



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 26.11.2008
C(2008) 7035 definitief

Betreft: Steunmaatregel N 352/2008 - België

Steunregeling voor de periode 2008-2013 ten voordele van vervoerswijzen die een alternatief bieden voor vervoer over de weg

Excellentie,

1. Procedure

1. Op 14 juli 2008 heeft België via e-mail een steunregeling aangemeld voor de periode 2008-2013 ten voordele van vervoerswijzen die een alternatief bieden voor vervoer over de weg.
2. De Belgische overheid heeft op 4 november 2008 gereageerd op het Commissieverzoek om aanvullende gegevens van 31 juli 2008.

2. Beschrijving van de steunregeling

3. De aangemelde steunregeling heeft tot doel de ontwikkeling van het goederenvervoer via de binnenvaart en het spoor (inclusief intermodaal vervoer) te bevorderen in het kader van een beleid voor duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit dat de duurzame ontwikkeling van het Waalse Gewest mogelijk moet maken.
4. De door België aangemelde regeling bevat min of meer dezelfde maatregelen als de voorgaande Waalse plannen inzake steunverlening voor vervoer via de binnenvaart in de perioden 2000-2003 en 2004-2007, die door de Commissie

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

zijn goedgekeurd¹. Volgens de Belgische autoriteiten is dankzij de opeenvolgende Waalse plannen voor de aankoop van uitrusting voor de overslag van goederen van of op binnenvaartschepen, in 2007 3,8 miljoen ton extra gelost en geladen op de Waalse binnenwateren.

5. Op grond van de aangemelde regeling worden aanpassingen aangebracht om een en ander in overeenstemming te brengen met de doelstellingen van de Commissie in de mededeling betreffende het bevorderen van de binnenvaart "NAIADES" en wordt meer steun uitgetrokken voor jonge ondernemers en voor investeringen in de energiesector.
6. Rechtsgrond van de aangemelde regeling zijn de artikelen 1, 6 eerste lid, 10, 12, 15 en 16 van het besluit van 11 maart 2004 inzake stimuli ter bevordering van milieubescherming en duurzaam energiegebruik, en het ontwerpbesluit van de Waalse regering inzake regionale stimuli voor grote, middelgrote en kleine ondernemingen die investeren in vervoerswijzen die een alternatief voor wegvervoer bieden en milieubeschermingsdoelen nastreven.
7. De totale begroting voor deze steunregeling bedraagt 21 miljoen euro voor de periode 2008-2013, wat neerkomt op een jaarbudget van 3,5 miljoen euro.
8. De Waalse autoriteiten zullen erop toezien dat de krachtens de regeling toegekende middelen niet worden gecumuleerd met steun uit hoofde van andere nationale wetten of regels, zoals bijvoorbeeld de maatregelen voor de binnenvaart die zijn opgenomen in de twee EFRO-programma's ten bate van Wallonië².

2.1. De begunstigden

9. In het kader van de aangemelde regeling wordt steun verleend aan ondernemingen die investeren in alternatieven voor het wegvervoer en milieubeschermingsdoelstellingen nastreven.
10. Krachtens artikel 4, lid 1, punt 2, van het hierboven bedoelde ontwerpbesluit mag de begunstigde onderneming geen onderneming in moeilijkheden zijn in de zin van artikel 1 van Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard³.

¹ PB C 284 van 7.10.2000, blz. 3; PB C 125 van 24.5.2005, blz. 6, en PB C 136 van 3.6.2005, blz. 36.

² De twee EFRO-programma's voor Wallonië zijn: Henegouwen "Convergentie" en Wallonië met uitsluiting van Henegouwen "Regionaal concurrentievermogen en werkgelegenheid". Beide programma's bevatten maatregelen voor binnenvaartvervoer. Het verschil tussen deze twee programma's en de aangemelde maatregelen die onder het onderhavige besluit vallen, ligt in de premie voor alternatieve vervoersmodi en de premie voor containervervoer via de binnenvaart.

³ PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3-47.

2.2. De maatregelen

11. Het Waalse steunverleningsplan voor binnenvaartvervoer voorziet in twee maatregelen op grond waarvan rechtstreekse subsidies kunnen worden toegekend die vallen onder de werkingssfeer van het onderhavige besluit⁴.

De premie voor alternatief vervoer

12. Krachtens artikel 3, lid 1, van het hierboven bedoelde ontwerpbesluit van de Waalse regering, in samenhang met artikel 2 van dit besluit, komen de volgende investeringen of uitgaven in aanmerking voor een premie ten bate van alternatief vervoer:
 - 1 investeringen of uitgaven voor de aankoop van terreinen voor de overslag en voor het verkeer van rechtstreeks bij de overslag betrokken voertuigen;
 - 2 investeringen of uitgaven voor de aanleg van infrastructuur en installaties voor intermodale overslag of overslag van bulkgoederen;
 - 3 investeringen of uitgaven voor overslaginrichtingen en systemen voor intermodaal laden en lossen of voor het laden en lossen van bulkgoederen, die specifiek worden gebouwd voor het goederenvervoer via de binnenvaart en het spoor, met inbegrip van intermodaal vervoer en met uitsluiting van vrachtwagens.
13. Deze investeringen vormen een geheel van activiteiten en uitgaven die als activa op de balans moeten worden geboekt onder de rubriek “onroerend” en ten minste 25 000 euro moeten bedragen.
14. Niet subsidiabel in het kader van de in punt 12, onder 1 en 2, van het onderhavige besluit bedoelde projecten zijn investeringen in :
 - tweedehands materieel of roerend goed;
 - vernieuwd materieel;
 - expositie- en demonstratiemateriaal of -meubilair;
 - wisselstukken;
 - investeringen voor huurdoeleinden;
 - vervangingsinvesteringen.

⁴ Volgens de Belgische autoriteiten gaat het Waalse steunverleningsplan voor binnenvaartvervoer voor de periode 2008-2013 op vier punten verder dan de aangemelde maatregelen. Het bevat namelijk een premie voor de technische aanpassing van de Waalse binnenvaartvloot (totale begroting: 975 000 euro) en een borgstelling voor KMO's van de zijde van het Waalse Gewest. Deze premies worden toegekend overeenkomstig Verordening (EG) nr.1998/2006 van de Commissie van 15 december 2006 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag op de-minimissteun. De vrijstelling van de onroerende voorheffing en de premie voor adviesdiensten (totale begroting: 25 000 euro) vallen onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (de algemene groepsvrijstellingsverordening), PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3-47. De borgstelling door het Waalse Gewest ten bate van grote ondernemingen zal door de Belgische autoriteiten ad hoc worden aangemeld voordat het besluit tot steunverlening wordt vastgesteld.

15. Krachtens artikel 4, lid 1, punt 2, van het hierboven bedoelde ontwerpbesluit moet de onderneming bovendien ten minste 25 % van financiering van het investeringsprogramma voor eigen rekening nemen zonder daarvoor overheidssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag te ontvangen.
16. Overeenkomstig artikel 5, lid 1, van het bovenbedoelde ontwerpbesluit bedraagt het steunpercentage ten hoogste 30 % van het investeringsbedrag voor KMO's⁵ en ten hoogste 20 % voor grote ondernemingen.
17. Om de premie voor alternatief vervoer te ontvangen, dient de onderneming zich ertoe te verbinden voor een nieuwe of aanvullende vervoersstroom te zorgen gedurende een periode van vier jaar na de investering.
18. Uiterlijk drie jaar na ontvangst van het besluit tot toekenning van de premie voor alternatief vervoer dient de onderneming een aanvraag tot betaling van de premie in, waarin wordt aangetoond dat het investeringsprogramma volledig is uitgevoerd en betaald, dat de fiscale, sociale en milieuvoorschriften in acht zijn genomen en dat is voldaan aan de in de punten 8 en 9 van het onderhavige besluit bedoelde voorwaarden.
19. Indien de onderneming na die termijn de hierboven bedoelde bewijzen niet heeft overgelegd, wordt het besluit tot verlening van de premie voor alternatief vervoer ingetrokken.
20. Voor de verlening van deze premie voor alternatief vervoer is een jaarlijkse begroting van in totaal 2 miljoen euro uitgetrokken.

De premie voor containervervoer via de binnenvaart

21. In artikel 7 van het hierboven bedoelde ontwerpbesluit van de Waalse regering wordt voorzien in een premie ter dekking van bepaalde exploitatiekosten van lijndiensten voor containervervoer via de binnenvaart. De jaarbegroting voor deze premie bedraagt in totaal 500 000 euro.
22. Deze premie kan worden verleend ter dekking van de kosten die gepaard gaan met de exploitatie van lijndiensten voor het vervoer van (lege of gevulde) containers via de binnenvaart vanaf een terminal die verbonden is met een in Wallonië gelegen waterweg. De exploitatiekosten die voor de premie in aanmerking komen, zijn de contractuele kosten voor de huur van één of meer lichters, scheepvaart- en havenrechten en overslagkosten in het kader van het (de) scheepvaartschema('s) voorzien door de geregelde dienst(en) voor intermodaal binnenvaartvervoer.
23. Deze premie wordt door de “Geregelde diensten voor intermodaal binnenvaartvervoer” toegekend met ingang van de eerste dag van de halfjaarperiode waarin het dossier met de aanvraag voor de premie voor containervervoer via de binnenvaart is in gediend. De premie bedraagt ten hoogste 30 % van de exploitatiekosten voor KMO's en 20 % voor grote ondernemingen.
24. De premie voor containervervoer via de binnenvaart bedraagt:

⁵ De definitie van KMO's stemt overeen met die in bijlage I van Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (de algemene groepsvrijstellingsverordening), PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3-47.

- 12 euro per container van 12 voet;
 - 18 euro per container van 30 voet;
 - 24 euro per container van 40 voet;
 - 27 euro per container van 45 voet.
25. Containers die voordien via een veerdienst werden vervoerd vanaf een in Wallonië gelegen terminal, komen niet voor de premie in aanmerking.
26. Ondernemingen die deze premie wensten te ontvangen, moeten op grond van artikel 19 van het bovenbedoelde besluit een dossier indienen met de premieaanvraag, het (de) voor het hele jaar geldende gedetailleerde vaartschema('s) voor beide richtingen van het traject, de garantie dat de dienst wordt verzekerd en zonder onderscheid voor alle potentiële gebruikers toegankelijk is, de verbintenis om de vastgestelde uurregeling en frequentie te respecteren en een financieel plan met de kosten van deze activiteit en de verwachte rendabiliteit.
27. Na goedkeuring van de premieverlening door de Waalse autoriteiten wordt elke kwartaalbetaling, behalve het voorschot ten belope van een vierde van het premiebedrag, pas overgemaakt nadat de nauwkeurige lijst van containers die zijn geladen op of gelost van een pendelschip ter hoogte van een containerterminal in Wallonië, is gecontroleerd. Die lijst bevat alle bewijsstukken die de juistheid van de verstrekte cijfers bevestigen, o.a. de cognossementen.

3. Beoordeling van de maatregelen

3.1. Aard van de steun in het kader van de aangemelde maatregelen

28. Overeenkomstig artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag zijn *"behoudens de afwijkingen waarin dit Verdrag voorziet, steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt"*.
29. Om een nationale maatregel aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag, moet aan de volgende cumulatieve voorwaarden zijn voldaan: 1) op grond van de maatregel wordt een selectief economisch voordeel verleend; 2) dit voordeel wordt met staatsmiddelen bekostigd; 3) het voordeel vervalst de concurrentie of dreigt dat te doen, en; 4) het voordeel heeft een nadelige invloed op de handel tussen de lidstaten⁶;
30. In het onderhavige geval verlenen de Waalse autoriteiten premies aan ondernemingen en marktdeelnemers die actief zijn in de binnenvaartsector. Volgens de Commissie wordt met deze premies een selectief commercieel voordeel verleend aan de begunstigden, waarover andere marktdeelnemers die met de begunstigden in concurrentie staan, niet beschikken.
31. Bovendien staat vast dat deze steun met staatsmiddelen wordt bekostigd.

⁶ Zie onder meer het arrest van het Hof van 10 januari 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (222/04, Jurispr. blz. I-289, punt 129).

32. Het met staatsmiddelen verkregen voordeel brengt een kunstmatige verandering teweeg in bepaalde kostenelementen van de begunstigde onderneming en versterkt daardoor de positie van die onderneming ten opzichte van concurrenten. De Commissie beschouwt dit als een bewijs dat het derde criterium van artikel 87, lid 1, van het Verdrag is vervuld.
33. De door het Waalse Gewest verleende premies leiden tot een versteviging van de positie van de begunstigde ondernemingen ten opzichte van concurrenten in het intracommunautaire handelsverkeer en dus tot benadeling van de laatstbedoelde bedrijven. Aan het criterium inzake de ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer is bijgevolg ook voldaan.
34. In het licht van het voorgaande concludeert de Commissie dat de onder dit besluit vallende maatregelen moeten worden beschouwd als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag.

3.2. Verenigbaarheid van de maatregelen met de bepalingen van het Verdrag

35. Aangezien op grond van deze steunregeling staatssteun wordt verleend in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag, dient te worden nagegaan of de regeling eventueel verenigbaar is met de in het Verdrag vastgestelde afwijkingen.
36. In het kielzog van het witboek over een Europees vervoersbeleid dat met het oog op de ontwikkeling van alternatieven voor wegvervoer het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmodi stimuleert, heeft de Commissie via haar mededeling over de bevordering van de binnenvaart NAIADES⁷ een actieprogramma opgesteld dat tot doel heeft de binnenvaart te bevorderen, met name door deze vervoerswijze beter in de intermodale logistieke keten te integreren⁸.
37. De modale verschuiving naar de binnenvaart leidt volgens de Commissie niet alleen tot een verbetering van de milieuprestaties van de vervoersketen, maar draagt ook bij tot het ontstaan van duurzaam vervoer in het algemeen.

De premie voor alternatieve vervoersmodi

38. In artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag is bepaald dat “*steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad*”.
39. In het NAIADES-programma herinnert de Commissie aan haar opmerking dat in het licht van de achteroplopende ontwikkeling van overslaginstallaties en toegangsmogelijkheden tot de binnenwateren steunverlening niet achterwege

⁷ Document SEC(2006) 34} /* COM/2006/0006 definitief */.

⁸ Dit actieprogramma voor de periode 2006-2013 is opgezet rond vijf kerngebieden: verbetering van de marktomstandigheden, modernisering van de vloot, ontwikkeling van het menselijk kapitaal, versterking van het imago en verbetering van de infrastructuur.

kan blijven. De efficiëntie van de binnenvaart wordt immers bepaald door goed gedimensioneerde en onderhouden infrastructuur⁹.

40. Uit het door de Belgische autoriteiten verstrekte cijfermateriaal blijkt volgens de Commissie voldoende dat de opeenvolgende Waalse plannen ter bevordering van de overstap van wegvervoer naar gecombineerd vervoer sinds 1996 een zeer positieve impact hebben gehad. Op grond van de sinds 1996 ingevoerde maatregelen hebben de betrokken bedrijven in 2007 3,8 miljoen ton méér kunnen laden en lossen in de Waalse binnenwateren.
41. De premie voor intermodaal vervoer is voornamelijk bestemd voor twee soorten maatregelen: overslaginfrastructuur en overslagmateriaal.
42. De invoering van een duurzaam intermodaal vervoerssysteem vereist volgens de Commissie in de eerste plaats steun ter bevordering van investeringen in overslaginfrastructuur (aankoop van grond en de aanleg en inrichting van de infrastructuur). Dergelijke installaties zijn van essentieel belang, wil men het aanbod alternatieven voor het wegvervoer kwalitatief beter en concurrerender maken.
43. Volgens de Commissie moet de overheid interveniëren in de financiering van deze infrastructuur om particuliere marktdeelnemers aan te zetten tot investeren in alternatieven voor het wegvervoer. Zonder een injectie van de overheidsmiddelen die nodig zijn om de rendabiliteit van in intermodale terminalinfrastructuur te garanderen, zal de markt zich afzijdig houden¹⁰.
44. Let wel: uitsluitend investeringen die strikt noodzakelijk zijn voor de aanleg van overslaginfrastructuur, komen in aanmerking voor deze premie.
45. Tot slot gaat de Commissie er in haar besluitvormingspraktijk van uit dat steun voor dergelijke investeringen doorgaans met het Verdrag verenigbaar zijn tot een maximale steunintensiteit van 50 % van de subsidiabele kosten¹¹. Met de premie in het kader van de onderhavige regeling mag ten bate van KMO's en van grote ondernemingen respectievelijk maximaal 30 % en 20 % van de door deze bedrijven gedane investeringen worden gefinancierd¹².
46. Wat de speciaal voor intermodaal vervoer gebouwde overslagvoorzieningen en intermodale laad- en lossystemen betreft, moet in aanmerking worden genomen dat deze uitrusting bepalend is voor de goede werking van de intermodale vervoersketen. Dertig procent van de kosten van intermodaal vervoer zijn rechtstreeks of onrechtstreeks terug te voeren op de overslag. Met steun voor

⁹ Zie op dit gebied de mededeling van de Commissie - Eerste voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van het NAIADES-actieplan ter bevordering van de binnenvaart (COM(2007) 770 definitief).

¹⁰ Besluit van de Commissie van 14 september 2000, Zaak N 208/2000 (Nederland), PB C 315 van 4.1.2000, punt 32. Zie tevens het slotverslag van de groep op hoog niveau inzake de financiering van trans-Europese vervoersnetwerken via publiekprivate partnerschappen, mei 1997, blz. 25 en volgende.

¹¹ Besluit van de Commissie van 31 januari 2001, N 597/2000, Nederland - Subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen, besluit van de Commissie van 14 september 2001, N 208/2000, Nederland, PB C 315 van 4.1.2000, en besluit van de Commissie van 15 november 2000, N 755/1999, Italië (provincie Bozen), PB C 71 van 3.3.2001, blz. 19.

¹² Overeenkomstig artikel 5 van het ontwerpbesluit mag de minister het bedrag van de premie voor alternatieve vervoersmodi aftoppen overeenkomstig de kapitaalintensiteit van de subsidiabele investeringen of de begrotingsruimte.

overslagvoorzieningen kunnen de structurele kosten van intermodaal vervoer worden verlaagd, wat op zijn beurt zorgt voor een betere concurrentiepositie van intermodaal ten opzichte van wegvervoer.

47. De maximale steunintensiteit (30 % voor investeringen door KMO's en 20 % voor investeringen door grote ondernemingen) is evenredig ten opzichte van het nagestreefde doel en de hoge investeringskosten. Het steunniveau voor dergelijke investeringen strookt met de praktijk van de Commissie op het gebied van intermodaal vervoer¹³.
48. Het programma staat, zonder enige vorm van discriminatie, open voor alle marktdeelnemers van de EU die investeren in een overslaginrichting of een laad- of losvoorziening voor intermodaal vervoer, of die maatregelen uitvoeren ter bevordering van het intermodale vervoer in Wallonië. Bovendien zal de informatie over de regeling wijd worden verspreid zodat alle bestaande of potentiële marktdeelnemers in de EU ervan kennis kunnen nemen. Naar de mening van de Commissie zijn in de premiereregeling voor alternatief vervoer voldoende garanties ingebouwd die ervoor zorgen dat de ondernemingen gelijk worden behandeld.
49. Om voor de premie in aanmerking te komen, dient de begunstigde aan te geven hoeveel (extra) ton hij zal vervoeren en overslaan gedurende een door hem aan te geven periode.
50. De Commissie is in dit verband de mening toegedaan dat de aangemelde steunregeling de verschuiving van weg- naar intermodaal vervoer zal stimuleren zonder dat hierdoor de concurrentie in het nadeel van het gemeenschappelijk belang zal worden verstoord.
51. Daarom concludeert de Commissie dat de steunregeling bijdraagt tot de ontwikkeling van de sector intermodaal vervoer door het in dichtbevolkte gebieden overvolle wegennet te ontlasten zonder dat daarbij de voorwaarden voor het handelsverkeer zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. De steunregeling valt derhalve onder het toepassingsgebied van artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag.

De premie voor containervervoer via de binnenvaart

52. Krachtens artikel 73 van het EG-Verdrag zijn steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of die overeenkomen met de vergoeding van bepaalde met het begrip openbare dienst verbonden, verplichte dienstverrichtingen verenigbaar met het Verdrag. Prioritaire doelstellingen van het communautaire vervoersbeleid zijn de totstandbrenging van een gelijkere evenwicht tussen de vervoersmodi en de verbetering van de werking van de hele vervoersketen. Met openbare coördinatiemaatregelen ter bevordering van een verschuiving van wegvervoer naar andere, meer milieuvriendelijke vervoerswijzen kan daarom naar mening

¹³ Zie onder meer het besluit van de Commissie van 9.12.1998, N 598/98 - Nederland, PB C 29 van 4.2.1999, blz.13; besluit van de Commissie van 8.7.1999, N 121/99 - Oostenrijk, PB C 245 van 28.8.1999, blz. 2; besluit van de Commissie van 4 mei 1999 - Italië, PB L 227 van 28.8.1999, blz. 12; besluit van de Commissie van 15 november 2000, N 755/1999 Italië (provincie Bozen), PB C 71 van 3.3.2001, blz. 19.

van de Commissie onder bepaalde voorwaarden worden tegemoetgekomen aan de behoefte aan coördinatie van het vervoer.

53. Aangezien de premie voor het binnenvaartvervoer tot doel heeft precies die verschuiving van weg- naar binnenvaartvervoer te bevorderen, vormt de premie volgens de Commissie een oplossing die de vereiste coördinatie van het vervoer, zoals bedoeld in artikel 73 van het Verdrag, mogelijk maakt.
54. Verordening (EEG) nr. 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 binnenwateren¹⁴ bevat een nadere uitwerking van het Verdragsartikel en voorziet in specifieke afwijkingen.
55. Artikel 3, lid 3, punt 1, onder b), van deze verordening luidt als volgt: *“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”*.
56. In de besluitvormingspraktijk van de Commissie is de toekenning van de in artikel 3, lid 3, punt 1, onder b), bedoelde afwijking gekoppeld aan drie voorwaarden:
 - de steun mag slechts worden verleend ter vergoeding van aanvullende externe kosten die niet worden gemaakt voor het gebruik van concurrerende infrastructuur;
 - de steun moet op niet-discriminerende basis worden verleend;
 - de steun mag niet leiden tot concurrentievervalsingen die indruisen tegen het gemeenschappelijk belang.

Beperking van de steunverlening tot de vergoeding van externe kosten die niet worden gemaakt voor het gebruik van wegvervoer

57. De steun wordt zo berekend dat een vergoeding wordt toegekend ter dekking van het verschil in externe kosten tussen binnenvaartvervoer en wegvervoer. De studies over de bepaling van de externe kosten kunnen een degelijke basis vormen voor de verlening van staatssteun, mits de gebruikte methoden transparant zijn en uitgaan van de beste beschikbare gegevens
58. De Commissie heeft reeds aangegeven dat de in dit geval als basis gebruikte studie¹⁵ haars inziens degelijk genoeg is om de voorgestelde steunbedragen te onderbouwen¹⁶. De voornaamste hypothesen houden ook vandaag nog stand.

¹⁴ PB L 278 van 23.12.1970, blz. 1.

¹⁵ Zie besluit van de Commissie PB C 244 van 1.9.2001, blz. 2.

¹⁶ De premies voor containervervoer via de binnenvaart zijn berekend aan de hand van de tarieven die Oostenrijk hanteert in het kader van het “Pilotprogramm zur Entwicklung von Intermodalen Verkehren und zur Förderung von Projekten im kombinierten Verkehr auf der Wassertrasse Donau” (proefprogramma voor de ontwikkeling van intermodaal vervoer en voor de bevordering van intermodale vervoersprojecten op de Donau – niet in het Nederlands). Deze subsidie is

59. Wat de evenredigheid van de steun betreft, kan worden gesteld dat de subsidie voor tussentijdse overslag evenredig is met het doel dat met de verschuiving naar andere vervoerswijzen wordt nagestreefd, temeer daar intermodaal vervoer per definitie concurrerender is over lange afstanden of bij een beperkt aantal tussentijdse overslagverrichtingen. Het steunbedrag stijgt inderdaad naarmate het vervoerstraject korter wordt of de intermodale vervoersketen complexer. Bovendien stemt de steunintensiteit (voor KMO's maximaal 30 % en voor grote ondernemingen maximaal 20 % van de exploitatiekosten) overeen met de besluitvormingspraktijk van de Commissie op dit gebied.
60. De Commissie concludeert dat de subsidie, die evenredig is met de doelstelling, wordt verleend ter vergoeding van de verschillende specifieke externe kosten en infrastructuurkosten die gepaard gaan met het gebruik van concurrerende vervoersinfrastructuur, en tot doel heeft de kosten van de toegang tot de binnenvaart te verlagen.

Niet-discriminerende behandeling

61. Het steunprogramma staat, zonder enige vorm van discriminatie, open voor alle marktdeelnemers van de EU die lijndiensten voor containervervoer via de binnenvaart exploiteren vanaf een in Wallonië gelegen terminal die verbonden is met een waterweg. De criteria voor steunverlening zijn transparant en gebaseerd op cijfermateriaal over het handelsverkeer die een objectieve selectie/evaluatie van de diensten mogelijk maken.
62. Het feit dat ladingseenheden en niet afgelegde afstanden als basis voor de steunberekening worden gebruikt, draagt bij tot het neutrale karakter van de steun, aangezien alle haveninstallaties, ongeacht de geografische locatie, op gelijke voet worden behandeld.
63. De Commissie concludeert hieruit dat deze steunregeling borg staat voor een gelijke behandeling.

Concurrentieverstoringen die indruisen tegen het gemeenschappelijk belang

64. Om zich ervan te vergewissen dat in het onderhavige dossier geen sprake is van dergelijke concurrentieverstoringen, moet de Commissie nagaan of de concurrentie tussen binnenvaart en wegvervoer en tussen de verschillende bestaande intermodale vervoersdiensten niet wordt verstoord.

Binnenvaart - wegvervoer

65. Naar de mening van de Commissie wordt om specifieke redenen hetzij voor vrachtvervoer over de weg, hetzij voor vrachtvervoer via de binnenwateren gekozen. In vergelijking met binnenvaartvervoer doet wegvervoer het beter als het op flexibiliteit en snelheid aankomt.
66. Bovendien liggen de kosten voor tussentijdse overslag (die inherent is aan het intermodaal vervoer) twee tot drie keer hoger dan de premie die in het kader van deze steunregeling wordt verleend. Om als alternatief voor het wegvervoer te worden beschouwd, zou de binnenvaart bijgevolg een prijs van 24 tot 36 euro

gebaseerd op een studie waarin de externe kosten van het wegvervoer worden vergeleken met die van de binnenvaart.

per overgeladen container van twintig voet equivalent (TEU) moeten aanrekenen. Volgens de Commissie zal de vervoersprijs als gevolg van de steunmaatregel met maximaal 12 euro per container TEU dalen.

67. Hieruit concludeert de Commissie dat de verschuiving van weg- naar binnenvaartvervoer als gevolg van de steunverlening niet kan worden beschouwd als een concurrentieverstoring die indruist tegen het gemeenschappelijk belang en dat de door de Waalse autoriteiten voorgestelde maatregel in overeenstemming is met de in het gemeenschappelijk vervoersbeleid beoogde verschuiving.

Binnenvaart - spoorvervoer

68. De Commissie verwacht niet dat de premie voor containervervoer via de binnenvaart aanleiding zal geven tot onrechtmatige concurrentieverstoring ten nadele van het vrachtvervoer per spoor in het Waalse Gewest.
69. Bovendien is voor het vervoer per spoor van containers en wissellaadbakken op nationale trajecten¹⁷ een federale steunregeling van kracht. In elk geval ligt de door de Waalse autoriteiten toegekende premie voor containervervoer via de binnenvaart ver onder de stimuli die de federale autoriteiten verlenen voor intermodaal spoorvervoer¹⁸.

Reeds bestaande intermodale vervoersdiensten

70. In Wallonië bestaat momenteel slechts één lijndienst voor intermodaal binnenvaartvervoer (van en naar de containerterminal van Renory in Luik). Een groot aantal exporteurs en/of importeurs uit de regio doen voor hun containervervoer een beroep op de haven van Antwerpen en van Rotterdam. Deze vervoersstromen verlopen momenteel grotendeels over de weg. Wat het spoorvervoer betreft, zijn er slechts enkele terminals voor intermodaal spoorvervoer (Bierset, Moeskroen en Athus) die bovendien geen van alle in verbinding staan met een waterweg. Deze terminals bedienen bovendien voornamelijk de Zuid-Europese markt (Italië en Spanje).
71. Deze analyse geldt eveneens voor de industriegebieden van Charleroi en Mons waar, gezien het volume van het containervervoer over de weg, een niche bestaat voor een alternatief aanbod via de binnenvaart.
72. De Commissie merkt ten slotte op dat de steun wordt betaald aan marktdeelnemers die intermodaal binnenvaartvervoer aanbieden, en niet aan de terminalbeheerders. Het feit dat de steun niet aan de terminalbeheerders wordt verleend, voorkomt het ontstaan van een deadweight-effect (massale overstap van intermodale vervoerders van een niet-gesubsidieerde naar een wel gesubsidieerde terminal).

¹⁷ Krachtens de steunregeling voor intermodaal vervoer die op 5 juli 2005 door de Commissie is toegestaan (PB C 280 van 12.11.2005, blz. 9), wordt steun verleend voor intermodaal goederenvervoer per spoor. Het steunbedrag bestaat uit een forfaitaire som van 20 euro en een variabele component van maximaal 0,40 euro per km. De Belgische autoriteiten hebben een verzoek ingediend tot verlenging van deze regeling, die op 31 december 2007 is afgelopen.

¹⁸ Hierbij zij gewezen op het verschil in begunstigden tussen die twee regelingen.

73. De Commissie concludeert uit het voorgaande dat aan de voorwaarden van Verordening (EEG) nr. 1107/70 is voldaan en dat er geen sprake is van concurrentievervalsing die indruist tegen het gemeenschappelijk belang.

4. Conclusie

Gezien de hierboven uiteengezette argumenten besluit de Commissie de premie voor alternatief vervoer en de premie voor containervervoer via de binnenvaart gedurende de periode 2008-2013 als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te beschouwen.

Wanneer deze brief vertrouwelijke gegevens bevat 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 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 en Vervoer
Directoraat A - Interne markt en duurzaamheid
Wetstraat 200
B-1049 BRUSSEL
Fax ++ 00 32 2 296 41 04

Met bijzondere hoogachting,

Voor de Commissie

Antonio TAJANI

Vicevoorzitter