



Aanbeveling

van de Vlaamse Havencommissie over de Groepsvrijstellingsverordening (GBER, General Block Exemption Regulation)

Brussel, 13 mei 2016

Goedkeuring/bekrachtiging VHC: 13 mei 2016

Inhoud

Inhoud	3
1 Inleiding	4
2 Situering	4
3 Opmerkingen en aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie	4
3.1 Relatie tussen reeds goedgekeurde steunregelingen en GBER	4
3.2 Scope van de GBER	5
3.3 Uitbreiding definitie “toegangsinfrastructuur”	5
3.4 Artikel 56ter: Investeringssteun voor zeehavens	5

1 Inleiding

De Europese Commissie heeft zeer recent een eerste draft openbaar gemaakt van een verordening tot wijziging van verordening nr. 651/2014 (de algemene groepsvrijstellingsverordening of GBER). Er worden 2 publieke consultaties gehouden waarbij alle lidstaten en stakeholders hun opmerkingen kunnen geven. Deze eerste draft is het voorwerp van de eerste consultatie.

De Vlaamse Havencommissie formuleert in deze aanbeveling haar opmerkingen op deze draft verordening. Deze aanbeveling werd opgemaakt door de werkgroep Europees Havenbeleid van de VHC, in nauwe samenwerking met de afdeling Beleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid.

2 Situering

Verordening 651/2014 (GBER) verklaarde in 2014 een reeks staatssteunmaatregelen compatibel met de interne markt regels en stelde deze vrij van voorafgaandelijke aanmelding aan de Europese Commissie. De GBER bepaalt de in aanmerking komende begunstigden, maximum steunpercentages, e.d. In de GBER van 2014 kondigde de Europese Commissie aan dat havens en luchthavens, die op dat moment nog niet waren opgenomen, zouden worden opgenomen in de GBER van zodra voldoende casus ervaring zou zijn opgedaan. Dat is nu het geval: aan de GBER worden specifieke criteria toegevoegd op basis van 33 casussen over havens en 54 over luchthavens.

In de verordening tot wijziging van verordening nr. 651/2014 worden voor de luchthavens het nieuwe artikel 56 bis voorzien. De nieuwe bepalingen voor havens staan in de artikels 56 ter (zeehavens) en 56 quater (binnenhavens). De overeenkomstige nieuwe definities worden voorzien in artikel 2 (voor havens vanaf paragraaf 152).

De Vlaamse Havencommissie beperkt zich in onderstaande opmerkingen en aanbevelingen tot de secties die betrekking hebben op havens.

3 Opmerkingen en aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie

3.1 Relatie tussen reeds goedgekeurde steunregelingen en GBER

Vlaanderen heeft met het Havendecreet (1999) een financieringsregeling uitgewerkt met het oog op een maximale compatibiliteit met de Europese regelgeving. De uitvoeringsbesluiten waarin deze regeling in detail werd uitgewerkt werd aan de Europese Commissie voorgelegd en na uitvoerige studie heeft de Commissie het Vlaamse financieringssysteem goedgekeurd (2002 en 2004). Uit de tekst van de GBER kan worden opgemaakt dat het de intentie is van de GBER om bestaande regelingen intact te laten. De Vlaamse Havencommissie vraagt om uitdrukkelijk te bevestigen dat het Vlaamse financieringssysteem, zoals dat eerder door de Europese Commissie werd goedgekeurd, kan blijven bestaan.

3.2 Scope van de GBER

Overweging 5. In de huidige vorm wekt de ontwerpverordening de indruk dat alle investeringen in haveninfrastructuur staatssteun vormen. De Vlaamse Havencommissie vraagt om te verduidelijken wat niet in de scope van GBER valt, en wat toch geen staatssteun vormt. **Een nieuwe, bijkomende overweging is nodig** om te verduidelijken dat de aanleg en het onderhoud van infrastructuur voor haventoeegang, zowel vanaf land of de zee en rivieren, wanneer deze infrastructuur niet commercieel wordt geëxploiteerd en op gelijke en niet-discriminerende wijze toegankelijk is voor alle gebruikers, van niet-economische aard is en dus buiten de staatssteunregels valt. Hetzelfde geldt voor infrastructuur voor de uitoefening van typische overheidstaken zoals douane, scheepvaartbegeleiding, politie, antipollutie surveillance.

Het komt aan de lidstaat (en in België: de Gewesten) toe om aan te duiden wat wordt verstaan onder infrastructuur die niet commercieel wordt geëxploiteerd. In Vlaanderen werd dit zeer precies bepaald in het “Besluit houdende de aanduiding van de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur” (het Aanduidingsbesluit).

3.3 Uitbreiding definitie “toegangsinfrastructuur”

In Artikel 2, paragraaf 158 wordt onder baggeren verstaan “het verwijderen van zand, slib of andere materie van de bodem van een toegangsvaarweg naar een haven, om watervaartuigen toegang tot die haven te verschaffen”. **De Vlaamse Havencommissie vraagt om “van een toegangsvaarweg naar een haven” uit te breiden tot “zowel in de toegangsvaarweg naar een haven als in een haven”.** Dit om tegemoet te komen aan de specifieke omstandigheden van havens waar intensieve onderhoudsbaggerwerken noodzakelijk zijn om de toegankelijkheid te verzekeren.

In Artikel 2, paragraaf 159 wordt de definitie gegevens van “onderhoudsbaggerwerken”. **Om dezelfde reden als de opmerking over paragraaf 158 stelt de Vlaamse Havencommissie voor om in deze definitie “de waterweg” te vervangen door “de waterweg en het havengebied”.**

3.4 Artikel 56ter: Investeringssteun voor zeehavens

- In paragraaf 2 van Artikel 56ter worden de in aanmerking komende kosten aangegeven. De Vlaamse Havencommissie vraagt om de punten (a) en (b) te herformuleren als volgt:
 - (a) ten behoeve van de bouw, het onderhoud, de instandhouding of modernisering van infrastructuur en suprastructuren voor zeehavens, met uitzondering van mobiele uitrusting, en
 - (b) ten behoeve van de bouw, het onderhoud, de instandhouding of modernisering van toegangsinfrastructuur, met inbegrip van baggeren ~~maar met uitsluiting van onderhoudsbaggerwerken~~, bestemd voor commercieel geëxploiteerde zeehaveninfrastructuur.
- De drempels en steunintensiteiten die in paragraaf 4 van Artikel 56ter worden genoemd, zijn niet duidelijk te interpreteren. Voor kleinere havens is een bedrag van 120 miljoen euro groot, terwijl dat bedrag voor een grote haven relatief klein is. De Vlaamse

Havencommissie vraagt zich af waar de bedragen en steunpercentages vandaan komen. De vraag is ook of het trapsgewijze percentages zijn: 100% op de eerste schijf van 20 miljoen euro, 80% op de tweede schijf, ... **Deze paragraaf vergt verduidelijking.**

- Paragraaf 6 van Artikel 56ter stelt dat een investering die door dezelfde begunstigde wordt opgestart binnen een periode van [drie] jaar vanaf de aanvang van de werkzaamheden voor een andere gesteunde investering in dezelfde zeehaven, wordt beschouwd als onderdeel van hetzelfde investeringsproject. **De Vlaamse Havencommissie vraagt om dit artikel te schrappen.** De bedoeling van deze paragraaf is om te voorkomen dat projecten kunstmatig in stukken worden opgedeeld teneinde van een gunstiger ondersteuningsregime te kunnen genieten of om onder bepaalde grenzen te vallen. In de praktijk werkt dit echter niet. In zeehavens worden er immers binnen de drie jaar diverse projecten opgestart die niets met elkaar te maken hebben, doch die, door de inhoud van deze paragraaf, als één geheel zullen worden beschouwd. Dit is een irrealistische maatregel die het beoogde doel absoluut niet bereikt.
- Paragraaf 7 van Artikel 56ter gaat in op concessies. **De Vlaamse Havencommissie vraagt om de laatste zin van deze paragraaf te schrappen.** Domein-concessies in havens zijn immers uitgesloten van de concessierichtlijn (Overweging 15 van de Concessierichtlijn). De bepalingen van de concessierichtlijn werden om dezelfde reden niet opgenomen in het voorstel van Verordening tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt van havendiensten en de financiële transparantie van havens, en hoort om dezelfde reden niet thuis in de GBER. Het bepalen van looptijden van concessies in havens valt buiten de scope van de GBER. Dit is niet gerelateerd aan staatssteun.
- In paragraaf 8 van Artikel 56ter wordt gesteld dat de prijs die voor het gebruik van de infrastructuur wordt berekend, overeen moet stemmen met de marktprijs. **De Vlaamse Havencommissie vraagt om deze zin (laatste zin van paragraaf 8) te schrappen.** Dit beperkt de autonomie die in het kader van de havenverordening aan de havenautoriteiten werd toegekend inzake het vaststellen van havengelden voor infrastructuur. De GBER is niet het juiste vehikel voor dergelijke bepalingen omtrent havengelden.