocument dat een vast tijdvenster is toegekend voor de aangelopen maritieme terminals¹⁰;
- c) de gemiddelde lading van de corridorshuttle bedraagt meer dan 50 % (van de beschikbare capaciteit) per kwartaal voor het eerste jaar en meer dan 60 % per kwartaal voor het tweede jaar;
- d) de subsidies zullen gedurende maximaal 4 jaar worden betaald;
- e) de consortia van inland terminals garanderen dat de geëxploiteerde terminals vrij toegankelijk zijn voor alle gebruikers en dat de dienst op niet-discriminerende wijze aan alle potentiële gebruikers wordt aangeboden;
- f) er wordt geen subsidie verleend aan inland terminals die ondernemingen in moeilijkheden zijn in de zin van de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden¹¹;

2.4. Subsidiabele kosten en berekening van de subsidies

2.4.1. Submaatregel 1: Subsidies voor terminal-hubshuttles

- (19) De subsidies voor terminal-hubshuttles zijn bedoeld om de frequentie ervan te verhogen en zullen worden toegekend voor elke bijkomende roundtrip van een terminal-hubshuttle, op basis van de volgende formule:

– de maximale subsidie per kwartaal = $A * (B\% - C\%) * D$,

waarbij **A** het aantal bijkomende roundtrips is, **B** de break-even bezettingsgraad van de bijkomende roundtrips is, **C** de gemiddelde bezettingsgraad van die roundtrips in het afgelopen kwartaal is, en **D** de charteringkost per roundtrip is.

- (20) Het aantal bijkomende roundtrips (d.w.z. de frequentieverhoging) zal worden bepaald door het aantal daadwerkelijke roundtrips te vergelijken met de roundtrips die beschikbaar waren toen de regeling in werking trad.

2.4.2. Submaatregel 2: Subsidies voor corridorshuttles

- (21) De subsidies voor corridorshuttles zullen de kosten dekken van het exploiteren van een shuttledienst en de uit de samenwerking tussen de betrokken terminals voortvloeiende bijkomende kosten. Wat het exploiteren van een shuttledienst betreft, zullen de subsidies als volgt worden berekend:

- voor elke inland terminal die tot het consortium behoort en waarvan de vaarafstand tot de maritieme terminal¹² minstens 66 km bedraagt, is de

¹⁰ Een haven of aanloopterminal is een plaats waar een schip stopt tijdens een reis.

¹¹ PB C 249 van 31.7.2014, blz. 1.

¹² Als er twee maritieme terminals zijn, wordt de dichtstbijzijnde in aanmerking genomen.

maximale variabele subsidie per kwartaal gelijk aan $A * (B\% - C\%) * D * E$,

- voor elke inland terminal die tot het consortium behoort en waarvan de vaarafstand tot de maritieme terminal¹³ minder dan 66 km bedraagt, is de maximale variabele subsidie per kwartaal gelijk aan $A * (B\% - C\%) * D * E * F$,

waarbij **A** het aantal roundtrips van de corridorshuttle is, **B** de break-even bezettingsgraad van de roundtrips van de corridorshuttle is, **C** de gemiddelde bezettingsgraad van die roundtrips in het afgelopen kwartaal is, **D** de charteringkost per roundtrip is, **E** de totale TEU is die door de corridorshuttle in het afgelopen kwartaal is vervoerd tussen de inland terminal en de maritieme terminal(s), gedeeld door de totale TEU die door de corridorshuttle in het afgelopen kwartaal is vervoerd vanuit of naar de maritieme terminal(s), en **F** de afstand van de inland terminal tot de maritieme terminal in kilometer gedeeld door 66 is.

(22) Bijkomende uit de samenwerking tussen de betrokken terminals voortvloeiende kosten zullen uitsluitend verband houden met:

- een verandering in of ontwikkeling van IT-systemen die nodig is voor de exploitatie van de corridor en die bijkomende onderhoudskosten met zich brengt;
- bijkomende kosten die verband houden met bijbehorende verplaatsingen van containers (shifters) op het binnenschip op een inland terminal omwille van veiligheidsredenen (verdeling van het gewicht), teneinde een correcte laad- of losvolgorde te vergemakkelijken op de inland terminal, voor maximaal 10 % van het totale aantal containers per binnenkomend schip;
- bijkomende kosten voor maximaal 1 voltijdequivalent (VTE) voor de planning van activiteiten in verband met de exploitatie van de corridor.

(23) De subsidie zal worden berekend op basis van de onderstaande formules. Voor elke inland terminal die tot het consortium behoort en waarvan de afstand tot de maritieme terminal¹⁴:

- minstens 66 km bedraagt, is de maximale vaste subsidie per kwartaal gelijk aan A / B ,
- minder bedraagt dan 66 km, is de maximale vaste subsidie per kwartaal gelijk aan $(A / B) * C$,

¹³ Ook hier wordt in het geval van twee maritieme terminals de dichtstbijzijnde in aanmerking genomen.

¹⁴ Als er twee maritieme terminals zijn, wordt de dichtstbijzijnde in aanmerking genomen.

waarbij **A** gelijk is aan 80 % van de bijkomende uit de samenwerking voortvloeiende kosten van het consortium in het afgelopen kwartaal (zie punt ((22))) en zal worden beperkt tot 176 000 EUR voor de drie bovengenoemde kostenposten samen per consortium en per jaar, **B** het aantal inland terminals is dat tot het consortium behoort, **C** de afstand is van de inland terminal tot de dichtstbijzijnde maritieme terminal in kilometer gedeeld door 66.

2.5. Intensiteit van de steun

- (24) Zoals uiteengezet in punt 2.4 zullen de subsidies voor beide submaatregelen worden berekend aan de hand van formules om de steun te beperken, rekening houdend met het verschil tussen de daadwerkelijke inkomsten uit de diensten en de inkomsten waarmee de diensten een break-evenniveau kunnen bereiken. Bovendien zullen de Belgische autoriteiten de steun beperken tot 30 % van de totale vervoerskosten in verband met de binnenvaart en tot 50 % van de externe kosten die met de binnenvaart kunnen worden vermeden ten opzichte van het wegvervoer.
- (25) De Belgische autoriteiten hebben de berekeningen verstrekt die ten grondslag liggen aan de schatting van het verschil in externe kosten van de binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer, die zal worden gebruikt voor de toepassing van het plafond voor de externe kosten (zie tabel 1).

Tabel 1: Externe kosten per vervoerseenheid - nationale gemiddelden

Externaliteit	Wegvervoer* (EUR/1 000 tkm ¹⁵)	Binnenvaart** (EUR/1 000 tkm)
Kosten van luchtvervuiling	5,37	10,21
Kosten van klimaatverandering	4,87	2,06
Kosten van ongevallen	2,27	0,57
Congestiekosten	29,92	0
Kosten van geluidshinder	0,92	0
Well to tank-kosten	1,37	0,9
Habitatkosten	1,63	0,97
Totaal	46,35	14,71
Vershil	31,64	

*Nationale gemiddelde tonnage per vrachtwagen: 12,4 t/vrachtwagen, op basis van de Eurostatcijfers voor België.

¹⁵ Tonkilometer.

*** Voor de binnenvaart, CEMT Va (1 500 t), Container, Gemiddelde, plattelandsgebied. Op basis van de specificatie van het bargeschip, die overeenkomt met een "gemiddelde" specificatie van barges die worden ingezet voor de verschillende shuttles in de corridor - en hubconcepten*

- (26) De steunverlenende autoriteit zal toezien op de naleving van de plafonds van 30 % van de totale vervoerskosten en 50 % van de vermeden externe kosten per gesubsidieerde dienst. Ten onrechte uitgekeerde subsidies zullen worden teruggevorderd, samen met achterstandsrente.

2.6. Voorwaarden voor de selectie van begunstigden en selectieprocedure

- (27) De selectie van begunstigden (projecten) zal plaatsvinden via een aanbesteding, die ter informatie zal worden toegezonden aan alle intermodale inland terminals in de corridors die verbonden zijn met de havens, en zal op het internet worden gepubliceerd. Met de geselecteerde ondernemingen zal een steunverleningsovereenkomst worden gesloten.
- (28) De subsidiabiliteit van de ingediende projecten zal grondig worden gecontroleerd.
- (29) Een door de Vlaamse Regering, Lantis¹⁶ en de havenautoriteiten aangewezen deskundigenjury zal elk project voor een corridorshuttle en een terminal-hubshuttle beoordelen en rangschikken op basis van de selectiecriteria.
- (30) Voor de corridorshuttle gelden de volgende selectiecriteria:
- kwaliteit en toegevoegde waarde van het project (50/100);
 - deelnemende inland terminals en samenwerking tussen inland terminals (20/100);
 - containervolumes in het kader van het project + geschatte volumegroei (20/100);
 - algemene bekwaamheid, ervaring en expertise van de projectpartners (10/100).
- (31) Voor de terminal-hubshuttle gelden de volgende selectiecriteria:
- kwaliteit en toegevoegde waarde van het project (50/100);
 - deelnemende inland terminals (met inbegrip van de terminal hub) (20/100);
 - de verwachte jaarlijkse reële groei voor de terminal-hubshuttle ten opzichte van 2019 (20/100);
 - algemene bekwaamheid, ervaring en expertise (10/100).

¹⁶ Lantis is de organisatie die mobiliteitsprojecten van regionaal belang in de regio Antwerpen realiseert en beheert. Het is een naamloze vennootschap opgericht door de Vlaamse Regering en gefinancierd uit belastinggeld en eigen inkomsten.

- (32) Wanneer per corridor meer dan één project voor een corridorshuttle of terminal-hubshuttle wordt ingediend, zal de definitieve selectie worden gebaseerd op de hoogst gerangschikte projecten, binnen het beschikbare budget.

2.7. Budget en looptijd

- (33) Het budget voor de regeling bedraagt 14,3 miljoen EUR voor de hele looptijd van de regeling (d.w.z. ongeveer 3,6 miljoen EUR per jaar).
- (34) De Vlaamse overheid zal de regeling toepassen gedurende vier jaar, van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025.

2.8. Cumulering

- (35) Cumulering van subsidies is toegestaan, mits de plafonds van 30 % van de totale vervoerskosten en 50 % van het verschil tussen de externe kosten voor de binnenvaart en het wegvervoer in acht worden genomen¹⁷. Begunstigden zijn verplicht de betrokken autoriteiten in kennis te stellen van eventuele andere steun die zij ontvangen.

3. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

3.1. Is er sprake van steun?

- (36) Volgens artikel 107, lid 1, VWEU zijn “steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.
- (37) De criteria van artikel 107, lid 1, VWEU zijn cumulatief. Om te bepalen of de maatregel staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, moet dus aan alle hierboven genoemde criteria zijn voldaan.
- (38) De maatregel moet bijgevolg:
- (a) door de Staat of met staatsmiddelen worden bekostigd;
 - (b) bepaalde ondernemingen of bepaalde producties begunstigen;
 - (c) de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen en
 - (d) het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.
- (39) De Commissie merkt op dat de aangemelde regeling zal worden ingevoerd bij een besluit en een uitvoeringsbesluit als beschreven in punt (10), dat wordt/zal worden vastgesteld door de Vlaamse overheid. Daarnaast zal de regeling worden

¹⁷ België bevestigt met name dat het erop toe zal zien dat een overlapping met steunmaatregel SA.50584 (zie het besluit van 24.10.2018 in zaak SA.50584 (2018/N) – België – Structurele steunmaatregel die het kostennadeel voor de bundeling van spoor- en binnenvaartvolumes van en naar de Vlaamse zeehavens vermindert ter bevordering van de modal shift (PB C 93 van 8.3.2019, blz. 3)) de geldende steundrempels niet zal overschrijden.

gefinancierd uit middelen uit de Vlaamse begroting, d.w.z. uit overheidsmiddelen, en worden beheerd door de Vlaamse overheid. De maatregel wordt derhalve bekostigd met staatsmiddelen en is toerekenbaar aan de Staat.

- (40) De regeling beperkt de kosten van begunstigen in verband met de verhoogde frequentie van roundtrips. Onder normale marktvoorwaarden zouden de begunstigen die kosten zelf moeten dragen. Voorts is de regeling uitsluitend gericht tot terminaleigenaren en binnenvaartexploitanten die voldoen aan de subsidiabiliteitsvoorwaarden ervan. De Commissie concludeert derhalve dat de aangemelde maatregel een selectief voordeel verschaft aan de begunstigen ervan.
- (41) Tot slot moet, wanneer steun van een lidstaat de positie van een onderneming ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het handelsverkeer binnen de Unie versterkt, dit handelsverkeer worden geacht door die steun te worden beïnvloed¹⁸. Het is voldoende dat de ontvanger van de steun op markten waar concurrentie is, met andere ondernemingen concurreert¹⁹. De aan de begunstigen in het kader van de regeling verleende financiële steun versterkt hun positie ten opzichte van concurrerende vervoers- en logistieke ondernemingen die geen dergelijke steun ontvangen en kan derhalve de concurrentieverstorende effecten hebben, aangezien de vervoersmarkt openstaat voor concurrentie en handelsverkeer binnen de Unie. De regeling kan derhalve de concurrentie verstoren en het handelsverkeer binnen de Unie ongunstig beïnvloeden.
- (42) Op basis van het voorafgaande concludeert de Commissie dat de aangemelde maatregel steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU inhoudt.

3.2. Rechtmatigheid van de steun

- (43) Zoals vermeld in punt (10) bevat de rechtsgrondslag een standstillclausule op grond waarvan de steun pas kan worden verleend na goedkeuring door de Commissie. België heeft de regeling nog niet ten uitvoer gelegd. België is de verplichtingen van artikel 108, lid 3, VWEU dus nagekomen.

3.3. Verenigbaarheid van de steunmaatregel op grond van artikel 93 VWEU

- (44) In artikel 93 VWEU is het volgende bepaald: “Met de Verdragen zijn verenigbaar de steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of die overeenkomen met de vergoeding van bepaalde met het begrip “openbare dienst” verbonden, verplichte dienstverrichtingen”.
- (45) Het begrip “coördinatie van het vervoer” heeft een ruimere betekenis dan het vergemakkelijken van de ontwikkeling van een economische activiteit. Het

¹⁸ Zie met name het arrest van het Hof van 17 september 1980, Philip Morris Holland BV/Commissie van de Europese Gemeenschappen, zaak 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punt 11; arrest van het Hof van 22 november 2001, Ferring SA/Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS), zaak C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punt 21; en arrest van het Hof van 29 april 2004, Italiaanse Republiek/Commissie, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punt 44.

¹⁹ Arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 30 april 1998, Vlaams Gewest/Commissie van de Europese Gemeenschappen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

impliceert dat de overheid met het oog op het gemeenschappelijk belang maatregelen neemt om de ontwikkeling van de vervoerssector te sturen. Bovendien is steun voor vervoer uitsluitend in duidelijk omschreven gevallen, waarin de algemene belangen van de Unie niet worden geschaad, verenigbaar met het VWEU²⁰.

- (46) Om te kunnen concluderen dat een bepaalde steunmaatregel “beantwoordt aan de behoeften” van de coördinatie van het vervoer, moet hij bijdragen aan de coördinatie van het vervoer en noodzakelijk en evenredig zijn. De toegang tot de infrastructuur in kwestie moet openstaan voor alle gebruikers op niet-discriminerende basis. Voorts moeten ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer in de Unie worden vermeden.

3.3.1. *Ontwikkeling van de vervoerssector en bijdrage aan de coördinatie van het vervoer*

- (47) In haar mededeling over de “*Europese Green Deal*”²¹ merkt de Commissie het volgende op “*In de eerste plaats zou een aanzienlijk deel van de 75 % van het binnenlands vervoer die nu over de weg plaatsvindt, voortaan via het spoor en de binnenwateren moeten geschieden*”. In haar mededeling over een “*Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst*”²² wijst de Commissie op de noodzaak van “*doortastende maatregelen om meer activiteiten te verleggen naar duurzamere vervoerswijzen (met name [...] het verschuiven van een aanzienlijk deel van het goederenvervoer naar het spoor, de binnenvaart en de korte vaart)*”, en geeft zij aan dat het vervoer over de binnenwateren en via de korte vaart tegen 2030 met 25 % en tegen 2050 met 50 % moet toenemen.
- (48) Met de regeling wordt een modal shift beoogd van het wegvervoer naar de binnenvaart voor containers die vanaf het Vlaamse Gewest naar de lokale zeehavens (en omgekeerd) worden vervoerd.
- (49) Doel van de regeling is het verschil in kosten tussen het wegvervoer en het vervoer over de binnenwateren te beperken en het gebruik van het vervoer over de binnenwateren te bevorderen. Daarnaast draagt zij ook bij tot een beperking van het goederenvervoer over de weg en dus van verkeerscongestie en verontreiniging in het Vlaamse Gewest (zie de punten (7) tot en met (9)).
- (50) Door deze doelstellingen na te streven stimuleert de aangemelde maatregel de ontwikkeling van de vervoerssector in België en draagt hij bij tot de coördinatie ervan. Bovendien draagt hij bij tot de verwezenlijking van milieudoelstellingen (zie punt (9)).
- (51) De Commissie concludeert derhalve dat de steun bijdraagt aan de doelstelling van coördinatie van het vervoer.

²⁰ Arrest van het Hof van 12 oktober 1978, Commissie/België, zaak 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punt 10.

²¹ COM(2019) 640 final van 11.12.2019.

²² COM(2020) 789 final van 9.12.2020.

3.3.2. *Noodzaak en stimulerend effect van de steun*

- (52) In haar eerdere besluiten²³ heeft de Commissie erkend dat de binnenvaart hogere kosten draagt dan het wegvervoer, terwijl de milieuvoordelen aanzienlijk zijn. Deze extra kosten zijn in wezen toe te schrijven aan de bijzondere kenmerken van de betrokken infrastructuur (met name overslagmaterieel) die ervoor kunnen zorgen dat de gewenste modal shift niet plaatsvindt, zodat marktkrachten alleen niet volstaan om een dergelijke shift tot stand te brengen.
- (53) De Commissie heeft in dit verband benadrukt dat overheidsinterventie in de financiering van nieuwe diensten of de modernisering van bestaande diensten noodzakelijk is om particuliere exploitanten aan te zetten tot alternatieve vervoersmodi²⁴.
- (54) De Commissie concludeert dat de aangemelde maatregel ter ondersteuning van de modal shift noodzakelijk is om de nagestreefde doelstellingen te bereiken.
- (55) Zoals de Belgische autoriteiten hebben uitgelegd (zie punt (4)), zouden de begunstigen zonder de steun niet worden gestimuleerd om vervoer over de binnenwateren te verrichten en over te stappen van wegvervoer naar de binnenvaart. De Commissie concludeert bijgevolg dat de maatregel noodzakelijk is en een stimulerend effect heeft.

3.3.3. *Evenredigheid van steun en non-discriminatie*

- (56) Zoals beschreven in de punten (24) tot en met (26) hebben de Belgische autoriteiten bevestigd dat de volgende twee plafonds in acht zullen worden genomen voor zowel de subsidies voor de terminal-hubshuttles (submaatregel 1) als de subsidies voor corridorshuttles (submaatregel 2): ten eerste zal de steun worden beperkt tot 30 % van de vervoerskosten (zie punt (24)); ten tweede zal de steun worden beperkt tot 50 % van de externe kosten die met de binnenvaart kunnen worden vermeden ten opzichte van het wegvervoer (zie punt (24) en tabel 1).
- (57) In overeenstemming met tabel 1 en punt (24) zal het maximale steunbedrag 15,82 EUR per 1 000 tkm (d.w.z. 50 % van het verschil tussen de externe kosten ten bedrage van 31,64 EUR per 1 000 tkm) en 30 % van de totale vervoerskosten.

²³ Besluit SA 38229 van de Commissie van 3 juni 2015, – Luxemburg, Aide à la promotion du transport combine pour la période 2015-2018, PB C 309 van 18.9.2015, blz.1; Besluit van de Commissie van 14 september 2015 in zaak SA.42388 – België, Steun voor intermodaal vervoer van containers per waterweg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, PB C 343 van 16.10.2015, blz. 1; Besluit SA.50217 van de Commissie van 9 november 2018, – Zweden, Zweeds ecobonussysteem voor de korte vaart en de binnenvaart PB C 14 van 11.1.2019, blz. 3-4.

²⁴ Besluit van de Commissie van 4 februari 2014, SA.37293 – België, Prolongation du regime d'aides en faveur des modes de transport alternative à la route pour la période 2014-2020, PB C 163 van 28.5.2014, blz.1; Besluit SA.50217 van de Commissie van 9 november 2018, – Zweden, Zweeds ecobonussysteem voor de korte vaart en de binnenvaart PB C 14 van 11.1.2019, blz. 1.

- (58) Deze cijfers stroken met de eerdere beschikkingspraktijk van de Commissie²⁵. De Commissie is derhalve van oordeel dat de steun evenredig is met de verwezenlijking van de doelstelling van de aangemelde maatregel.
- (59) Zoals beschreven in de punten (14)h) en (18)e) zal de steun worden toegekend op basis van objectieve en transparante criteria en openstaan voor alle aanbieders van binnenvaartvervoer. De Commissie concludeert derhalve dat de steun niet-discriminerend is.

3.3.4. Vermijden ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen lidstaten

- (60) De negatieve effecten van de regeling op de mededinging en het handelsverkeer moeten voldoende worden beperkt.
- (61) De Commissie merkt op dat de regeling, in vergelijking met de situatie zonder steun voor intermodaal vervoer, het normale verloop van de mededinging kan verstoren. Dat komt omdat de regeling selectief steun zal verlenen aan een bepaald soort ondernemingen, in dit geval aanbieders van binnenvaartvervoer, ten nadele van andere ondernemingen.
- (62) De regeling zal echter de ontwikkeling van de economische activiteit van de binnenvaart, en bijgevolg ook de coördinatie van het vervoer, vergemakkelijken en tegelijkertijd de modal shift naar milieuvriendelijkere vervoersmiddelen zoals de binnenvaart ondersteunen.
- (63) De Commissie stelt bijgevolg vast dat de regeling bijdraagt tot een modal shift naar de binnenvaart, die de onevenwichtigheden tussen andere vervoersmodi en de binnenvaart beperkt. Alles bij elkaar genomen blijkt uit de door de Belgische autoriteiten verstrekte informatie (zie met name de punten (6) tot en met (9)) dat een mogelijke verstoring van de mededinging door de regeling wordt gecompenseerd door de effecten die de ondersteunde activiteiten zullen sorteren op het vlak van de coördinatie van het vervoer op een milieuvriendelijke manier. De Commissie is dan ook van oordeel dat de steun de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt niet zodanig verandert dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. Hieruit volgt dat de positieve effecten van de steun groter zijn dan de negatieve effecten ervan op de mededinging en het handelsverkeer.
- (64) Daarnaast beperkt de steun de verstoringen van de mededinging en het handelsverkeer, aangezien hij noodzakelijk, geschikt en evenredig is (zie de punten 3.3.2 en 3.3.3).
- (65) De Commissie concludeert derhalve dat de verstoring van de mededinging beperkt is. Over het geheel genomen zijn de positieve effecten van de geplande steun, die bijdragen tot de coördinatie van het vervoer, groter dan de beperkte

²⁵ Besluit van de Commissie van 4 oktober 2018, steunmaatregel SA.50584 – België, Structurele steunmaatregel die het kostennadeel voor de bundeling van spoor- en binnenvaartvolumes van en naar de Vlaamse zeehavens vermindert ter bevordering van de modal shift, PB C 90 van 8.3.2019, blz. 3-4; Besluit SA.50217 van de Commissie van 9 november 2018, – Zweden, Zweeds ecobonussysteem voor de korte vaart en de binnenvaart, PB C 14 van 11.1.2019, blz. 3-4.

negatieve effecten van de steun op de interne markt wat de verstoring van de mededinging betreft.

3.3.5. *Conclusie over de verenigbaarheid van de maatregel*

- (66) Gelet op het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat de aangemelde maatregel voldoet aan de voorwaarden van artikel 93 VWEU. De Commissie concludeert derhalve dat de regeling op grond van artikel 93 VWEU verenigbaar is met de interne markt.

4. CONCLUSIE

- (67) De Commissie heeft besloten geen bezwaar tegen de aangemelde maatregel te maken aangezien deze op grond van artikel 93 VWEU verenigbaar is met de interne markt.

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 de bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op de internetsite: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Uw verzoek moet elektronisch naar het volgende adres worden gezonden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
1049 Brussel
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Hoogachtend,

Voor de Commissie

Margrethe VESTAGER
Uitvoerend vicevoorzitter

