

COMMENTAIRES DES AUTORITÉS BELGES

SOURCE : Commission économique interministérielle.

GT Aides d'état.

OBJET : CONSULTATION PUBLIQUE DE LA COMMISSION EUROPEENNE SUR LE PROJET DE RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT (UE) N° 651/2014 DE LA COMMISSION DÉCLARANT CERTAINES CATÉGORIES D'AIDES COMPATIBLES AVEC LE MARCHÉ INTÉRIEUR EN APPLICATION DES ARTICLES 107 ET 108 DU TRAITÉ

I. WALLONIE

La Wallonie accueille favorablement l'initiative de la Commission d'étendre le Règlement général d'exemption par catégorie aux ports. Elle déplore toutefois la portée très limitée de cette extension. Elle constate également que des concepts fondamentaux qui devront être appliqués par les autorités publiques nationales sont très flous.

La Commission trouvera ci-dessous les observations de la Wallonie à ce sujet.

1. La Région Wallonne suggère, comme en matière de gestion des infrastructures aéroportuaires aéronautique, que des critères d'exemption opérationnels soient élaborés pour les infrastructures portuaires intérieures (port intérieur régionaux – PIR-). Ceux-ci peuvent être conçus sur base de dispositions similaires à celle des infrastructures aéroportuaires.

La définition d'un PIR ne doit pas être liée à une hauteur d'investissement mais à des capacités portuaires locales dont le trafic fluvial enregistré par le Port ne devrait pas dépasser 60.000. 000 T

2. L'importance des investissements visés doit notamment inclure, outre les travaux d'infrastructures directs dans les ports intérieurs régionaux, le dragage des voies d'accès fluviales, le remorquage et les voies ferroviaires et routières d'accès aux ports régionaux. Les voies d'accès accessibles au public doivent en tout état de cause être exclues.
3. Les PIR serait exemptés de notification et bénéficieraient du régime d'exemption en matière d'aides d'Etat visé à l'article 93 TFUE¹.

Outre l'exemple des ports intérieurs régionaux ci-dessus, il peut être envisagé la création d'une catégorie intermédiaire de ports intérieurs régionaux de grande taille (PIRGT). Pour ces ports doit être prévu une définition excluant les PIRGT qualifié de maritime des dispositions en matière de ports maritime sens stricto.

¹ Il est renvoyé ici à la Directive « transparence » qui organise la transparence financière entre les entités publiques (jurisprudence Altmark).

4. Les PIRGT se verraient dispensés de notification, comme prévu, dans l'actuelle proposition d'article 56quater.

Cependant, les investissements visés devraient inclure des activités non liées au transport pour autant que celle-ci soient utiles à l'exploitation des infrastructures portuaires et qu'elle soit située dans le périmètre du port intérieur de grande taille (zone portuaire).

Les seuils d'exemption doivent être revus à la hausse et éventuellement combiner les notions de trafic fluvial et de flux financier.

5. La définition de la zone portuaire doit être clarifiée. A cet égard il faut remarquer qu'une seule entité peut gérer plusieurs ports locaux ou PIR. La globalisation de ses ports locaux en une seule entité comptable doit être évitée.
6. Les infrastructures communes avec d'autres opérateurs notamment de transports comme les sites intermodaux qui ne sont pas dans la zone portuaire mais qui les desservent même partiellement doivent être exclues de l'investissement portuaire.
7. Le coût des investissements visés ne devrait pas prendre en compte le total de l'investissement lors de la première année de mise à l'exécution, mais bien prévoir une annualisation de la stratégie d'investissement et la limite des investissements visés doit être portée à 50.000.000 €
8. Les éventuelles mises à disposition d'infrastructures ou de terrains par les ports intérieurs de grande taille en faveur de tiers ne devraient pas automatiquement être limitées à une durée de 30 ans, mais devraient pouvoir être étendues en fonction de critères économiques vérifiables, nécessaires à la rentabilisation desdits investissements.

La notion de prix de marché devrait être définie, dans la mesure où il n'est pas toujours évident qu'il y ait un marché comparatif, concurrentiel

9. Comme en matière de gestion des infrastructures aéroportuaires aéronautique, des critères d'exemption opérationnels devraient être élaborés pour les infrastructures portuaires intérieures (port intérieur régionaux – PIR-). Ceux-ci pourraient être conçus sur base de dispositions similaires à celle des infrastructures aéroportuaires
La définition d'un PIR ne doit pas être liée à une hauteur d'investissement mais à des capacités portuaires locales dont le trafic fluvial enregistré par le Port ne devrait pas dépasser 60.000. 000 T
10. L'importance des investissements visés devraient notamment inclure, outre les travaux d'infrastructures directs dans les ports intérieurs régionaux, le dragage des voies d'accès fluviales, le remorquage et les voies ferroviaires et routières d'accès aux ports régionaux.
Les voies d'accès accessible au public doivent en tout état de cause être exclues.

11. Les PIR seraient exemptés de notification et bénéficieraient du régime d'exemption en matière d'aides d'Etat visé à l'article 93 TFUE².
12. Outre l'exemple des ports intérieurs régionaux ci-dessus, il peut être envisagé la création d'une catégorie intermédiaire de ports intérieurs régionaux de grande taille (PIRGT).
Pour ces ports, doit être prévue une définition excluant les PIRGT qualifiés de maritimes des dispositions en matière de ports maritime sensu stricto.
13. Les PIRGT se verraient dispensés de notification, comme prévu, dans l'actuelle proposition d'article 56quater.
Cependant, les investissements visés devraient inclure des activités non liées au transport pour autant que celles-ci soient utiles à l'exploitation des infrastructures portuaires et qu'elles soient situées dans le périmètre du port intérieur de grande taille (zone portuaire).

Les seuils d'exemption doivent être revus à la hausse et éventuellement combiner les notions de trafic fluvial et financier.
14. La définition de la zone portuaire doit être clarifiée. A cet égard il faut remarquer qu'une seule entité peut gérer plusieurs ports locaux ou PIR. La globalisation de ses ports locaux en une seule entité comptable doit être évitée.
15. Les infrastructures communes avec d'autres opérateurs notamment de transports comme les sites intermodaux qui ne sont pas dans la zone portuaire mais qui les desservent même partiellement doivent être exclues de l'investissement portuaire.
16. Le coût des investissements visés ne devrait pas prendre en compte le total de l'investissement lors de la première année de mise à l'exécution, mais bien prévoir une annualisation de la stratégie d'investissement et la limite des investissements visés doit être portée à 50.000.000 €
17. Les éventuelles mises à disposition d'infrastructures ou de terrains par les ports intérieurs de grande taille en faveur de tiers ne devraient pas automatiquement être limitées à une durée de 30 ans, mais devraient pouvoir être étendues en fonction de critères économiques vérifiables, nécessaires à la rentabilisation desdits investissements.

La notion de prix de marché devrait être définie, dans la mesure où il n'est pas toujours évident qu'il y ait un marché comparatif, concurrentiel

II. VLAANDEREN

² Il est renvoyé ici à la Directive « transparence » qui organise la transparence financière entre les entités publiques (jurisprudence Altmark).

As the main proposed changes to the GBER concern the extension to ports and airports, we will focus our contribution on those aspects (1). We will then move on with comments on some other aspects (2).

1. Extension to ports and airports

The Flemish Government welcomes the initiative of the European Commission to include ports and airports in the GBER and thereby clarify and simplify the rules. However, the Flemish Government does have some concerns, and would therefore like to make the following suggestions:

On the recitals:

- The relation between the GBER and **previously notified and approved aid measures and schemes for ports** is unclear. A new recital 2b is needed, to clarify that aid for infrastructure in ports that has been notified and approved before the entry into force of this Regulation remains valid and is not overruled by this Regulation.
- Clarification on the **notion of aid** is needed. The draft in its current form seems to imply that all port infrastructure is of an economic nature, and that consequently all public investments in port infrastructure are subject to state aid rules. That is however not the case, as also recognized by the Commission.
 - A new recital is necessary to clarify that the construction and the maintenance, including dredging and maintenance dredging, of **access and defense infrastructure**, both on land and sea or inland waterways, when this infrastructure does not generate a direct income and is consequently not commercially exploited, and is made available on equal and non-discriminatory terms for all potential users, is of a non-economic nature, and as such does not fall within the scope of state aid rules. It should be left to the discretion of the Member State to define which infrastructure constitutes the access and defense infrastructure.
 - Similarly, a new recital should be added to clarify that **infrastructure linked to activities in the public remit**, i.e. activities that fall under the State's responsibility in the exercise of its official powers as a public authority, such as maritime traffic control, police, customs, antipollution surveillance, control and security of navigation, are of a non-economic nature and as such do not fall within the scope of state aid rules.

On the articles:

- **Art. 2., par. 154:** Clarification is needed on the **definition of “inland port”**. In some legislation, a quay wall or a group of quay walls with a certain tonnage constitutes an inland port. It is unclear whether or not this is the case in this draft. Flanders urges the Commission to elaborate the definition, so Flanders can determine its position on this issue.
- **Art. 2, par. 158:** Infrastructural demand and design in ports largely depend on nautical and geographical aspects such as tides, sedimentation, or accessibility from the open sea and from the hinterland which cannot be influenced or changed. These characteristics require intensive dredging both in the waterway access and in the ports, to make and keep these accessible and open. Flanders therefore proposes to amend par. 158 as follows: “(158) ‘Dredging’ means the removal of sand, sediment or other substances from the bottom of

both the waterway access to a port **and inside a port** in order to allow waterborne vessels to have access to the port.“

- **Art. 2, part. 159:** For the same reason, it should also be clear that maintenance dredging may concern both the access to ports as the port area itself. Flanders suggests amending par. 159 as follows: “(...) to keep the waterway **and the port area** accessible”
- **Art. 56a: Investment aid for regional airports**
 - **Par. 4:** Flanders proposes to **reduce the distance and travelling time** respectively from 100 kilometers to 50 kilometers and from 60 minutes to 30 minutes. The only two negative decisions from the Commission concerning aid to regional airports, concerned airports situated at 40 kilometers or less from another airport. Flanders suggests that the Commission reduces these elements accordingly.
 - Flanders also proposes to **include start-up aid** for regional airports in the GBER. This type of aid is not problematic, as its conditions are clear and easy to apply.
 - In addition, Flanders proposes to **include exploitation aid** for regional airports in the GBER.
- **Art. 56b: Investment aid for maritime ports**
 - **Par. 2.:**
 - In both a) and b), in order to be comprehensive, the wording should be as follows: “for the construction, **preservation, maintenance** or upgrade of (...)”
 - In both a) and b), it should be made clear that it concerns infrastructure **in** ports, not of ports. A) would thus be amended as follows: “(...) ~~maritime port~~ infrastructures and superstructures **in maritime ports** (...)”. B) would be amended as follows: “(...) commercially exploited infrastructure **in maritime ports**”
 - In b), maintenance dredging should also be included. Infrastructural demand and design in ports largely depend on nautical and geographical aspects such as tides, sedimentation, or accessibility from the open sea and from the hinterland which cannot be influenced or changed. These characteristics require intensive maintenance dredging both in the waterway access and in the ports, to keep these accessible and open. In many of these cases (see also our remark on the need of a recital on the notion of aid), maintenance dredging is not linked to commercially exploitable infrastructure, but is a means to keep the waterway and port accessible for all users, as is recognized by the link with “access infrastructure” in this art. 56b, par.2, b), and in the definition of maintenance dredging. As such, it does not fall in the scope of state aid rules. Consequently, there is also no reason to treat dredging and maintenance dredging differently in this article. Flanders proposes the following amendment: “(...) including dredging and **excluding** maintenance dredging”.
 - **Par. 4:** Flanders would like some **clarification on the following questions:**
 - The **aid intensities and maximum eligible costs** seem arbitrary and a one-size-fits-all approach. How were the aid intensities and maximum eligible costs (and specifically the 120 million for the TEN-T core ports) set?

- How are the aid intensities to be **interpreted**? Are they cumulative/gradual (e.g. 100% for the first 20 million euros, 80% for the part 20 million to 50 million euros,...)?
 - It is evident that the answers to these questions are of essential importance for the further development of the position of Flanders on this draft.
- **Par. 6:** In the port sector, it would be inappropriate to consider projects in a period of 3 years as a single investment project solely based on the fact that they are undertaken by a single beneficiary. In practice, port authorities manage the entire port area, so it is not uncommon that they undertake several projects even at the same time, let alone in a period of 3 years. In addition, article 4, par. 2, of the GBER already states: “The thresholds set out or referred to in paragraph 1 shall not be circumvented by artificially splitting up the aid schemes or aid projects.” The thresholds for maritime ports will also be included in art. 4, par.1 according to this draft regulation, so the proposed par. 6 is not only impractical, but also superfluous. Therefore, **Flanders urges the Commission to delete this paragraph**. If the European Commission insists on including this or a comparable provisions, Flanders strongly favours a provision with the focus on the project rather than on the beneficiary.
- **Par. 7:** Concessions, including their duration, have their own specific legislative framework, the Concessions Directive, and should not fall within the scope of the GBER. For the same reason, similar provisions were not included in the Regulation establishing a framework on market access to port services and financial transparency of ports, which is now being negotiated in Trilogue. Similarly, these provisions do not belong in the GBER. Therefore, the last sentence of this paragraph concerning the **duration of concessions should be deleted**.
- **Par. 8:** Flanders refers to the productive Trilogues on the Regulation establishing a framework on market access to port services and financial transparency of ports, of which also sets the framework for port infrastructure charges. In no version of the text (neither in the Commission text, EP amendments nor Council General Approach) and in no way is stated that the port infrastructure charges “shall correspond to the market price”. Rather to the contrary, the Regulation emphasizes the autonomy of the individual ports and/or national port policy, albeit with respect for competition rules. The GBER is not the appropriate instrument to organize port infrastructure charges, and it should certainly not restrict the autonomy of ports therein given to them by the Port Services Regulation. Flanders therefore urges the Commission to **delete the last sentence of paragraph 8**.

2. Remarks on some of the other proposed amendments

- **ART. 4:** we welcome the increase in the notification thresholds for the cultural sector to 150 million for investment aid and 75 million for operating aid.
 - 1.
- **ART 7, 1:** we welcome the simplified method to calculate the costs for structural funds cases.
- **ART 22:** start up aid. We do not agree with the stricter interpretation that the activities should be new for the starting enterprise. Our experience with this kind of provisions – as also foreseen in article 14 gber on regional aid – is not positive as it leads to unnecessary restrictions. Moreover, in the case of a new starting enterprise, all activities should be considered as new.
 - 2.
- **ART. 53.** We also welcome the explicit exemption for the cinemas.
 - 3.
- 4. However, we do wish to include even further exempted activities, such as:
 5.
 - In art. 53. 2.a. : “artists”
 - We propose a new art. 53.2.g.: “circus organisations, amateur art organisations and organisations from the social-cultural field”
 - 6.
- **Art. 53.9:** the limitation to “70% of the eligible costs” for the publication of music and literature should be deleted, as this proves to be very problematic for the sectors concerned.
- **ART. 55.3:** it should be specified that the exclusion of leisure parks and hotel facilities only relates to activities which do not focus primarily on youth organisations.