



## **Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles**

### **Rechtsgrond**

Dit besluit is gebaseerd op:

- Het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, artikel 35bis, ingevoegd bij het decreet van 26 april 2019.
- Het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), artikel 4, vierde lid.

### **Vormvereisten**

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Europese Commissie heeft bij de beslissing SA.60177(2021/N) van 6 augustus 2021 de steunregeling op grond van artikel 93 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verenigbaar verklaard met de interne markt.
- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 11 november 2021.
- De Raad van State heeft advies 70.562/3 gegeven op 28 december 2021, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

### **Juridisch kader**

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van binnenvaartvolumes.

### **Initiatiefnemer**

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

## DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

### Hoofdstuk 1. Begripsomschrijvingen

**Artikel 1.** In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° departement: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 2° Lantis: de nv van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), vermeld in artikel 2 van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM);
- 3° havenbedrijf: een havenbedrijf als vermeld in artikel 2, 1°, van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens;
- 4° havengebied: het havengebied van Antwerpen en het havengebied van Brugge-Zeebrugge, vermeld in artikel 2, 5° en 7°, van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens;
- 5° binnenvaartdienst: een regelmatige dienst tussen een havengebied en het achterland per binnenvaartschip;
- 6° corridorshuttle: een binnenvaartdienst tussen maximaal twee maritieme terminals en meerdere inlandterminals die langs dezelfde corridor gelegen zijn;
- 7° terminalhubshuttle: een rechtstreekse binnenvaartdienst voor het hoofdtraject tussen maximaal twee maritieme terminals en één terminalhub langs een corridor;
- 8° hub: een containerterminal waar containers uitgewisseld worden tussen binnenvaartschepen met een tussentijdse opslag op de terminal of waar containers gelost of geladen worden van of op een binnenvaartschip, gekoppeld aan een intern haventransport;
- 9° terminalhub: een watergebonden inlandterminal waar containers uitgewisseld worden tussen binnenvaartschepen met een tussentijdse opslag op de terminal en waar containers gelost of geladen worden van of op een binnenvaartschip dat aan een lastmile- of firstmiletransport gekoppeld is;
- 10° consortium: een groep van minimaal twee inlandterminals langs dezelfde corridor die een corridorshuttle realiseren;
- 11° corridor: een vaarroute van of naar het havengebied;
- 12° roundtrip: een heen- en terugvaart;
- 13° TEU: twenty foot equivalent unit.

**Art. 2.** De voor subsidie in aanmerking komende consortia en terminalhubs bevinden zich binnen de rode cirkels op de plannen in bijlage.

### Hoofdstuk 2. Steun voor corridorshuttles

**Art. 3.** Elk geselecteerd consortium kan voor de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025 een subsidie krijgen binnen de perken van de begroting.

Er wordt geen subsidie verleend aan inlandterminals die ondernemingen in moeilijkheden zijn volgens de richtsnoeren 2014/C 249/01 van de Europese Commissie voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden.

**Art. 4.** §1. De subsidie, vermeld in artikel 3, bestaat uit een vast en een variabel gedeelte.

§2. Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minstens 66 km is, bedraagt de maximale variabele subsidie per kwartaal:  $A * (B\% - C\%) * D * E$ . Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minder dan 66 km is, bedraagt de maximale variabele subsidie per kwartaal:  $A * (B\% - C\%) * D * E * F$ , waarbij:

- 1° A: het aantal roundtrips van de corridorshuttle in het afgelopen kwartaal;
- 2° B: de break-evenbezettingsgraad van de roundtrips van de corridorshuttle;
- 3° C: de gemiddelde bezettingsgraad in het afgelopen kwartaal van die roundtrips;
- 4° D: de charteringkosten per roundtrip of de equivalente charteringkosten per roundtrip als de inlandterminal eigenaar is van het vaartuig;
- 5° E: het aantal TEU's dat vervoerd wordt via de corridorshuttle tussen de inlandterminal en de maritieme terminals in het afgelopen kwartaal / het totaal aantal TEU's dat vervoerd wordt via de corridorshuttle naar of van de maritieme terminals in het afgelopen kwartaal;
- 6° F: de afstand van de inlandterminal tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal in km/66.

De charteringkosten per vaartuig dat wordt ingezet voor de corridorshuttle bedragen maximaal 1.040.000 euro per jaar en per consortium.

§3. Het vast gedeelte van de subsidie bedraagt maximaal 80% van de extra samenwerkingskosten.

De extra samenwerkingskosten hebben louter betrekking op de volgende kostenposten:

- 1° de aanpassingen aan of de bouw van IT-systemen die noodzakelijk zijn voor de corridorwerking en de daaruit voortvloeiende extra onderhoudskosten;
- 2° de extra kosten die verbonden zijn aan bijbehorende verplaatsingen van containers ("shifters") op het binnenvaartschip ter hoogte van een inlandterminal, die nodig zijn om de juiste laad- en losvolgorde van de lading aan de maritieme of de volgende inlandterminals mogelijk te maken om veiligheidsredenen (gewichtverdeling), voor maximaal 10% van het totaal aantal containers per inkomend schip;
- 3° de extra kosten voor maximaal 1 VTE voor planningsactiviteiten die verbonden zijn aan de corridorwerking.

Het subsidiebedrag per consortium bedraagt per jaar maximaal 176.000 euro voor de drie kostenposten samen.

Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minstens 66 km is, bedraagt de maximale vaste subsidie per kwartaal:  $A/B$ .

Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minder dan 66 km is, bedraagt de maximale vaste subsidie per kwartaal:  $(A/B) * C$ , waarbij:

- 1° A: 80% van de extra samenwerkingskosten die het consortium in het afgelopen kwartaal heeft gemaakt;
- 2° B: het aantal inlandterminals die tot het consortium behoren;
- 3° C: de afstand van de inlandterminal tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal in km/66.

§4. Een corridorshuttle wordt gesubsidieerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- 1° de corridorshuttle bestaat nog niet op 31 december 2021;
- 2° het consortium legt een bewijs voor dat voor de maritieme terminals die worden aangelopen een vast behandelingsvenster is toegekend;
- 3° de corridorshuttle bestaat uit vaarbewegingen van het binnenvaartschip die in het businessplan gedefinieerd zijn, met een vaste capaciteit van het schip en een vast aantal lagen containers per schip;
- 4° de gemiddelde bezettingsgraad van de corridorshuttle is:
  - a) hoger dan 50% per kwartaal voor het eerste jaar;
  - b) hoger dan 60% per kwartaal vanaf het tweede jaar.

De subsidie wordt uitgekeerd gedurende maximaal vier jaar.

§5. De consortia garanderen dat de terminals die worden geëxploiteerd, vrij en onbeperkt toegankelijk zijn voor alle gebruikers en dat de dienstverlening aan alle potentiële gebruikers op een niet-discriminerende wijze wordt aangeboden.

### Hoofdstuk 3. Steun voor frequentieverhogingen van terminalhubshuttles

**Art. 5.** Elke geselecteerde terminalhub langs een corridor kan voor de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025 een subsidie krijgen binnen de perken van de begroting.

Er wordt geen subsidie verleend aan terminalhubs die ondernemingen in moeilijkheden zijn volgens de richtsnoeren 2014/C 249/01 van de Europese Commissie voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden.

**Art. 6.** §1. De subsidie, vermeld in artikel 5, wordt toegekend voor elke extra roundtrip van een terminalhubshuttle op basis van de volgende formule:

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

- 1° A: het aantal extra roundtrips in het afgelopen kwartaal;
- 2° B: de break-evenbezettingsgraad van extra roundtrips;
- 3° C: de gemiddelde bezettingsgraad van die roundtrips in het afgelopen kwartaal;
- 4° D: de charteringkosten per roundtrip of de equivalente charteringkosten per roundtrip als de terminalhub eigenaar is.

Voor de bepaling van het aantal extra roundtrips is de nulmeting de situatie in december 2021.

De charteringkosten per vaartuig dat wordt ingezet voor de extra roundtrips, bedragen maximaal 1.040.000 euro per jaar.

§2. Een terminalhubshuttle wordt gesubsidieerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- 1° de gemiddelde bezettingsgraad van de schepen die worden ingelegd in het kader van een extra roundtrip tussen de terminalhub en het havengebied is:
  - a) hoger dan 50% per kwartaal voor het eerste jaar;
  - b) hoger dan 60% per kwartaal voor het tweede jaar;
- 2° per kwartaal heeft gemiddeld minimaal 5% van de lading, uitgedrukt in TEU, die vervoerd wordt via een terminalhubshuttle een of meerdere andere inlandterminals als oorsprong of bestemming;
- 3° op het moment van de frequentieverhoging zijn er al minimaal twee wekelijkse roundtrips;
- 4° de terminalhub legt een bewijs voor dat voor de maritieme terminals die worden aangelopen een vast behandelingsvenster is toegekend.

De subsidie wordt uitgekeerd gedurende maximaal twee jaar.

§3. De terminalhub garandeert dat de terminal die hij exploiteert, vrij en onbeperkt toegankelijk is voor alle gebruikers en dat de dienstverlening aan alle potentiële gebruikers op een niet-discriminerende wijze wordt aangeboden.

#### Hoofdstuk 4. Selectie van de consortia en de terminalhubs

**Art. 7.** Voor de selectie van de consortia en de terminalhubs die een subsidie kunnen krijgen, lanceren het departement, Lantis en de deelnemende havenbedrijven een oproep voor aanvragen bij de inlandterminals die zich bevinden langs de corridors en binnen de rode cirkels op de plannen in bijlage.

De aanvragen worden geëvalueerd door een jury, die bestaat uit vertegenwoordigers van het departement, Lantis en de deelnemende havenbedrijven. De evaluatie gebeurt aan de hand van de volgende criteria:

- 1° de kwaliteit en de meerwaarde van het projectvoorstel (50/100);
- 2° het aantal deelnemende inlandterminals (20/100);
- 3° de jaarlijkse absolute toename van de vervoerde maritiemecontainervolumes met de corridorshuttle of de terminalhubshuttle en, alleen met betrekking tot de corridorshuttle, het vervoerde maritiemecontainervolume op jaarbasis op het moment van de aanvraag (20/100);
- 4° de ervaring en de deskundigheid (10/100).

De jury verleent een gemotiveerd advies aan de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering legt een lijst met de geselecteerde consortia en terminalhubs vast.

## Hoofdstuk 5. Toekenningsprocedure van de subsidies

**Art. 8.** De terminalhubs en de consortia bezorgen per kwartaal aan het departement een lijst met het aantal TEU's per terminalhubshuttle, per corridorshuttle en per binnenvaartdienst, verdeeld over de inlandterminals, de bijbehorende containernummers, de scheepsreferenties, de reisreferentie (vertrek- en aankomstdatum, vertrek- en aankomstuur), de bezettingsgraden van de corridor- en terminalhubshuttles, de charteringkosten van alle schepen van de binnenvaartdienst, de capaciteit van de schepen van de binnenvaartdienst en de bewijsstukken voor de extra samenwerkingskosten (facturen en timesheets).

De terminalhubs en de consortia delen aan het departement mee welke andere steun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en welke communautaire financiering ze krijgen.

**Art. 9.** De subsidies, vermeld in artikel 4 en 6, zijn beperkt tot 30% van de vervoerskosten. Het departement controleert de naleving van de grens van 30%, die wordt toegepast per binnenvaartdienst.

In het eerste lid wordt verstaan onder vervoerskosten:

- a) de binnenvaartvervoerskosten;
- b) de kosten van overslag van de containers tussen het transportmaterieel van de verschillende modi of van dezelfde modus;
- c) de kosten voor het wegvervoer tussen het vertrekpunt en de terminalhub of inlandterminal of tussen de terminalhub of inlandterminal en de bestemming.

De subsidies, vermeld in artikel 4 en 6, zijn beperkt tot 50% van de externe kosten die kunnen worden vermeden dankzij het gebruik van binnenvaartvervoer in plaats van wegvervoer. Deze vermeden externe kosten bedragen 31,64 euro/1000 tkm. Het departement controleert de naleving van de grens van 50%, die wordt toegepast per binnenvaartdienst.

De subsidies, vermeld in artikel 4 en 6, mogen niet gecumuleerd worden met andere staatssteun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, noch met andere communautaire financiering als de gecumuleerde steun daardoor de grenzen zou overschrijden van 30% van de vervoerskosten en van 50% van de externe kosten die kunnen worden vermeden dankzij het gebruik van binnenvaartvervoer in plaats van wegvervoer.

Als een geselecteerde hub als vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van binnenvaartvolumes behoort tot een consortium als vermeld in artikel 3 van dit besluit, komen de moves van containers die vervoerd werden van of vervoerd worden naar een inlandterminal die behoort tot hetzelfde consortium, niet in aanmerking voor subsidiëring op grond van het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019.

Als een geselecteerde hub als vermeld in het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 een terminalhub is als vermeld in artikel 5 van dit besluit, komen de moves van containers niet in aanmerking voor subsidiëring op grond van het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019.

Betaalde subsidiebedragen die onverschuldigd zijn, worden teruggevorderd, vermeerderd met de wettelijke verwijlntrest.

In dit artikel wordt verstaan onder move: een los- of laadbeweging van een container op een binnenvaartschip via de kade of een los- of laadbeweging van een container via de kade naar een andere vervoersmodus.

**Art. 10.** De toekenning van de subsidie wordt jaarlijks geëvalueerd. Als de doelstellingen van de subsidie niet worden gehaald, kan de subsidie stopgezet of verminderd worden. De modaliteiten worden opgenomen in de overeenkomst die de terminalhub of het consortium, het departement, Lantis en de deelnemende havenbedrijven sluiten.

Hoofdstuk 6. Buitenwerkingtreding

**Art. 11.** Dit besluit treedt buiten werking op 31 december 2025.

**Art. 12.** De Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS