

Flemish Position - State aid – draft Land and Multimodal Transport Guidelines (LMTG) and draft Transport Block Exemption Regulation (TBER)

Algemeen gesteld steunt Vlaanderen zowel de ontwerp LMTG als de ontwerp TBER. Er zijn echter een aantal bemerkingen die Vlaanderen zou willen overmaken aan de Europese Commissie. Deze zijn hieronder terug te vinden.

Bemerkings wat betreft de definities

Een algemene bevinding is het gegeven dat de documenten, die beide eenzelfde focus hebben en complementair zijn, niet altijd getuigen van een coherentie. Dit gaat ten koste van de leesbaarheid en toepassing van beide documenten. Het kan ook leiden tot verwarring en verkeerd gebruik/interpretatie van bepaalde begrippen en regels.

In het bijzonder wordt vastgesteld dat onder de titel ‘definities’ in beide documenten er geen coherentie is in de nummering. Sommige begrippen worden anders benoemd of aan sommige begrippen worden twee betekenissen gegeven. Verder zijn sommige begrippen enkel in een van de documenten gedefinieerd daar waar zij ook worden gebruikt in het andere document, maar daar dan zonder definitie.

Hieronder geven we een niet-exhaustief lijst met begrippen die volgens ons beter op mekaar afgestemd dienen te worden:

TBER	LMTG
(k) “binnenvaartvoorziening” : elke dienstvoorziening (bijvoorbeeld een terminal of een onderhouds- of opslaginrichting) en de bijbehorende toegangsinfrastructuur (met inbegrip van de fysieke uitrusting of computerhardware die benodigd is om deze te kunnen gebruiken) die binnen de Unie is gelegen en wordt gebruikt ten behoeve van de binnenvaart, met uitzondering van voor niet-vervoersgebonden activiteiten benodigd(e) voorzieningen of materieel;	l) “voorziening voor de binnenwateren” : elke dienstvoorziening (bv. een terminal of een onderhouds- of opslagvoorziening) en de toegangsinfrastructuur daarvan (inclusief de fysieke of digitale uitrusting die nodig is voor het functioneren ervan) die zich binnen de EU bevindt en wordt gebruikt voor het vervoer over de binnenwateren, met uitzondering van voorzieningen of uitrusting die nodig zijn voor het uitoefenen van niet-vervoersactiviteiten;
Niet gedefinieerd	e) “gecombineerd vervoer” : de vorm van intermodaal vervoer die voldoet aan de voorwaarden die voor gecombineerd vervoer zijn gesteld in de richtlijn gecombineerd vervoer;
(l) “binnenschip” : een vaartuig voor het vervoer van personen of goederen dat uitsluitend of	m) “binnenschepen” : schepen die uitsluitend of hoofdzakelijk varen op de binnenwateren of op

hoofdzakelijk is bestemd voor het bevaren van binnenwateren of wateren binnen, of in de directe nabijheid van, beschutte wateren;	wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren en worden gebruikt voor het vervoer van passagiers of goederen;
(m) “intermodale laadeenheid” (Intermodal Loading Unit, ILU): een voor intermodaal vervoer gebruikt(e) container, wissellaadbak of oplegger of wegvoertuig of voertuigcombinatie;	Niet gedefinieerd
(n) “intermodaal vervoer” : het vervoer van goederen (in één en dezelfde vervoerseenheid) waarvoor opeenvolgende vervoerswijzen worden gebruikt zonder dat de goederen bij de verandering van vervoerswijze zelf worden verplaatst;	n) “multimodaal vervoer” : het verplaatsen van goederen (in een en dezelfde laadeenheid of een en hetzelfde voertuig) door opeenvolgende vervoerswijzen, zonder de goederen zelf te hanteren bij het wisselen van vervoerswijze;
(p) “multimodaal vervoer” : verkeer van goederen of personen met ten minste twee verschillende wijzen van vervoer;	n) “multimodaal vervoer” : het verplaatsen van goederen (in een en dezelfde laadeenheid of een en hetzelfde voertuig) door opeenvolgende vervoerswijzen, zonder de goederen zelf te hanteren bij het wisselen van vervoerswijze;
(m) “intermodale laadeenheid” (Intermodal Loading Unit, ILU): een voor intermodaal vervoer gebruikt(e) container, wissellaadbak of oplegger of wegvoertuig of voertuigcombinatie;	o) “wissellaadbak” : een container, afzetbak of oplegger/motorvoertuig voor goederenvervoer over de weg of een voertuigcombinatie die wordt gebruikt voor intermodaal vervoer;
Niet gedefinieerd	q) “vervoer over land” : vervoer per spoor, over de binnenwateren en over de weg
	s) “multimodaal vervoer” : het vervoer van goederen of passagiers met ten minste twee verschillende vervoerswijzen; = 2 ^e definitie zie nr n
(s) “nieuwe commerciële binnenvaartverbinding voor goederenvervoer” : een commerciële verbinding met nieuw geregeld binnenvaartvervoer van goederen tussen ten minste twee terminals die gedurende ten minste vijf jaar voor de aanvang van het vervoer over de desbetreffende verbinding niet door geregelde goederendiensten met elkaar verbonden zijn geweest;	u) “nieuwe commerciële verbinding voor goederenvervoer over de binnenwateren” : een commerciële verbinding die betrekking heeft op nieuwe geregelde goederenvervoersactiviteiten over de binnenwateren tussen ten minste twee terminals die gedurende ten minste vijf jaar vóór de ingebruikname van de betreffende verbinding niet via lijndiensten voor goederenvervoer met elkaar waren verbonden;
(t) “nieuwe commerciële spoorverbinding voor goederenvervoer” : een commerciële verbinding met nieuw geregeld goederenvervoer per spoor tussen ten minste twee terminals die gedurende ten minste vijf jaar voor de aanvang	v) “nieuwe commerciële verbinding voor goederenvervoer over het spoor” : een commerciële verbinding die betrekking heeft op nieuwe geregelde goederenvervoersactiviteiten over het spoor tussen ten minste twee

van het vervoer over de desbetreffende verbinding niet door geregelde goederendiensten met elkaar verbonden zijn geweest;	terminals die gedurende ten minste vijf jaar vóór de ingebruikname van de betreffende verbinding niet via lijndiensten voor goederenvervoer met elkaar waren verbonden
(v) “nieuwkomer” : een spoorwegonderneming in de zin van artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ²¹ die voldoet aan beide navolgende voorwaarden	“nieuwe toetreder in de spoorwegsector” : een spoorwegonderneming in de zin van artikel 3, lid 1, van de richtlijn één Europese spoorwegruimte ⁸⁸ , die aan beide volgende voorwaarden voldoet
(w) “niet-vervoersgebonden activiteiten” : commerciële diensten die worden verricht voor vervoersondernemingen of andere gebruikers van voorzieningen, die niet gebonden zijn aan spoorweg- of binnenvaartvervoer of duurzaam multimodaal vervoer, met inbegrip van ondersteunende diensten voor passagiers, expediteurs of andere dienstverrichters, waaronder de verhuur van kantoren, winkels en hotels;	y) “niet-vervoersactiviteiten” : commerciële diensten verleend aan vervoersondernemingen of andere gebruikers van voorzieningen die geen verband houden met unimodaal of multimodaal vervoer per spoor en over de binnenwateren, met inbegrip van ondersteunende diensten aan passagiers, expediteurs of andere dienstverleners, zoals de verhuur van kantoren, winkels en hotels
(x) “exploitatiewinst” : het verschil tussen de gediscoteerde inkomsten en de gediscoteerde exploitatiekosten gedurende de economische levensduur van de investering, indien dit verschil positief is. De exploitatiekosten omvatten onder meer personeelskosten, kosten voor materialen, uitbestede diensten, communicatie, energie, onderhoud, huur en administratie, doch niet afschrijvingslasten en financieringskosten indien deze zijn gedekt door investeringssteun. Door inkomsten en exploitatiekosten te disconteren tegen een passend disconteringspercentage kan een redelijke winst worden gemaakt;	Niet gedefinieerd
(y) “particuliere spoor aansluiting” : spoorweginfrastructuur (met inbegrip van rails en andere installaties of uitrusting die nodig zijn voor het gebruik ervan) die in handen is van en wordt geëxploiteerd door een particulier en is aangesloten op de laadvoorzieningen van het openbare spoorwegennetwerk die niet vallen onder de definitie van dienstvoorzieningen uit bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU, alsmede elke speciale infrastructuur die wordt gebruikt ten behoeve van spoorweginfrastructuur die in	z) “particulier rangeerspoor” : een stuk spoorweginfrastructuur in particulier bezit en beheer (met inbegrip van spoorlijnen en enigerlei andere installatie of uitrusting die nodig is om deze functioneel te maken), die aansluit op de laadvoorzieningen van het openbare spoorwegennetwerk die niet kwalificeren als dienstvoorzieningen op grond van bijlage II bij de richtlijn één Europese spoorwegruimte ⁸⁹ , evenals alle specifieke infrastructuur die een particulier onderdeel van de spoorweginfrastructuur bedient;

handen is van en wordt geëxploiteerd door een particulier;	
(cc) “spoorwegonderneming” : iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming als bedoeld in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2012/34/EU;	dd) “spoorwegonderneming” : elke publieke of particuliere onderneming bedoeld in artikel 3, lid 1, punt 1, van de richtlijn één Europese spoorwegruimte
(dd) “RIS-platform” : een elektronisch platform met centrale toegang dat informatie uit nationale River Information Services (RIS) bevat en voor RIS-gebruikers River Information Services alsmede informatiediensten betreffende de vaarweg, verkeer en vervoersmanagement verzorgt, met inbegrip van route- en vervoersplanning, en bestemd is voor elektronische melding volgens het eenmaligheidsbeginsel;	Niet gedefinieerd
(jj) “telematicatoepassingen voor goederendiensten” : toepassingen waaronder informatiesystemen (realtime volgsystemen voor goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen en de opstelling van begeleidende elektronische documenten;	kk) “telematicatoepassingen” : elk van de volgende toepassingen: (i) toepassingen ten dienste van de passagiers, zoals informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis, reserveringssystemen, betalingssystemen, het bagagebeheer, het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen; (ii) toepassingen voor goederenvervoer, zoals informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen, het opstellen van begeleidende elektronische documenten;
(kk) “vervoerder” : elke onderneming die personen en/of goederen vervoert in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en/of multimodaal vervoer;	ll) “vervoersbedrijf” : een onderneming die passagiers en/of goederen vervoert in de spoorwegsector, de binnenvaartsector en/of de sector multimodaal vervoer;

TBER

Overweging 15

“.....Exploitatiesteun die is bedoeld om de externe kosten van vervoer te verlagen, mag dus in geen geval worden toegekend wanneer de meer vervuilende vervoerswijze geen levensvatbaar alternatief is voor de duurzame vervoerswijze. Voor passagiersdiensten is er altijd een vervuilender maar commercieel levensvatbaar alternatief voor spoorwegvervoer of de binnenvaart, maar in de goederensector hangt het concurrentievermogen af van de vervoersafstand. Dat geldt niet voor wagenladingvervoer omdat die vorm van unimodaal vervoer per spoor ongeacht de afgelegde afstand minder winstgevend dan wegvervoer is vanwege de kosten voor het ophalen en samenvoegen van wagons van verschillende klanten.”

Het concurrentievermogen tussen vervoersmodi hangt af van vele factoren, waarvan de afstand er één is. Daarnaast spelen vele andere factoren een rol, zoals wettelijke bepalingen, aard, omvang en frequentie van de lading, kwaliteit en beschikbaarheid van het transportaanbod, enz.

Overweging 22

*“...Verder mag exploitatiesteun aan spoorwegondernemingen of vervoersorganisatoren die nieuwe commerciële verbindingen introduceren alleen onder deze verordening vallen wanneer de **verstoringen van de mededinging en de handel beperkt van omvang zijn en aan welomschreven voorwaarden zijn onderworpen**. Dat is het geval bij i) nieuwe commerciële goederenverbindingen voor spoorwegen en de binnenvaart; en ii) nieuwe commerciële spoorverbindingen voor personenvervoer met geregelde passagiersdiensten tussen vervoersterminals die in verschillende lidstaten (“internationale treinreizigersdiensten”) of meer dan 400 kilometer van elkaar (“langeafstandstreinreizigersdiensten”) zijn gelegen. Het steunbedrag wordt berekend op basis van de exploitatieverliezen die de begunstigde in de eerste vijf exploitatiejaren van de nieuwe commerciële verbinding lijdt en de steunintensiteit blijft onder een bepaalde drempel...”*

Wat wordt er precies bedoeld met “verstoringen van mededinging en handel beperkt in omvang en aan welomschreven voorwaarden zijn onderworpen”? Wij zouden dit graag verduidelijkt en indien mogelijk gedefinieerd zien zodat dit niet voor latere discussies zorgt.

Artikel 4

Gelet op de ervaring met sterke inflatie in de laatste jaren, lijkt het nuttig dat deze maximale steunbedragen worden geïndexeerd.

Artikel 8(3)

In dit artikel worden de voorwaarden bepaald voor de cumulering van steunmaatregelen onder de TBER met andere steunmaatregelen. Wij zouden graag verduidelijkt zien wie deze cumulering exact beoordeelt. Is dit de steunverlenende overheid zelf?

Artikel 10(5)

Momenteel stelt de TBER in artikel 10(5) nog dat *“De steunintensiteit kan met [5-10] procentpunten worden verhoogd.”* Is het exacte percentage nog iets wat bewust nog ter discussie stond bij de publicatie van het ontwerp of is dit een fout? In het eerste geval steunen wij 10%.

Artikel 10(6)

Artikel 10(6) legt een maximale afstand op. Deze lijkt ons te laag voor spoorverkeer.

Artikel 12(5)(a)

Artikel 12.5 (a) bevat te veel beoordelingsmarge. Bijkomend is het niet duidelijk wie deze criteria dient vast te stellen.

Artikel 13(4)(a)

Artikel 13(4)(a) bevat te veel beoordelingsmarge. Bijkomend is het niet duidelijk wie deze criteria dient vast te stellen.

Artikel 14(3)

De toepassing van dit artikel is beperkt tot nieuwkomers of KMO's.

Wat betreft het spoorverkeer lijkt dit ons te beperkend dat in BE bestaat uit relatief grote ondernemingen.

Wat betreft de binnenvaartsector zijn wij eveneens van mening dat niet enkel de KMO's, maar ook de grotere bedrijven nuttig gebruik kunnen maken van staatssteun, aangezien de binnenvaartsector in zijn geheel onderhevig is aan grote uitdagingen en moeilijkheden. Zo is het ook voor de grotere bedrijven bijzonder moeilijk, zonet onmogelijk, om de vloot te vergroenen zonder steun.

Artikel 14(4)

Het feit dat steun onder dit artikel enkel kan in de vorm van garantieverstrekking lijkt ons te beperkend. Dit geldt zowel voor spoorvervoer als binnenvaartvervoer. Bovendien laten de huidige GBER en CEEAG regelgeving wel subsidies toe. Kan de wisselwerking tussen deze instrumenten en de TBER verduidelijkt worden?

Artikel 17

De steunintensiteit bedraagt ten hoogste 20 % van de in aanmerking komende kosten. Dit lijkt ons te laag. Dit is een lagere steunintensiteit dan in de huidige GBER en CEEAG regelgeving. In steunmaatregelen ter hermotorisatie van binnenvaartschepen in de buurlanden zijn de steunintensiteiten vaak ook hoger. Bv. NL: 20% grote-, 40% middelgrote- en 50% voor kleine ondernemingen.

LMTG

De maximum steunintensiteit bij investeringssteun voor de technische aanpassing en modernisering van voertuigen en materieel voor duurzaam multimodaal vervoer is slechts 20%. Dit lijkt ons een te laag percentage, zowel wat betreft spoorvervoer als wat betreft binnenvaartvervoer. Dit is met name het geval voor het retrofitten van binnenvaartschepen.