



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 12.X.2006

C (2006) 4388 def.

Betreft: Staatssteun N 53/2006 – België

De toekenning, in het kader van een proefproject, van een toelage door het Vlaamse Gewest voor het vervoer van containers via binnenvaart en estuaire vaart van en naar de Vlaamse kusthavens (Zeebrugge en Oostende).

Excellentie,

1. **PROCEDURE:**

1. Bij elektronische post van 25 januari 2006 hebben de Belgische autoriteiten overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag de Commissie in kennis gesteld van de hierboven genoemde steunmaatregel. De kennisgeving is door het Secretariaat-Generaal geregistreerd onder het nummer N 53/2006. Bij brief van 23 maart 2006 hebben de Commissiediensten aanvullende informatie bij de Belgische autoriteiten opgevraagd. Deze hebben daarop op 9 mei 2006 geantwoord. Bij brief van 23 juni 2006 hebben de diensten van de Commissie opnieuw aanvullende informatie opgevraagd. De Belgische autoriteiten hebben daarop op 4 augustus 2006 en 7 september 2006 geantwoord.

2. **GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL:**

Benaming en rechtsgrond

2. De benaming van de maatregelen is "*Pilootproject van het Vlaams Gewest voor betoelaging van estuaire vaart en binnenvaart voor het transport van containers van en naar de Vlaamse kusthavens*".

Zijne Excellentie de Heer Karel DE GUCHT
Minister van Buitenlandse Zaken
Karmelietenstraat 15
B - 1000 Brussel

3. De nationale rechtsgrond is het "*Besluit van de Vlaamse regering tot toekenning van een toelage voor het transport via binnenvaart en estuaire vaart van de Vlaamse kusthavens naar het hinterland*".

Doel en algemene beschrijving van de maatregel

4. Het is de bedoeling van het Vlaams Gewest om via de aangemelde maatregel **en gezien het ontbreken van een noordelijk kanaal** het vervoer van containers over de binnenwateren tussen de kusthavens en het hinterland (met name Vlaanderen en het Rijnbekken) te bevorderen, met gebruikmaking van aangepaste binnenschepen die ook kunnen varen op het deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen/Breskens (NL).
5. Estuaire vaart houdt in: het varen met een binnenschip over een beperkt deel van de kustwateren, waarbij dit binnenschip speciaal voor dat doel is aangepast, o.a. met een verhoging van de uitwatering van het schip en een versterking van de boeg. Door het schip op dergelijke wijze te verstevigen kunnen schepen van het klasse V-type¹ en hoger de korte zeeroute gebruiken tussen de Vlaamse kusthavens en de Schelde en zo verbinding krijgen met het grotere Europese waterwegennet.
6. De aangemelde maatregel heeft tot doel om via dit proefproject voor de kusthavens Zeebrugge **en Oostende** een overstap te bewerkstelligen van het wegvervoer naar de binnenvaart.
7. Het besluit van de Vlaamse regering behelst **twee soorten maatregelen**:
 - a) *wat de financiering van de estuaire vaart betreft*: Het project bestaat uit het gebruik van de estuaire vaart waarbij speciaal ontworpen of omgebouwde containerschepen worden gebruikt tussen de twee kusthavens (tijdelijk uitsluitend Zeebrugge)² en de Schelde. Het project behelst:
 - 1) een "vaste financiële steun" bestaande uit een deel van de financiering voor het bouwen of ombouwen van estuaire schepen, beperkt tot het eerste jaar van de regeling, en
 - 2) een "variabele financiële steun" voor de estuaire vaart gedurende een opstartperiode van 3 jaar;
 - b) *wat de financiering van de traditionele binnenvaart betreft*, heeft dit project tot doel de bestaande capaciteit van het kanaal Gent-Brugge-Oostende optimaal te benutten met behulp van traditionele container-binnenschepen voor het vervoer van een stroom van containers tussen de Vlaamse kusthavens en het Europese hinterland. **Daarbij zou uitsluitend een "variabele financiële steun" worden verleend gedurende een opstartperiode van 3 jaar.**

¹ Indeling van het VN/ECE-document TRANS/SC.3/131, blz. 174-177.

² In eerste instantie wordt alleen een estuaire verbinding met de haven van Zeebrugge gepland.

8. De doelstellingen van het "proefproject" zijn:
- a. een compensatie te verlenen voor de diverse externe kosten die het wegvervoer niet heeft en op die manier de toegangskosten voor vervoer te water te verminderen,
 - b. een voldoende grote hoeveelheid vervoer van goederen via deze milieuvriendelijk vervoerstak te genereren. Het is de bedoeling dat na het aflopen van de opstartperiode een voldoende grote vervoersstroom tot stand is gekomen opdat geregelde containervervoerdiensten tussen de Vlaamse kusthavens en het hinterland kunnen worden geëxploiteerd zonder dat daarvoor overheidssteun vereist is. Door de totstandbrenging van dergelijke geregelde containervervoerdiensten tussen de Vlaamse kusthavens en het hinterland ontstaat een waardevol alternatief voor het minder milieuvriendelijke vervoer van containers over de weg.

Opening van het hinterland van de Vlaamse kusthavens via de estuaire vaart en de binnenvaart

9. Slechts een klein percentage van het vervoer tussen de havens van Zeebrugge en Oostende en het hinterland verloopt momenteel over de binnenwateren. Bedoelde havens zijn over water met het hinterland verbonden via het kanaal Gent-Brugge-Oostende. In het algemeen zijn de kusthavens onvoldoende geopend voor vervoer over de binnenwateren. Dit is deels het gevolg van de toestand van de verbinding in kwestie die alleen tussen Aalter en Brugge bevaarbaar is voor geladen schepen van ongeveer 1000 ton. Bovendien wordt de doortocht door Brugge gehinderd door talrijke bruggen waardoor het wegvervoer van en naar de stad in conflict komt met het vervoer over de binnenwateren. De beperkte capaciteit van de Dammepoortsluis in Brugge heeft tenslotte tot gevolg dat grote binnenschepen Zeebrugge en Oostende niet kunnen bereiken.
10. Bovendien brengt een reis tussen Zeebrugge (en Oostende) en de monding van de Schelde of een ander Vlaamse kusthaven met overlading op een traditioneel binnenschip hoge overslagkosten mee (30 euro of meer per TEU), die aanzienlijk hoger liggen dan de extra kosten van estuaire vaart over het geheel van de route, waardoor een dergelijke reis dus niet-concurrerend wordt.
11. Dit houdt in dat het verkeer over de binnenwateren van en naar de twee kusthavens zich in een nadelige positie bevindt ten opzichte van de andere Vlaamse zeehavens in de zin dat i) er suboptimaal moet worden gevaren en ii) daardoor het vervoer over de binnenwateren onaantrekkelijk wordt.

Looptijd

12. Het programma loopt in de periode 2006-2008.

Begrotingsmiddelen

13. De totale geraamde begroting bedraagt 6 240 776 € voor drie jaar:
- jaar 1: 4 530 443 €
 - jaar 2: 1 140 222 €
 - jaar 3: 570 111 €
14. De begroting voor de "vaste financiële steun" (bouw of ombouw van de estuaire vaartuigen) heeft uitsluitend betrekking op 1 jaar en belooft 2 250 000 € voor 6 schepen (6 x 375 000 €). Voor vervoer met bestemming Vlaanderen worden maximaal 2 estuaire schepen voor de steunmaatregel geselecteerd, voor vervoer naar/van het Rijnbekken maximaal 4 schepen).
15. De begroting voor de "variabele financiële steun" heeft betrekking op 3 jaar en belooft ongeveer 3 990 000 € over drie jaar:
- (a) ongeveer 3 928 900 € voor de estuaire vaart (98% van de begroting);
 - (b) ongeveer 61 100 € voor de traditionele binnenvaart (2% van de begroting).

Cumulering

16. Cumulering met nationale of communautaire subsidieregelingen wordt niet toegestaan.

Begunstigden

17. De financiële steun wordt verleend op basis van een openbare en transparante selectieprocedure voor ondernemingen die één of meer geregelde containervervoerdiensten via de estuaire of binnenvaart tussen de Vlaamse kusthavens en terminals in het hinterland exploiteren of voornemens zijn te exploiteren.
18. Overeenkomstig de voorwaarden van de steunregeling kunnen één of twee dienstverleners worden geselecteerd. Het proefproject heeft betrekking op maximaal 6 estuaire schepen. De bouw en exploitatie van deze schepen wordt gegund op basis van de inhoud en de vergelijking van de ontvangen offertes.
19. De subsidie wordt verleend aan leveranciers van geregelde diensten, bestaande dan wel nieuwe, via estuaire vaart en vaart over de binnenwateren tussen de Vlaamse kusthavens en terminals gelegen op waterwegen in Vlaanderen en het Rijnbekken.
20. De regeling staat open en is toegankelijk voor alle belangstellende ondernemingen, particulier dan wel openbaar, die ongeacht hun nationaliteit of activiteit als 'dienstverlener' willen optreden.

21. Deze subsidie wordt derhalve niet verleend aan scheepsbouwondernemingen, havenautoriteiten, sloopseigenaars (voor zover zij geen eigen geregelde sloopvaartdienst inrichten) of in het binnenland gelegen terminals. Wél in aanmerking voor de subsidie komen dienstverleners die van plan zijn het vervoer te verzorgen via schepen voor de estuaire vaart of traditionele binnenschepen van en naar kusthavens in Vlaanderen.
22. Het in aanmerking komende verkeer is uitsluitend het vervoer van containers. Ander vervoer van goederen (ro-ro-vracht, traditionele stukgoederen, bulk in vloeibare of vaste vorm) valt niet onder de steunregeling.
23. Ook het zuiver maritiem vervoer komt niet in aanmerking.

Gedetailleerde beschrijving van de steunmaatregelen

a) Financiering van de estuaire vaart

24. Er zijn twee onderscheiden steunmaatregelen: (a) een **vaste financiële steun** voor de (om)bouw van schepen (investeringssteun) (b) een **variabele financiële steun** voor de exploitatie van de dienst.

a) Vaste financiële steun – Steun voor de technische aanpassing van traditionele binnenschepen aan de estuaire vaart – Steun voor (om)bouw

25. De "vaste financiële steun" wordt toegekend voor de ombouw van een traditioneel binnenschip tot een estuair schip of voor de bouw van een estuair schip.
26. Bedoelde steun is beperkt tot maximaal 20% van de van de totale bouwkost, met een maximum van 375 000 euro voor een estuair schip met een capaciteit van ca 220 TEU³. Dit maximum bedraagt 750 000 euro als het een estuair schip betreft met een capaciteit van ca 500-550 TEU.
27. De kosten voor het bouwen van een estuair schip en een normaal binnenschip zijn geanalyseerd in een studie die is uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksteam van de Gentse universiteit⁴.

³ "Twenty-foot Equivalent Unit". Een eenheid die gebaseerd is op een ISO-container van 20 voet lengte (6,10 m), gebruikt als statistische maat voor verkeersstromen of -capaciteit. Een standaard 40' ISO Series 1-container is gelijk aan 2 TEU's. Terminology on combined transport, UNECE/ECMT/EC, UNITED NATIONS, New York en Genève, 2001.

⁴ Studie uitgevoerd door professor P. Truijens van de Universiteit Gent, Vakgroep Mechanische Constructie en Productie, Afdeling Maritieme Techniek. Een kopie van die studie is bij de kennisgeving gevoegd.

28. Wat de kostprijs voor de bouw van een estuair schip en een traditioneel binnenschip betreft, wordt in de studie het volgende gesteld:

- de kostprijs voor de bouw van een traditioneel binnenschip van 110 x 11,40 m (220 TEU) voor droge lading en containers bedraagt [...] miljoen €;
- de kostprijs voor de bouw van een equivalent estuair schip bedraagt [...] miljoen €.

Bijgevolg kost de bouw van een estuair schip van 220 TEU [...] euro meer dan de bouw van een traditioneel binnenschip. De "vaste financiële steun" is echter beperkt tot een maximumsubsidie van 375 000 € voor een estuair schip met een capaciteit van ongeveer 220 TEU.

De berekening van een schip van 500/550 TEU is naar evenredigheid.

29. Wat de kostprijs voor het ombouwen van een traditioneel binnenschip tot een estuair schip betreft, wordt in bovengenoemde studie geconcludeerd dat het niet mogelijk is om zonder meer te stellen dat alle of bepaalde types van binnenschepen voor droge lading kunnen omgebouwd worden tot schepen geschikt voor de estuaire vaart. Dit moet eventueel geval per geval nagekeken worden. Daarmee is het ook niet mogelijk om een richtprijs te geven voor een dergelijke ombouw. Op basis van recente ervaringen zijn er geen voorstellen bekend voor het ombouwen van traditionele binnenvaartuigen naar estuaire schepen.

30. De kandidaat-dienstverlener kan een lager bedrag voor de gevraagde "vaste financiële steun" opgeven in zijn offerte, wat hem in het selectieproces een betere rangschikking zal geven. De particuliere partner moet dus in ieder geval ten minste 80% van de investeringskosten dragen.

31. Voorts wordt deze "vaste financiële steun" uitsluitend toegekend nadat het estuaire vaartuig of het aan de estuaire vaart aangepaste binnenschip in de vaart is genomen.

32. De bouw van een traditioneel binnenschip dat niet geschikt is voor estuaire vaart, valt niet onder deze steunregeling.

b) Variabele financiële steun – Opstartsteun

33. Overeenkomstig de aangemelde maatregel moet de kandidaat-dienstverlener een estuaire vaartroute exploiteren tussen Zeebrugge en diverse bestemmingen binnen Vlaanderen of in het Rijnbekken, dan wel een geregelde containervervoerdienst over de binnenwateren tussen Oostende/Zeebrugge en verschillende bestemmingen in Vlaanderen.

34. Gedurende een opstartperiode van 3 jaar (de "steunperiode") kan de dienstverlener een "variabele steun" krijgen per TEU.

* Zakengeheim

35. Gedurende de "steunperiode" moet de dienstverlener een bepaald volume containerverkeer tot stand brengen. Ook gedurende de volgende zeven jaar moet de dienstverlener jaarlijks zorgen voor een afdoende volume van containervervoer via de binnenvaart/estuaire vaart. Wanneer hij tijdens de "steunperiode" of de daarop volgende 7 jaar zijn verplichtingen wat het containerverkeersvolume betreft niet nakomt, kunnen sancties worden opgelegd.

36. De volgende steunbedragen per TEU worden verleend⁵:

- een maximum van 4,4 € voor elke 20 voet-equivalent (TEU) die wordt geladen op of gelost van een binnenschip voor een route tussen de kusthavens en de terminals in Vlaanderen. Dit bedrag wordt in de loop van de eerste drie jaar elk jaar gehalveerd⁶. Het steunbedrag gedurende drie jaar bedraagt dus gemiddeld 2,57 € per TEU-equivalent per jaar.
- een maximum van 16,14 € voor elke 20 voet-equivalent (TEU) die wordt geladen op of gelost van een binnenschip voor een route tussen de kusthavens en de terminals in het Rijnbekken. Dit bedrag wordt in de loop van de eerste drie jaar elk jaar gehalveerd⁷. Het steunbedrag gedurende drie jaar bedraagt dus gemiddeld 9,42 € per TEU-equivalent per jaar.

37. De bedragen van 4,4 € en 16,14 € komen overeen met de extra kosten voor het vervoer via de estuaire vaart/binnenwateren ten opzichte van de kosten voor het wegvervoer, berekend met de volgende vertrekpunten en bestemmingen:

- Zeebrugge-Mechelen (bij de Willebroek-terminal op het zeekanaal Brussel-Schelde) over een afstand van 117 km;
- Zeebrugge-Herentals (bij de Meerhout-terminal op het Albertkanaal) over een afstand van 135 km;
- Zeebrugge-Duisburg (bij de Duisburg-terminal) over een afstand van 274 km.

38. De kosten van het vervoer over de weg (kost per container) zijn de volgende:

	Zeebrugge-Mechelen (euro - afgerond)	Zeebrugge-Herentals (euro - afgerond)	Zeebrugge-Duisburg (euro - afgerond)
Kosten voor laden container op vrachtwagen	[...]	[...]	[...]
Vervoerskosten	[...]	[...]	[...]
Kosten voor lossen container van vrachtwagen	[...]	[...]	[...]
TOTAAL	[...]	[...]	[...]

⁵ De berekeningen van de Belgische autoriteiten zijn bevestigd door twee onafhankelijke consultants: COMiSOL, bvba (Centrum voor Operationeel Management, Mobiliteit, Innovatie, Strategie, Organisatie en Logistiek) en Clusters, bvba Management & Transport consultants.

⁶ In het tweede jaar wordt dus een subsidie van 2,2 euro per TEU toegekend en in het derde jaar een subsidie van 1,1 euro per TEU.

⁷ In het tweede jaar wordt dus een subsidie van 8,07 euro per TEU toegekend en in het derde jaar een subsidie van 4,03 euro per TEU.

39. De kosten voor het vervoer via de estuaire vaart (kost per container) zijn de volgende⁸:

	Zeebrugge -Mechelen (euro - afgerond)		Zeebrugge -Herentals (euro - afgerond)		Zeebrugge -Duisburg (euro - afgerond)	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Kosten voor laden container op estuair schip (in zeehaven)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vaartkosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kosten voor lossen container van estuair schip (in binnenlandse terminal)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kosten voor laden container op vrachtwagen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vervoerskosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kosten voor lossen container van vrachtwagen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kosten voor laden container op lichter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vaartkosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kosten voor lossen container van lichter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

40. Er kan dus worden gesteld dat de zuivere vervoerskosten bij binnenvaart met estuaire schepen aanzienlijk lager liggen dan de kosten van vervoer over de weg. Rekening houdend met de kosten ten gevolge van de extra overslag die vereist is om de containers de verscheper en/of bestemming te doen bereiken, liggen de totale vervoerskosten bij binnenvaart met estuaire schepen echter hoger dan die van wegvervoer.

41. Ervan uitgaande dat 50% van het totale volume wordt vervoerd met 20'-containers en 50% met 40'-containers, kan worden gesteld dat de gemiddelde kostprijs van vervoer bij binnenvaart met estuaire schepen de volgende is:

- [...] € voor de route Zeebrugge-Mechelen;
- [...] € voor de route Zeebrugge-Herentals;
- [...] € voor de route Zeebrugge-Duisburgregio.

⁸ De volgende berekening van de vervoerskosten via de estuaire binnenvaart is eveneens gebaseerd op de huidige marktтарieven voor de behandeling van containers en op informatie die is verkregen van de eventuele dienstverleners. De aanname die ten grondslag van de berekening ligt, is dat een retourreis wordt gemaakt op dezelfde wijze als bij het wegvervoer. Er is ook rekening gehouden met het vervoer over de weg over een beperkte afstand van de binnenlandse containerterminal tot de eindbestemming. Deze afstand is gebaseerd op een marktoverzicht. Bij de berekening is geen rekening gehouden met de kosten ten gevolge van de langere transitotijd bij vervoer via de binnen- of estuaire vaart. Dit zijn onder meer de intrest- en afschrijvingskosten. Er is evenmin rekening gehouden met het feit dat de containers bij vervoer via de binnenvaart langer onderweg zijn, waarvoor er dus meer huur moet worden betaald.

42. De voorgestelde steun bedraagt dus minder dan het aldus berekende prijsverschil tussen vervoer bij binnenvaart met estuaire schepen en vervoer over de weg. De variabele financiële steun compenseert de externe en specifieke infrastructuurkosten ten opzichte van het concurrerende wegvervoer.

	Zeebrugge-Mechelen (euro - afgerond)	Zeebrugge-Herentals (euro - afgerond)	Zeebrugge-Duisburg (euro - afgerond)
	Weg/Estuaire	Weg/Estuaire	Weg/Estuaire
TOTAAL	[...]	[...]	[...]

b) Financiering van de traditionele vaart over de binnenwateren

43. De traditionele vaart over de binnenwateren komt niet in aanmerking voor de "vaste financiële steun" met het oog op de (om)bouw van schepen. De "variabele steun" wordt verleend voor zowel nieuwe als bestaande diensten. Slechts 2% van de in het kader van de variabele steun uitgetrokken middelen zijn echter gereserveerd voor de traditionele vaart. De voorwaarden lopen gelijk met die voor de estuaire vaart.

Selectie van de dienstverleners

44. Teneinde een transparante en gelijke behandeling te waarborgen, zullen de dienstverleners worden geselecteerd overeenkomstig de wetgeving inzake openbare aanbestedingen via een onderhandelingsprocedure met voorafgaande uitnodiging tot het indienen van offertes, met name gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
45. Daar bovenop zal het project worden bekendgemaakt in de specifieke sector van de binnenvaart en zal een oproep worden gericht tot organisaties zoals Promotie Binnenvaart Vlaanderen en tot de gespecialiseerde media.
46. Iedere kandidaat-dienstverlener kan een offerte indienen waarin het bedrag wordt vermeld van de gevraagde "vaste financiële steun" voor de levering van geregelde containervervoerdiensten. Op dezelfde wijze kunnen de kandidaat-dienstverleners de door hen gevraagde "variabele financiële steun" specificeren. Hoe lager de in de offerte gevorderde bedragen, hoe beter de rangschikking in de selectieprocedure. Het bedrag van de gevraagde vaste en variabele financiële steun mag echter nooit hoger liggen dan het door het Vlaams Gewest vastgestelde maximum voor de vaste en variabele financiële steun.
47. Het Vlaams Gewest belast het agentschap Waterwegen en Zeekanaal NV met het beheer van de aangemelde maatregel⁹. Deze NV zal een overeenkomst sluiten met één of meer dienstverleners op basis van de ingediende offerte(s). Deze overeenkomst is gebaseerd op de voorwaarden van de steunregeling en op de condities van de aanvaarde offerte (eventueel na onderhandelingen gewijzigd).

⁹ Het Waterwegen en Zeekanaal is als onafhankelijk extern agentschap van het Vlaams Gewest belast met de administratie van de steunregeling.

Beoordelingscriteria

48. De voorstellen worden geëvalueerd op basis van de zes algemene criteria die zijn vastgelegd in artikel 115 van het besluit van de Vlaamse regering en bijlage 3 van de kennisgeving. Deze criteria kregen de volgende volgorde van belang¹⁰:

- 1.- de beschikbaarheid of het kunnen beschikken over geschikte schepen die aan de commerciële en technische randvoorwaarden voldoen om het transport van en naar de kustzeehavens te verzekeren;
- 2.- de geboden garanties voor het voortzetten van het project tijdens en na de steunperiode;
- 3.- de totaaluitgave die met de subsidie gepaard gaat, in eerste orde op basis van de door de kandidaat-dienstverlener opgegeven forfaitaire eenheidsprijzen en de door het Vlaams Gewest vooropgestelde capaciteit aan equivalente TEU, in tweede orde op basis van de gemiddelde uitgave per equivalente TEU zoals blijkt uit de voorstellen van de kandidaat-dienstverlener;
- 4.- inzicht in de werkelijke getransporteerde volumes en omrekening naar equivalente TEU. De garanties die geboden worden naar controlemogelijkheden aangaande het aantal equivalente TEU;
- 5.- het jaarlijkse inzetbaarheidspercentage voor de estuaire schepen op basis van de opgave van de "significante golfhoogte" waaraan de schepen zullen beantwoorden. Bij een hoger vooropgezette significante golfhoogte (dus ook inzetbaarheidspercentage) zal de inschrijver zich gunstiger rangschikken;
- 6.- het aantal verzekerde binnenvaartverbindingen (bestemmingen) tussen de kustzeehavens en de Vlaamse hinterlandterminals enerzijds, het Rijnbekken anderzijds.

Verplichtingen van de dienstverlener en sancties

49. Om in aanmerking te komen voor steun moet de dienstverlener:

- één of meer gedetailleerde navigatieschema's in beide vaartrichtingen voorleggen die gelden voor het gehele jaar;
- het aanbod in de zeehavens verwerken, ongeacht de maritieme bestemming of oorsprong;
- een niet-discriminerende toegang waarborgen voor alle potentiële gebruikers van deze diensten¹¹;

¹⁰ De specifieke criteria voor de 2 maatregelen zijn de volgende:

A. Vaste financiële steun (uitsluitend voor estuaire schepen):

- 1.- de beschikbaarheid van het estuaire schip;
- 2.- het jaarlijkse inzetbaarheidspercentage van het estuaire schip uitgedrukt als een percentage van 365 dagen, waarbij 365 dagen = 100%;
- 3.- de significante golfhoogte waarbij het estuaire schip te allen tijde kan varen;
- 4.- het aantal door het estuaire schip verzekerde kustvaartverbindingen naar en van Vlaanderen en het Rijnbekken;
- 5.- het minimumbedrag van de door de begunstigde gevorderde steun.

B. Variabele financiële steun:

- 1.- de kwaliteit van het project in termen van de bereikte *modal shift* naar de binnenwateren, uitgedrukt in equivalente TEU;
2. het minimum door de begunstigde gevraagde bedrag van steun per equivalente TEU;
3. het door de inschrijver te nemen engagement gebaseerd op te vervoeren volumes voor de eerste drie jaar van de overeenkomst (de steunperiode) en in de daarop volgende zeven jaar;
4. garanties van de inschrijver aangaande het vermijden van het vervoer van lege containers.

- de vastgelegde dienstregeling en frequenties nakomen;
- een financieel plan toezenden waarin de kosten voor de uitvoering van de activiteit en de verwachte rentabiliteit zijn gespecificeerd (de projecten moeten leefbaar zijn na het verstrijken van een periode van maximaal drie jaar).

50. In de loop van de "steunperiode" moet de dienstverlener een minimumaantal TEU's vervoeren:

- gedurende het eerste jaar 40% van de beschikbare capaciteit;
- gedurende het tweede jaar 60% van de beschikbare capaciteit;
- gedurende het derde jaar 80% van de beschikbare capaciteit.

51. De dienstverlener is verplicht om, per jaar en per bestemming, ten minste een capaciteit van 114 783 TEU¹² voor de bestemming Vlaanderen (bij exploitatie van twee schepen van 220 TEU met bestemming Vlaanderen) en ten minste 10 000 TEU¹³ voor de bestemming Rijnbekken (bij exploitatie van vier schepen van 220 TEU) beschikbaar te stellen.

52. Wanneer deze minimumvolumes met bestemming Vlaanderen en Rijnbekken niet worden gehaald, zal de variabele financiële steun worden verlaagd pro rata het verschil met de in punt 50 genoemde minimumverplichting (40%, 60%, 80%) vermenigvuldigd met de eenheidsprijzen per TEU in het desbetreffende jaar.

53. Voorts moet de dienstverlener de garantie bieden dat vervoer via de estuaire en binnenvaart permanent mogelijk blijft in de periode van 7 jaar volgende op de "steunperiode". In dat verband moet de dienstverlener gedurende deze periode per jaar een minimumtrafiek van 80% van de beschikbare capaciteit waarborgen.

54. De dienstverlener wordt beboet als hij bedoelde volumes in deze periode van 7 jaar niet haalt.

55. Wanneer het relevante minimumvolume niet wordt bereikt – wat impliceert dat het project als zodanig mislukt is en dat er klaarblijkelijk geen markt bestaat voor vervoer naar het hinterland via de estuaire of binnenvaart – verliest de kandidaat-dienstverlener in het tweede en derde jaar van het project een deel van de verkregen "variabele financiële steun" en betaalt hij in jaar 4 tot en met 10 een boete naar gelang van de investeringssteun en het daadwerkelijk vervoerde volume. In het ergste geval dient de kandidaat-dienstverlener alle in het kader van de regeling ontvangen financiële steun terug te betalen, gespreid over een periode van jaar 4 tot en met jaar 10.

¹¹ Door zijn offerte in te dienen bevestigt de kandidaat-dienstverlener alle vracht van de verschillende maritieme scheepseigenaars in Zeebrugge (en Oostende) te zullen behandelen. In andere woorden, van de dienstverlening worden geen scheepseigenaars of bevrachters uitgezonderd waardoor zij geen toegang zouden krijgen tot het gesubsidieerde vervoer naar het hinterland via de estuaire of binnenvaart.

¹² De administratie maakte de volgende aannamen: varen gedurende 300 dagen per jaar met twee schepen van elk 220 TEU en een retourtrip Zeebrugge-Vlaanderen om de 2,3 dagen.

¹³ De administratie maakte de volgende aannamen: varen gedurende 300 dagen per jaar met vier schepen van elk 220 TEU en een retourtrip Zeebrugge-Vlaanderen om de 4,8 dagen.

56. In theorie houdt dit in dat, als het huidige (beperkte) volume van vervoer uit/naar Zeebrugge via de estuaire en binnenvaart niet kan worden verhoogd, de totale vaste financiële steun voor de (om)bouw van schepen moet worden terugbetaald op het einde van de periode van 10 jaar. De regeling bevat dus een krachtige 'stimulans' om er de kandidaat-dienstverlener daadwerkelijk toe aan te sporen vervoer naar het hinterland via de waterwegen te bevorderen.

Toezietsmechanisme

57. In de steunregeling wordt geen onderscheid gemaakt tussen lege en volle containers. Naar alle waarschijnlijkheid is het vrij moeilijk om het exacte gewicht van elke container te kennen. Het doel is het vervoer van (volle of ledige) containers over de weg te voorkomen. Daarom verdient het de voorkeur de aandacht vooral te richten op het aantal TEU's ongeacht of die vol dan wel leeg zijn.

58. De regeling moet echter een mechanisme omvatten om te voorkomen dat lege containers heen en weer worden vervoerd met als enige doel telkens de desbetreffende financiële steun te ontvangen. De offertes van de kandidaat-dienstverleners zullen daarom ook worden geëvalueerd in het licht van de door de dienstverlener verstrekte garanties dat dergelijke situaties worden vermeden. Elke container heeft een uniek identificatienummer. Bedoelde garanties kunnen worden geleverd op basis van controle via geïnformatiseerde monitoring en follow-up van de bestemmingen over zee.

59. De financiële steun overeenkomstig deze regeling wordt pas toegekend nadat de administratie heeft geverifieerd dat de investeringen daadwerkelijk zijn uitgevoerd (gebaseerd op door de onderneming verstrekte documenten of controle ter plaatse).

Vervoersmarkt en eventuele effecten van de steunmaatregel

60. Overeenkomstig de Belgische autoriteiten is de vervoersmarkt die de effecten van de maatregel ondergaat, de markt van het containervervoer tussen de Vlaamse havens en het Belgische (Vlaamse) hinterland/Rijnbekken.

61. Het containervervoer over de weg en het containervervoer over de binnenwateren voldoet aan onderling verschillende behoeften. Het wegvervoer wordt doorgaans gebruikt voor vervoer over vrij korte afstanden en is specifiek afgestemd op ro-ro-containervervoer (Roll On / Roll Off).

62. Naar verwachting zullen ro-ro-containers die al op een oplegger zijn geplaatst niet snel via de binnenwateren worden vervoerd (de kans is klein zolang er geen economische faciliteiten worden geboden). De groei van het containervervoer over de binnenwateren moet voornamelijk komen van Lo-Lo-containers (Lift On / Lift Off) en situeert zich dus voornamelijk in het intercontinentale vervoer. Dit laatste is momenteel slechts goed voor 24%¹⁴ van de containertrafik in Zeebrugge. Om ro-ro-containers aan te trekken moet het financieel interessant zijn om de extra overlading in het havengebied te verrichten.

¹⁴ In grootteorde: zie jaarverslag 2001 MBZ blz. 18: internationaal 2 522 643 ton tot 10 585 393 ton.

63. De groei van het internationale Lo-Lo-containervervoer via de haven van Zeebrugge is te danken aan de bouw van een nieuwe terminal in de haven. Naar verwachting zal de komende jaren in Zeebrugge een containertrafiek van 2 000 000 à 2 500 000 TEU worden gegenereerd.
64. De dankzij de subsidieregeling verhoopte groei van het vervoer over de binnenwateren wordt vooral verwacht in de doelgroep van het Lo-Lo-containervervoer over lange (het Rijnbekken) en middellange (Vlaanderen) afstand.
65. De voornaamste doelstelling van de subsidieregeling is een groot deel van deze groei van het Lo-Lo-containervervoer via de binnenwateren te doen verlopen.
66. De bestemmingen in kwestie worden ook door de spoorwegen bediend, maar het spoorwegvervoer is vooral op de zeer lange afstand gericht (Oostenrijk, Italië, Zwitserland en Zuid-Europa). Naar raming is een groei in absolute cijfers gewaarborgd. Anderzijds is het bekend dat de capaciteit van de spoorwegverbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen, gezien de beperkte capaciteit van lijn 50 tussen Gent en Brugge (Dudzele), te beperkt is om op korte en middellange termijn de groei van het containervervoer door de ingebruikname van nieuwe terminals in Zeebrugge op te vangen.
67. Er bestaan momenteel in Vlaanderen verschillende diensten van gecombineerd vervoer tussen Zeebrugge en ongeveer negen containerterminals (een aantal nieuwe terminals wordt momenteel gebouwd) in Vlaanderen. Vele in- en uitvoerondernemingen in het Gewest verzenden containers naar en van de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam. Deze verkeersstromen verlopen wat de kusthavens betreft grotendeels over de weg en gedeeltelijk over het spoor, dat vooral gericht is op de directe verbinding met Italië en Zuid-Europa, maar voornamelijk een shuttle-verbinding verzorgt tussen Antwerpen en Zeebrugge. **De huidige capaciteit van de railverbinding maakt op korte termijn geen drastische expansie mogelijk omdat nieuwe lijnen nog moeten worden aangelegd.**
68. Dit neemt niet weg dat de aanvoer van containers over zee op korte termijn sterk zal toenemen, wat inhoudt dat alleen het vervoer over de binnenwateren een oplossing kan bieden. Afgezien van het vervoer over de binnenwateren is het vrachtwagenvervoer de enige optie, wat de hinder van het verkeer over de weg nog zou doen toenemen. Het langeafstandsrailvervoer staat niet noodzakelijk in concurrentie met het vervoer over de binnenwateren dat immers voornamelijk gericht is op het Rijnbekken en Vlaanderen.
69. Tenslotte wordt door de Belgische autoriteiten aangestipt dat de steun wordt verleend aan exploitanten van vervoersdiensten over de binnenwateren en niet aan exploitanten van terminals. Op die wijze wordt een voordeeleffect (grootschalige overstap van leveranciers van binnenvaartdiensten naar een gesubsidieerde terminal) vermeden, dat uit de toekenning van steun aan terminalexploitanten zou kunnen voortvloeien.

3. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

Aanwezigheid van steun

70. Overeenkomstig art. 87, lid 1, van het EG-Verdrag zijn, behoudens de afwijkingen waarin het Verdrag voorziet, steunmaatregelen van een lidstaat die de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten beïnvloedt.
71. Aanwezigheid van staatsmiddelen Op grond van de voorgestelde regeling ontvangen de geselecteerde begunstigden staatsbijdragen voor, in de eerste plaats, de ombouw van een traditioneel binnenschip tot een estuair schip of de bouw van een estuair schip en, in de tweede plaats, voor het opstarten van een estuaire vaarroute. Door de overheid van het Vlaams Gewest is voor drie jaar een budget van 6 240 776€ toegewezen. De Commissie concludeert dat de voorwaarde van staatsmiddelen aanwezig is in onderhavig geval.
72. Selectief economisch voordeel: Op grond van de voorgestelde regeling ontvangen de geselecteerde begunstigden de betreffende subsidie. Andere op hetzelfde gebied actieve nationale ondernemingen of ondernemingen van andere lidstaten ontvangen echter geen dergelijke bijdragen. Aldus versterken de maatregelen de concurrentiepositie van de begunstigden ten opzichte van andere in de intracommunautaire handel actieve ondernemers. De Commissie concludeert dat de maatregel voorziet in een economisch voordeel dat van invloed zal zijn op bepaalde ondernemers op het gebied van de binnenvaart met uitsluiting van andere ondernemers.
73. Concurrentievervalsing en effect op de communautaire handel: Wanneer door een lidstaat verleende steun de positie van een onderneming ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het intracommunautaire handelsverkeer versterkt, moet dit handelsverkeer worden geacht te worden beïnvloed door de steun¹⁵. In onderhavig geval versterkt de aangemelde maatregel de positie van de begunstigde ondernemingen ten opzichte van andere in de intracommunautaire handel actieve ondernemingen.
74. In dat verband is de omstandigheid dat een sector van de economie op gemeenschapsniveau is geliberaliseerd, geschikt om een werkelijke of potentiële weerslag van de steun op de mededinging alsmede het effect daarvan op het handelsverkeer tussen de lidstaten vast te stellen.¹⁶ Met name heeft Verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn¹⁷ in artikel 1 de toegang tot de cabotagemarkten geliberaliseerd per 1.1.1993. Bovendien heeft Verordening (EG) nr. 1356/96 van de Raad van 8 juli

¹⁵ Zie met name zaak 730/79, *Philip Morris/Commissie*, Jurispr. 1980, blz. 2671, punt 11; Zaak C-53/00 *Ferring*, Jurispr. 2001, blz. I-9067, punt 21; en zaak C-372/97 *Italië/Commissie*, Jurispr. 2004, blz. I-3679, punt 44.

¹⁶ Zie zaak C-409/00 *Spanje/Commissie*, Jurispr. 2003, blz. I-1487, punt 75.

¹⁷ PB L 373 van 31.12.1991, blz.1.

1996 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren, tussen lidstaten, om voor dit vervoer het vrij verrichten van diensten te verzekeren¹⁸ in artikel 2 de toegang tot de markt voor internationaal vervoer over de binnenwateren geliberaliseerd per 2 augustus 1996.

75. Het is trouwens niet noodzakelijk dat de begunstigde onderneming zelf aan het intracommunautaire handelsverkeer deelneemt. Immers, wanneer een lidstaat steun toekent aan een onderneming, kan de binnenlandse activiteit in stand blijven of stijgen, met als gevolg dat de kansen van in andere lidstaten gevestigde ondernemingen om in die lidstaat op de markt te komen, afnemen¹⁹. Bovendien kan de versterking van een onderneming die voordien niet deelnam aan het intracommunautaire handelsverkeer, haar in een situatie brengen waardoor zij de markt van een andere lidstaat kan betreden.
76. Gezien het bovenstaande is de Commissie van mening dat de aangemelde steunregeling steun inhoudt als bedoeld in artikel 87, eerste lid, en derhalve in beginsel verboden is, tenzij zij verenigbaar kan worden geacht met de gemeenschappelijke markt krachtens een in het Verdrag of in afgeleide wetgeving voorziene vrijstelling.
77. De Commissie is van oordeel dat de onderhavige steunregeling betrekking heeft op twee verschillende soorten steun: in de eerste plaats steun voor de bouw of de ombouw van estuaire schepen, in de tweede plaats steun voor het opstarten van binnenvaartdiensten.

Maatregel 1 "vaste financiële steun" betreffende de financiering van de bouw of de ombouw van estuaire schepen

Rechtsgrondslag voor de beoordeling

78. De Commissie is van oordeel dat de "vaste financiële steun" niet kan worden gerechtvaardigd op grond van de vrijstellingen van artikel 87, lid 2, van het EG-Verdrag. Artikel 87, lid 3, onder a), b) en d), is evenmin van toepassing op onderhavig geval.
79. De communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer²⁰ zijn niet van toepassing op binnenvaartdiensten. Bovendien is zuiver zeevervoer uitgesloten van de onderhavige regeling.
80. Volgens artikel 70 van het EG-Verdrag zijn de fundamentele doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid die van het Verdrag zelf. Artikel 73 van het EG-Verdrag bepaalt dat steunmaatregelen verenigbaar zijn met het Verdrag, indien zij beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer. Steunmaatregelen die volgens de Commissie een dergelijke coördinatie tot stand brengen, zijn krachtens artikel 73 rechtens vrijgesteld van het verbod in artikel 87, lid 1. Het begrip coördinatie in artikel 73 behelst meer dan het bevorderen van de ontwikkeling van een bedrijfstak; het impliceert een zekere mate van planning

¹⁸ PB L 175 van 13.07.1996, blz.7.

¹⁹ Zie in dat verband met name zaak C-310/99 *Italië/Commissie*, Jurispr. 2002, blz. I-2289, punt 84.

²⁰ PB C 13 van 17.01.04, blz. 3.

door de Staat²¹. In het licht van de ontwikkelingen op liberaliseringsgebied is de behoefte aan financiële maatregelen van de staat ten behoeve van de coördinatie van het vervoer over land nu aanzienlijk verminderd. Het beleid van de Commissie beoogt echter het creëren van een evenwicht tussen de verschillende vervoersmodaliteiten en het versterken van het concurrentievermogen van alternatieve vervoerswijzen ten opzichte van het wegvervoer²². De Commissie heeft het standpunt ingenomen dat het concept van steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer verband houdt met de behoefte aan staatsbemoediging die wordt ingegeven door het ontbreken van concurrerende markten of door vormen van marktfalen²³.

81. De Commissie herinnert eraan dat de vervoerssector lijdt onder negatieve externe effecten die toe te schrijven zijn aan het feit dat verschillende modaliteiten niet de reële kosten betalen die zij voor de maatschappij inhouden²⁴. Bijgevolg wordt intermodale concurrentie belemmerd en zijn markttekortkomingen het gevolg.
82. Derhalve is de Commissie van mening dat er behoefte kan zijn aan staatsbemoediging voor coördinatiemaatregelen in de binnenvaart, vooral wanneer men rekening houdt met de doelstelling van de steunregeling om groei in het binnenlandse en internationale binnenvaartvervoer te stimuleren en technische vervoersbelemmeringen op te heffen.

²¹ Zie met name Beschikking van de Commissie van 16 december 2003, N 464/2003, Verenigd Koninkrijk - Company Neutral Revenue Scheme (CNRS) PB C 16 van 22.1.2004, blz. 25.

²² Witboek - Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen. COM(2001) 370 van 12.9.2001 blz. 15. In dezelfde zin wordt in de Mededeling Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie, COM (2006) 314 van 22.6.2006 gesteld: "De doelstellingen van het Europese vervoersbeleid die zijn vermeld in het Witboek van 1992 en dat van 2001 en deze mededeling blijven van toepassing: in Europa een efficiënt en doelmatig vervoerssysteem tot stand brengen (...)". Bovendien wordt in punt 9 gesteld: "Het Europees beleid inzake duurzame mobiliteit moet gebruik maken van een groter aantal beleidsinstrumenten waarbij eventueel wordt gestreefd naar een overschakeling op milieuvriendelijker vervoerswijzen, met name op lange afstand, in stedelijke gebieden en op corridors die met congestie kampen.". Voor wat betreft de gemeenschappelijke doelstelling om het zwaartepunt op de vrachtvervoersmarkt te verschuiven in de richting van de binnenvaart wordt met name in de Mededeling van de Commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart "NAIADES" - *Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart*, COM (2006) 6 van 17.1.2006, punt II, derde alinea, gesteld: "In de context van de geliberaliseerde binnenvaartmarkt, wenst de Europese Commissie de binnenvaart te versterken en haar concurrentiepositie te versterken, met name door te streven naar een betere integratie in multimodale vervoersketens.". Verder worden soortgelijke ideeën ontwikkeld in de Mededeling *Goederenlogistiek in Europa - Sleutel tot duurzame mobiliteit*, COM(2006) 336 of 28.6.2006.

²³ Beschikking van de Commissie van 16 december 2003, N 464/2003, -Verenigd Koninkrijk -Company Neutral Revenue Scheme (CNRS), PB C 16 van 22.1.2004, p 25; Beschikking van de Commissie van 10.12.2003, N 810/02 - Italië - Stimuleringsregeling voor goederenvervoer per spoor — Artikel 38 van Wet nr. 166 van 1 augustus 2002, PBC 41 van 17.2.2004, blz.6; Beschikking van de Commissie van 3.3.2003, N 335/03, -Italië- Friulia-Venezia-Giulia- Steun voor de verwezenlijking van diensten voor gecombineerd rail-wegvervoer; Beschikking van de Commissie van 1.10.2003, Italië (Provincie Trento)-, N 64/03, Steunverlening ten behoeve van gecombineerd vervoer, PB C 284 van 27.11.2003, blz. 2; Beschikking van de Commissie van 27.2.2002, Italië (autonome provincie Bolzano-Alto Adige) N 638/01 Uitvoeringsbepalingen van artikel 9 van provinciale wet nr. 37 van 14 december 1974 als gewijzigd bij artikel 29, lid 2, van provinciale wet nr. 2/2001, PB C 88 van 12.4.2002, blz.16; Beschikking van de Commissie van 20.6.2001, Oostenrijk N 219/01-Proefprogramma voor de ontwikkeling van intermodaal transport en ter bevordering van projecten voor gecombineerd vervoer op de Donau, PB C 244 of 1.9.2001; Beschikking van de Commissie van 22.10.1997, N 79/97 -Nederland, PB C 377 van 12.12.1997, blz. 3; Beschikking van de Commissie van 21.04.1999, N 588/98 -Nederland, PB C 166 van 12.06.1999, blz. 6; Beschikking van de Commissie van 4.5.1999, C 21/98 -Italië, PB L 227 van 28.8. 1999, blz. 12;

²⁴ Zie vorige voetnoot.

83. De aangemelde steun voor de estuaire vaart verbetert voor de Vlaamse kusthavens de balans tussen de vervoersmodaliteiten en zorgt voor een betere werking van de intermodale vervoersketen als geheel, hetgeen een fundamenteel doel van het communautaire vervoersbeleid is. Door gebruik te maken van de estuaire vaart kan een verschuiving van het wegvervoer naar andere milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten worden gerealiseerd. Dit gebeurt momenteel niet, als gevolg van de moeilijkheden om op dit estuaire deel van de route over een korte afstand met schepen te varen. Met name wijst de Commissie op de technische moeilijkheden om bepaalde delen van het binnenvaartnet in België te bevaren, hetgeen het gebruik van deze vervoerswijze in vergelijking met andere minder milieuvriendelijke vervoerswijzen oneconomisch maakt. Om dit te ondervangen, moeten binnenschepen gebruik maken van alternatieve routes via zee, hetgeen alleen mogelijk is door gebruik te maken van schepen die speciaal gebouwd zijn voor de estuaire vaart of door normale binnenschepen voor de estuaire vaart aan te passen.
84. De Commissie is derhalve van oordeel dat artikel 73 van het Verdrag de passende rechtsgrondslag vormt om de steun voor de bouw of de ombouw van estuaire schepen aan te toetsen.
85. Verordening 1107/70²⁵ van de Raad voert artikel 73 van het Verdrag exhaustief uit²⁶ en voorziet in specifieke vrijstellingen voor steun die geacht wordt te voldoen aan de behoeften aan coördinatie van de het vervoer over land. Artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening 1107/70 bepaalt dat de lidstaten staatssteun mogen verlenen: *"tot het in werking treden van gemeenschappelijke voorschriften inzake de toerekening van de kosten van de weg , wanneer de steun wordt toegekend aan ondernemingen die de kosten van de door hen gebruikte infrastructuur moeten dragen , terwijl andere ondernemingen zulks niet doen ; bij de beoordeling van de hoogte der aldus toegekende steun moet rekening worden gehouden met de infrastructuurkosten welke de concurrerende takken van vervoer niet behoeven te dragen "*.
86. Met betrekking tot de binnenvaart erkent de Commissie dat deze vrijstelling geldt voor de gebruikers van binnenvaartinfrastructuur en gericht is op het compenseren van deze gebruikers voor de extra financiële lasten die zij moeten dragen in vergelijking met gebruikers van andere vervoersmodaliteiten. De dienstverlener die de containers langs de waterweg wil vervoeren, zal bepaalde externe en specifieke infrastructuurkosten moeten dragen die niet optreden bij het wegvervoer. Deze extrakosten, die worden verergerd door het ontbreken van een Noorderkanaal, komen onder meer voort uit het feit dat op de moeilijk bevaarbare kanalen meerdere sluizen moeten worden doorgevaren en dat schepen aan de estuaire vaart dienen te worden aangepast (estuaire deel van de route).
87. Overeenkomstig de praktijk die de Commissie volgt bij de behandeling van staatssteundossiers moet de steun aan de volgende voorwaarden voldoen om als

²⁵ Verordening (EEG) 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, PB L 130 van 15 juni 1970.

²⁶ Arrest van het Hof van 24 juli 2003, Altmark Trans GmbH, zaak C-280/00, Jurispr. 2003, blz. I-07747, blz.107.

steun voor de coördinatie van vervoer in de zin van art. 73 van het EG-Verdrag²⁷ en de bij artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening 1107/70 vastgestelde uitvoeringsvoorwaarden te kunnen worden beschouwd:

- (1) Communautair belang en evenredigheid: het doel van de steun is in het belang van de Gemeenschap en het steunbedrag wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt;
- (2) De steun compenseert onbetaalde externe en infrastructuurkosten van concurrerende vervoersmodaliteiten;
- (3) De steun wordt onder niet-discriminatoire voorwaarden verleend;
- (4) De steunregeling is transparant en in de tijd beperkt;
- (5) De steun leidt niet dermate tot concurrentievervalsing dat deze strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

Verenigbaarheid van de steun

(1) Communautair belang en evenredigheid: het doel van de steun is in het belang van de Gemeenschap en het steunbedrag wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt

88. Een van de expliciete doeleinden van de aangemelde regeling is het bevorderen van de overheveling van vrachtverkeerstromen van de weg naar de binnenvaart door het vinden van alternatieven voor de technische moeilijkheden waarmee sommige delen van het Belgische binnenvaartnet worden geconfronteerd. Zoals geschetst in het Witboek van de Commissie over het Europees vervoersbeleid²⁸ is de binnenvaart een van de sectoren waarvan, met name wat goederen betreft, het succes afhangt van de inspanningen om de modale balans naar meer milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten te verschuiven. Aangezien de steunregeling het gebruik van de binnenvaart moet vergroten, kan zij beschouwd worden als een belangrijk element in het bereiken van de beleidsrichtsnoeren in het Commissiewitboek. Het "Marco Polo"-programma²⁹ beoogt eveneens de vervoers- en logistieke sector te helpen bij het tot stand brengen van aanhoudende

²⁷ Beschikking van de Commissie van 5.7.2005, België, N 249/04 Steunregeling voor gecombineerd vervoer, PB C 280 van 12.11.2005, blz 9; Beschikking van de Commissie van 16 december 2003, N 464/2003, -Verenigd Koninkrijk -Company Neutral Revenue Scheme (CNRS) Beschikking van de Commissie van 10.12.2003, N 810/02 - Italië - Stimuleringsregeling voor goederenvervoer per spoor — Artikel 38 van Wet nr. 166 van 1 augustus 2002, PBC 41 van 17.2.2004, blz.6; Beschikking van de Commissie van 3.3.2003, N 335/03, -Italië- Friulia-Venezia-Giulia- Steun voor de verwezenlijking van diensten voor gecombineerd rail-wegvervoer; Beschikking van de Commissie van 1.10.2003, Italië (Provincie Trento), N 64/03, Steunverlening ten behoeve van gecombineerd vervoer, PB C 284 van 27.11.2003, blz. 2; Beschikking van de Commissie van 19 september 2001, N 500/2001 – Verenigd Koninkrijk, *Netwerktolagen voor erkende beheerders van zware spoorinfrastructuur*, Beschikking van de Commissie van 21 april 1999, N 588/98 – Denemarken, PB C 166 van 12 juni 1999, blz. 6; Beschikking van de Commissie van 8 juli.99, N 121/99 - Oostenrijk, PB C 245 van 28 augustus 1999, blz. 2; Beschikking van de Commissie van 8 december 1999, N 412/98 – Italië (Marken), PB C 55 van 26 februari 2000, blz. 11; Beschikking van de Commissie van 22 december 1999, N 617/98 – Nederland (Utrecht), PB C 71 van 11 maart 2000, blz. 7; Zie ook COM (2000) 5 def. van 26.7.2000, *Voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende steunverlening voor de coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren*.

²⁸ Zie voetnoot 21.

²⁹ Verordening (EG) nr. 1382/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo-programma"), PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1

modale verschuivingen van het vrachtvervoer over de weg naar de korte vaart, het spoor en de binnenvaart³⁰.

89. Artikel 2 van het EG-Verdrag bepaalt dat het bevorderen van *"een duurzame en niet-inflatoire groei met inachtneming van het milieu"* een van de hoofdtaken is van de Gemeenschap. Artikel 2 wordt aangevuld met specifieke doelstellingen die zijn opgenomen in artikel 174 voorzover dit bepaalt dat *het beleid van de Gemeenschap op milieugebied bijdraagt tot het nastreven van onder meer behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu*. Volgens artikel 174, lid 2, berust dit beleid op het beginsel van preventief handelen en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Het voorzorgsbeginsel wordt eveneens een essentieel element van het milieubeleid genoemd. Artikel 6 van het EG-Verdrag bepaalt verder: *"De eisen inzake milieubescherming moeten worden geïntegreerd in de omschrijving en uitvoering van het beleid en het optreden van de Gemeenschap, als bedoeld in artikel 3, in het bijzonder met het oog op het bevorderen van duurzame ontwikkeling."* Daaruit volgt dat de milieudoelstellingen van het Verdrag zoals hierboven geschetst onder meer via het gemeenschappelijk vervoersbeleid moeten worden nagestreefd.
90. De Commissie merkt op dat de steunregeling voldoet aan de criteria van noodzaak, aangezien kan worden aangetoond dat de subsidies noodzakelijk zijn voor het bereiken van het doel om vervoer van de weg naar de binnenvaart te verschuiven door het bevorderen van het vervoer van intermodale containers door de binnenvaart.
91. Allereerst moet in gedachten worden gehouden dat de aangemelde maatregel een tot 3 jaar beperkt proefproject is voor het bevorderen van de modale verschuiving naar de binnenvaart voor de Vlaamse kusthavens. Het omvat het in de vaart nemen van maximaal 6 estuaire schepen. **In het licht van het verwachte containerverkeer gaat het Vlaams Gewest ervan uit dat voor de binnenvaartverbinding tussen de Vlaamse kusthavens en het hinterland uiteindelijk 12 à 15 estuaire schepen nodig zullen zijn.**
92. In de twee plaats kunnen gewone binnenschepen niet worden gebruikt voor de estuaire vaart. De onderhavige maatregel beoogt in feite twee mogelijkheden, de aanpassing of ombouw van het schip voor het estuaire verkeer of de bouw van aan dit soort vaart aangepaste nieuwe schepen.
93. Publieke financiering is nodig voor het bevorderen van het gebruik van dit soort vaart teneinde het gebruik van de binnenvaartinfrastructuur te vergroten en het gebruik van alternatieve en meer verontreinigende vervoerswijzen zoals het wegvervoer te verminderen.
94. Zonder steunverlening en gezien de verwachte stijging van het containerverkeer van en naar Vlaamse havens (na de ingebruikneming van de nieuwe haventerminal in Zeebruggen) is het redelijk ervan uit te gaan dat met name het wegverkeer een groot deel van deze nieuwe vraag voor zijn rekening zal nemen, met alle daarbij behorende negatieve gevolgen.

³⁰ Zie staatssteunbeschikking N 64/03 – Italië (Trento) – Steunverlening ten behoeve van gecombineerd vervoer, punt 28, *nog niet gepubliceerd*. Mededeling *Goederenlogistiek in Europa - Sleutel tot duurzame mobiliteit*, COM(2006) 336 of 28.6.2006.

95. Derhalve is de Commissie van oordeel dat in de eerste plaats de regeling een doel nastreeft dat in het belang is van de Gemeenschap en in de tweede plaats de steun noodzakelijk is om deze doelstellingen te bereiken.

96. Ten aanzien van de evenredigheid van de maatregel merkt de Commissie op dat:

-in de eerste plaats de "vaste financiële steun" (bouw van de estuaire schepen) enkel betrekking heeft op het eerste jaar van de "steunperiode" van 3 jaar en 2 250 000€ bedraagt voor zes schepen (6 x 375 000€).

-in de tweede plaats de "vaste financiële steun" beperkt is tot maximaal 20 % van de werkelijke bouwkosten voor het estuaire schip, met een maximum van 375 000€ per schip met een capaciteit van bij benadering 220 TEU. Dat maximum bedraagt 750 000€ als het een estuair schip betreft met een capaciteit van bij benadering 500-550 TEU.

-in de derde plaats de Belgische autoriteiten, gestaafd door onafhankelijke studies, van oordeel zijn dat de bouwkosten voor een schip van 220 TEU bij benadering [...] M€ en voor een van 500-550 TEU [...] M€ bedragen. **Rekening houdend met deze kosten bedraagt door de begrenzing van de investeringssteun de maximale bijstand in werkelijkheid slechts 10 % van de totale bouwkosten voor een estuair schip van 220 TEU en slechts 7,5 % van de totale bouwkosten voor een estuair schip van 500-550 TEU.** Derhalve ligt het werkelijke percentage ruimschoots beneden de vastgestelde maximale steunintensiteit van 20 %.

- in de vierde plaats de begunstigde van de steun hoe dan ook minstens 80% van de investering zal moeten bekostigen.

- in de vijfde plaats de steunintensiteit binnen de grenzen ligt van de gevestigde rechtspraak van de Commissie inzake de toepassing van artikel 3, lid 1, onder b, van Verordening 1107/70 ten aanzien van soortgelijke gevallen³¹.

- in de zesde plaats het kostenverschil voor de bouw van een normaal binnenschip en een schip voor de estuaire vaart [...] € bedraagt voor een schip van 220 TEU. Aangezien de steun beperkt is tot een maximum van 375 000€ kan worden geconcludeerd dat de steun niet eens de totale extrakosten dekt. In feite vertegenwoordigt het maximale steunbedrag slechts 45% van de extrakosten, hetgeen betekent dat de begunstigde van de steun een deel van deze extrakosten, bij benadering 55%, zelf zal moeten dragen.

97. De Commissie concludeert dat de steunmaatregel eveneens evenredig is.

(2) De steun compenseert onbetaalde externe en infrastructuurkosten van concurrerende vervoersmodaliteiten

98. Volgens artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening 1107/70 moet de Commissie bij de beoordeling van de hoogte van de aldus toegekende steun rekening houden met de infrastructuurkosten die concurrerende vervoersmodaliteiten niet dienen te dragen.

99. Maar de beoordeling beperkt zich niet tot de infrastructuurkosten. Zoals in het Witboek Vervoer van de Commissie wordt gesteld: "*Het belangrijkste*

³¹ Beschikking van de Commissie van 7 juni 2006, N 622/05 - Nederland- Steun voor de aanpassing van goederenlocomotieven aan het European Control System (ECTS), nog niet gepubliceerd; Beschikking N 569/2005 van de Commissie van 7 juni 2005, steun voor de aanpassing van goederenlocomotieven aan het European Train Control System (ECTS), PB C 83 van 6.4.2006. In deze gevallen heeft de Commissie een maximumintensiteit van 50% van de totale investeringskosten aanvaard.

*uitgangspunt van heffingen voor infrastructuurvoorzieningen is dat in de kosten voor het gebruik van een infrastructuurvoorziening de kosten van de infrastructuur als zodanig moeten worden verwerkt, maar ook externe kosten, bijvoorbeeld de kosten die verband houden met ongevallen, luchtvervuiling, geluidshinder en congestie."*³²

Om de diensten voor de estuaire vaart te exploiteren, moeten de betrokken ondernemers hetzij speciaal voor de estuaire vaart gebouwde nieuwe schepen construeren hetzij gewone binnenschepen voor de estuaire vaart aanpassen. Om deze lijnen te exploiteren, moet de ondernemer extrakosten dragen aangezien hij extra-investeringen moet doen teneinde te voldoen aan de technische voorwaarden die direct verband houden met het gebruik van de zeeroutes om binnenvaartvervoer te verrichten. Bedrijven die andere vervoersmodaliteiten aanbieden of gebruik maken van de traditionele binnenwateren hebben (onder normale omstandigheden) geen dergelijke kosten. In onderhavig geval worden de extrakosten uitsluitend berekend rekening houdend met de infrastructuurkosten. De Commissie is van oordeel dat het bedrag van de "vaste financiële steun" zoals vastgesteld in punt 28 niet eens de algemene extrakosten in verband met een normaal binnenschip dekt, hetgeen betekent dat de begunstigde van de steun zelf een deel van de extrakosten zal moeten dragen.

100. De Commissie concludeert dat de steunregeling voldoet aan de voorwaarde dat de steun zich moet beperken tot de onbetaalde extrakosten.

(3) De steun wordt onder niet-discriminatoire voorwaarden verleend

101. De toegang tot de steunregeling is niet discriminatoir en staat open voor alle ondernemingen (dienstverleners) in de Europese Unie die een of meer geregelde containervervoersdiensten exploiteren tussen de Vlaamse kusthavens en de terminals in het hinterland.
102. De in de overwegingen 44 tot 48 beschreven selectieprocedure en evaluatiecriteria waarborgen dat de steun op niet-discriminatoire wijze zal worden verleend.

(4) De steunregeling is transparant en in de tijd beperkt

103. Uit de in de punten 44 tot 48 beschreven selectieprocedure en evaluatiecriteria blijkt dat de steun wordt verleend op basis van transparante criteria en commerciële en kwantitatieve informatie die een objectieve selectie/beoordeling van deze diensten waarborgen, mede omdat publieke procedures zullen worden gevolgd nadat voldoende publiciteit aan de steunmogelijkheid is gegeven.
104. Bovendien is de "vaste financiële steun" beperkt tot het eerste jaar van de "steunperiode".

(5) De steun leidt niet dermate tot concurrentievervalsing dat deze strijdig is met het gemeenschappelijk belang

³² Witboek - Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, COM(2001) 370 van 12.9.2001, blz. 70. Mededeling Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie, COM (2006) 314 van 22.6.2006.

105. De Commissie is van oordeel dat de "vaste financiële steun" niet dermate tot concurrentievervalsing leidt dat deze strijdig zou zijn met het gemeenschappelijk belang, met name wegens, in de eerste plaats, de beperkte intensiteit van de steun, in feite slechts 10% van de totale bouwkosten voor een estuair schip van 220 TEU en slechts 7,5% van de totale bouwkosten voor een estuair schip van 500-550 TEU³³, in de tweede plaats het beperkte aantal betrokken schepen (maximaal 6) en in de derde plaats het feit dat de maatregel beperkt is tot één jaar.

Conclusie betreffende maatregel 1 - "vaste financiële steun" betreffende de financiering van de bouw of ombouw van estuaire schepen

106. De Commissie concludeert dat de "vaste financiële steun" voldoet aan de voorwaarden in artikel 3, lid 1, onder b, van Verordening 1107/70 en aldus verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden verklaard.

Maatregel 2 "variabele financiële steun" - Opstartsteun -

Rechtsgrondslag voor de beoordeling

107. De Commissie is van oordeel dat de "variabele financiële steun" - opstartsteun - niet kan worden gerechtvaardigd op grond van de vrijstellingen van artikel 87, lid 2, van het EG-Verdrag. Artikel 87, lid 3, onder a), b) en d), is evenmin van toepassing op onderhavig geval.
108. Artikel 87, lid 3, onder c), bepaalt dat steunmaatregelen om bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt mogen worden beschouwd, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.
109. Zoals reeds eerder aangegeven³⁴ voert de Gemeenschap al geruime tijd een beleid dat gericht is op het tot stand brengen van een evenwichtig intermodaal vervoerssysteem, en de bevordering van het concurrentievermogen van de binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer is een essentieel onderdeel van dat beleid.

³³ Deze intensiteitsplafonds zijn in overeenstemming met die welke zijn vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen (PB L 10 van 13.1.2001, blz. 33). In de studie PINE (Prospects for Inland Navigation within the enlarged Europe, maart 2003) wordt erop gewezen dat verreweg de meeste bedrijven slechts één schip hebben en dat het aandeel van bedrijven met één schip in de meeste landen meer dan 70% bedraagt; in Duitsland, België en Luxemburg bedraagt het zelfs 80%. In de "NAIADES"-Mededeling is op bladzijde 15 een overzicht opgenomen van de structuur van de binnenvaartsector in Europa. In België zijn er volgens dat overzicht 235 ondernemingen met een omzet van ca. 160 mio € en om en bij de 735 werknemers. Hieruit blijkt ook het microkarakter van de Belgische vloot (en de communautaire vloot in het algemeen).

³⁴ Zie overweging 80.

110. De Commissie is van oordeel dat bij ontstentenis van een meer specifieke bepaling de aangemelde regeling enkel beoordeeld kan worden op basis van artikel 87, lid 3, onder c, van het Verdrag.
111. In deze context moeten op grond van artikel 87, lid 3, onder c, drie eisen zijn vervuld voor het verenigbaar verklaren van staatssteun, met name opstartsteun in het landvervoer³⁵. De steun moet noodzakelijk zijn, evenredig en mag de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt niet zodanig negatief beïnvloeden dat deze in strijd is met het gemeenschappelijk belang.

Noodzaak van de opstartsteun

112. Zoals hierboven aangegeven, voert de Gemeenschap een beleid dat erop gericht is het gebruik van de binnenvaart voor het vervoer van goederen te stimuleren.
113. Zoals aangegeven in de overwegingen 36 tot 42 heeft het opstarten van nieuw geregeld binnenvaartcontainerverkeer (vooral geregeld estuair containerverkeer) tussen Vlaamse havens en hun hinterland een hogere kostprijs dan het alternatieve wegvervoer. Met name zijn de zuivere transportkosten voor de binnenvaart met estuaire schepen significant lager dan de kosten van het wegvervoer. Gelet echter op de kosten die voortvloeien uit de extra overslagmomenten die nodig zijn om de containers bij de verlader en/of de ontvangers te krijgen, zijn de totale transportkosten via de binnenvaart met estuaire schepen hoger dan voor het vervoer via de weg.
114. Voorts maakt het verlenen van de "variabele financiële steun" het voor private partijen economisch aantrekkelijker een geregelde containerdienst via de estuaire vaart tussen de Vlaamse kusthavens en het hinterland tot stand te brengen en te exploiteren. In het verleden, toen de staat niet als medefinancierder optrad, was geen enkele private partij bereid een estuaire vaarroute te starten en te exploiteren. Tijdens de opstartperiode is er niet voldoende verkeer om vervoer via de estuaire vaart winstgevend te maken aangezien met ongebruikte capaciteit zal moeten worden gevaren. De verliezen die in de beginfase worden gemaakt, beletten private partijen een containerdienst op te richten. Dit proefproject beoogt het tijdelijk verlenen van steun door "het overbruggen van de opstartfase".

³⁵ Beschikking van de Commissie van 4.4.2006, C 12/2006 (ex N 132/2005) -Tsjechische Republiek — Steunregeling ten behoeve van gecombineerd vervoer, PB C 150 van 28.6.2006, blz. 35; Beschikking van de Commissie van 16.3.2005, N 238/2004 -Duitsland- Steunregeling voor de financiering van nieuwe projecten voor gecombineerd vervoer, PB C 136 van 3.6.2005, blz. 43; Beschikking van de Commissie van 11.3.2003 -Italië - Steunmaatregel C 65/03 (ex N 134/01) - Wetsontwerp nr. 106/1-A – "Steun voor de totstandbrenging van infrastructuur en diensten in de sector goederenvervoer, voor de herstructurering van het wegvervoer en de ontwikkeling van gecombineerd vervoer". (Regio Friuli Venezia Giulia), PB C 311 van 20.12.2003, blz. 18; Beschikking van de Commissie van 10.12.2003, N 810/02 - Italië - Stimuleringsregeling voor goederenvervoer per spoor — Artikel 38 van Wet nr. 166 van 1 augustus 2002, PB C 41 van 17.2.2004, blz.6; Beschikking van de Commissie van 20.4.2004, N 206/2003- VK - Toelagen voor vrachtvervoer over water, PB C 240 van 2005, blz. 4; Beschikking van de Commissie van 27 februari 2002, NN 134/02(ex 841/01) – Duitsland- Nieuwe particuliere proefdienst voor gecombineerd vervoer tussen München en Verona (via de Brenner), PB C 88 van 12.4.2002, blz. 18.

115. In onderhavig geval zal de geplande publieke steun van de aangemelde regeling bijdragen tot het verminderen van de economische risico's die onmiddellijk gepaard gaan met de exploitatie van een nieuwe binnenvaartvervoersdienst, en daardoor exploitanten stimuleren om in dergelijke diensten te investeren. Vervoersroutes via de binnenvaart zijn mogelijkwijs enkel effectief in die richtingen waar de vervoersstromen geconcentreerd zijn, en gewoonlijk gaat er enige tijd overheen voordat de nieuwe binnenvaartvervoerslijn de markt penetreert. De Commissie is van oordeel dat deze doestelling past binnen het kader van haar beleid om het binnenvaartvervoer te bevorderen en de wegcongestie te verminderen.
116. Een van de belangrijkste voorwaarden van deze regeling is juist om de doelstelling in verband met de toekomstige economische levensvatbaarheid van de dienst te bereiken zonder overheids subsidies. In dat verband zullen alleen projecten worden gesteund die naar verwachting levensvatbaar zullen zijn na een maximale opstartperiode van drie jaar, en beperkt de steunverlening zich tot deze eerste drie jaar.
117. Door de aanvragers moet tijdens de "steunperiode" worden aangetoond dat de dienst levensvatbaar is. In deze context wijst de Commissie op de verplichtingen die de dienstverlener op zich neemt betreffende in de eerste plaats het minimumaantal TEU dat gedurende de "steunperiode" van drie jaar als genoemd in overweging 50 dient te worden vervoerd; in de tweede plaats is de dienstverlener verplicht per jaar en per bestemming een in overweging 51 genoemde minimale TEU-capaciteit beschikbaar te stellen. In het geval dat deze minimumvolumes per bestemming Vlaanderen en Rijnbekken niet worden gehaald, zal de variabele financiële steun wordt verlaagd zoals aangegeven in de overwegingen 54-56.
118. Voorts moet de dienstverlener garanties bieden dat gedurende een periode van 7 jaar volgend op de steunperiode scheepvaart via de estuaire vaart en de binnenvaart permanent mogelijk blijft. In dat verband moet de dienstverlener gedurende die periode per jaar een minimumverkeer van 80% van de beschikbare capaciteit genereren. Gedurende die periode van 7 jaar moet de dienstverlener een boete betalen indien hij die verkeersvolumes niet haalt.
119. Tenslotte zijn de toepassing van procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor de selectie van de begunstigen als beschreven in de overwegingen 44 tot 47 en de vastgestelde evaluatiecriteria als beschreven in overweging 48, meer bepaald de kwaliteit van het project in termen van het aantal naar de binnenvaart overgehevelde TEU, de door de steunbegunstigde gevraagde minimumsteun, de verbintenissen op basis van ernstige voorspellingen voor de "steunperiode" en de daaropvolgende 7 jaar en de door de dienstverlener gegeven garanties voor het vermijden van vervoer van lege TEU, transparant en garanderen zij niet-discriminatoire toegang tot de steunmaatregel.
120. De Commissie merkt op dat 98% van het voor de "variabele financiële steun" gereserveerde budget aan de estuaire vaart, en slechts 2% aan de traditionele binnenvaart besteed wordt.
121. De Commissie concludeert dat eveneens zal worden gewaarborgd dat de gesubsidieerde projecten bijdragen tot een reële vermindering van het wegverkeer

en tot een verbetering van de efficiëntie van het binnenvaartvervoer en het vervoerssysteem in zijn geheel.

122. Derhalve is de Commissie van mening dat de onderhavige steun noodzakelijk is voor het bereiken van de doelstelling van de bevordering van levensvatbare diensten voor binnenvaartvervoer.

Evenredigheid

123. Het te verlenen subsidiebedrag wordt berekend rekening houdend met de prijs van het wegvervoer naar de betreffende bestemmingen zoals beschreven in de overwegingen 36 tot 42. Dit bedrag is beperkt tot het verschil tussen de prijs van het wegvervoer en het binnenvaartvervoer. Dientengevolge zijn de bedragen van 4,4€ (voor één TEU voor vervoer met bestemming Vlaanderen) en 16,14€ (voor één TEU voor vervoer met bestemming Rijngebied) lager dan de extra kosten van het vervoer via de estuaire vaart/binnenvaart in vergelijking met het vervoer over de weg³⁶.
124. Bovendien is de steun gedurende de steunperiode van 3 jaar degressief. In het tweede jaar wordt voor de bestemming Vlaanderen een subsidie van 2,2€ en voor de bestemming Rijnbekken een subsidie van 8,07€ per TEU verleend, en in het derde jaar wordt voor de bestemming Vlaanderen een subsidie van 1,1€ en voor de bestemming Rijnbekken een subsidie van 4,03€ per TEU verleend.
125. In de praktijk bedraagt voor elk van de betrokken bestemmingen de gedurende drie jaar verleende steun 2,57€ en 9,42€ per TEU.
126. De te verlenen subsidie vertegenwoordigt maximaal 1,14% en 3,16%³⁷ van de totale kosten van het vervoer van één TEU naar respectievelijk Vlaanderen en het Rijnbekken. Deze gemiddelden worden gehalveerd in het tweede en derde jaar.
127. De Commissie merkt op dat deze waarden marginaal zijn in verhouding tot die welke in het kader van het Marco Polo-programma voor communautaire financiering zijn vastgesteld.
128. Voorts is de duur van de steun in overeenstemming met de huidige Commissiepraktijk³⁸. De geplande steunintensiteit, die vastgesteld is op 30% van

³⁶ De extra kosten per TEU voor vervoer met bestemming Vlaanderen bedragen 5€, en 30€ voor vervoer met bestemming Rijnbekken.

³⁷ In overweging 41 wordt aangegeven dat de gemiddelde kosten voor het vervoer van 20 en 40 TEU naar Vlaanderen 350€ bedragen en de maximumsteun per TEU is vastgesteld op 4,4€. De kosten voor hetzelfde vervoer naar het Rijnbekken bedragen 510€ en de maximale steun per TEU is vastgesteld op 16,14€.

³⁸ Beschikking van de Commissie van 4.4.2006, C 12/2006 (ex N 132/2005) -Tsjechische Republiek — Steunregeling ten behoeve van gecombineerd vervoer, PB C 150 van 28.6.2006, blz. 35; Beschikking van de Commissie van 16.3.2005, N 238/2004 –Duitsland- Steunregeling voor de financiering van nieuwe projecten voor gecombineerd vervoer, PB C 136 van 3.6.2005, blz. 43; Beschikking van de Commissie van 11.3.2003 -Italië - Steunmaatregel C 65/03 (ex N 134/01) - Wetsontwerp nr. 106/1-A – "Steun voor de totstandbrenging van infrastructuren en diensten in de sector goederenvervoer, voor de herstructurering van het wegvervoer en de ontwikkeling van gecombineerd vervoer" (Regio Friuli Venezia Giulia), PB C 311 van 20.12.2003, blz. 18; Beschikking van de Commissie van 10.12.2003, N 810/02 - Italië - Stimuleringsregeling voor goederenvervoer per spoor — Artikel 38 van Wet nr. 166 van 1 augustus 2002, PBC 41 van 17.2.2004, blz.6; Beschikking van de Commissie van 20.4.2004, N 206/2003- VK - Toelagen voor vrachtvervoer over water, PB C 240 van 2005, blz. 4; Beschikking van de Commissie van 30.1.2002,

de totale kosten³⁹, is eveneens marginaal in verhouding tot de huidige Commissiepraktijk.

129. De toegang tot de steunregeling is niet discriminerend en staat open voor alle ondernemingen (dienstverleners) in de Europese Unie die een of meer geregelde containervervoersdiensten exploiteren tussen de Vlaamse kusthavens en de terminals in het hinterland.
130. De in het kader van onderhavige regeling toegepaste selectieprocedure is gebaseerd op transparante criteria en commerciële en kwantitatieve informatie die een objectieve selectie/beoordeling van deze diensten waarborgen.
131. De onderhavige steun wordt berekend op basis van het aantal TEU, onafhankelijk van de afstand. Er worden slechts twee verschillende gebieden in aanmerking genomen (Vlaanderen en het Rijnbekken) aangezien de omloopsnelheid voor beide gebieden drastisch verschilt en de vervoerskosten dus ook verschillen. Dit systeem helpt de neutraliteit van de steun verzekeren, aangezien alle terminalinstallaties bij de waterweg, ongeacht hun geografische locatie in elk van de geografische gebieden, op dezelfde wijze worden behandeld.
132. De Commissie concludeert dat het geplande bedrag en de geplande duur van de subsidie in onderhavig geval evenredig is om exploitanten te stimuleren diensten voor binnenvaart (estuaire vaart) te starten.

Geen verstoring van de handelsvoorwaarden strijdig met het gemeenschappelijk belang

133. De Commissie is van oordeel dat voornamelijk om twee redenen de handel niet wordt verstoord op een wijze die in strijd is met het gemeenschappelijk belang: in de eerste plaats de uiterst beperkte intensiteit van de steun en in de tweede plaats het feit dat in de komende jaren na de ingebruikneming van de nieuwe haventerminal in Zeebrugge eind 2006 of begin 2007 een stijging van de vraag in de vervoersmarkt wordt verwacht.

Conclusie betreffende maatregel 2

134. De Commissie concludeert derhalve dat, in overeenstemming met artikel 87, lid 3, onder c, van het Verdrag, de voorgestelde steunmaatregelen kunnen worden geacht verenigbaar te zijn met het EG-Verdrag in zoverre zij de handel niet zullen verstoren op een wijze die in strijd is met het gemeenschappelijk belang.

C 65/2000- Frankrijk – Steunmaatregel die Frankrijk voornemens is te treffen voor het opzetten van nieuwe lijnen voor zeevervoer over korte afstand, PB L 196 van 25.7.2002, blz. 31; Beschikking van de Commissie van 27 februari 2002, NN 134/02(ex 841/01) – Duitsland- Nieuwe particuliere proefdienst voor gecombineerd vervoer tussen München en Verona (via de Brenner), PB C 88 van 12.4.2002, blz. 18.

³⁹ Zie vorige voetnoot.

4. ALGEMENE CONCLUSIE

De Commissie is van oordeel dat de twee door de Belgische autoriteiten beoogde steunmaatregelen betreffende de steun voor de bouw/ombouw van schepen voor de estuaire vaart en de opstartsteun voor geregelde containerdiensten via de binnenvaart, met name de estuaire vaart, verenigbaar zijn met het Verdrag.

5. BESLUIT

De Commissie heeft bijgevolg besloten:

- de steun als verenigbaar met het EG-Verdrag te beschouwen

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/index.htm.

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

Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie & vervoer
Directoraat A
Wetstraat 200B-1049 Brussel
Faxnr.: 0032 (0)2 2964104

Met bijzondere hoogachting,

Voor de Commissie

Jacques Barrot
Vice-voorzitter