

2° au paragraphe 1^{er}, alinéa premier, la phrase suivante est ajoutée à la suite de l'alinéa :

« Le Gouvernement flamand peut également déclarer le règlement applicable à des zones qui n'appartiennent pas à la zone portuaire si cela s'avère nécessaire pour la gestion et l'exploitation des zones portuaires et pour assurer un trafic fluide et sûr. ».

Art. 15. À l'article 29 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « la « Antwerpse Havenbedrijf » » sont remplacés par les mots « Haven van Antwerpen-Brugge » et à l'article 29^{ter}, les mots « à la « Antwerps Havenbedrijf » » sont remplacés par les mots « la société « Haven van Antwerpen-Brugge » ».

2° les mots « dans la zone portuaire d'Anvers » sont insérés entre les mots « des bassins de virement » et le membre de phrase « , à l'exception du traitement de la matière de dragage. ».

CHAPITRE 6. — Dispositions finales et transitoires

Art. 16. L'ensemble des décisions et règlements adoptés par la Société portuaire brugeoise avant le transfert, visé à l'article 3, concernant la gestion de la zone portuaire de Bruges-Zeebrugge, restent intégralement en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou supprimés par le port d'Anvers-Bruges, avec maintien de l'application de l'article 4 du décret portant la capitainerie de port.

Art. 17. Le Gouvernement flamand peut modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales et décrétales existantes afin de les mettre en concordance avec les dispositions du présent décret.

Les arrêtés pris en vertu du présent article, cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par décret vingt-quatre mois suivant la date de son entrée en vigueur. La ratification rétroagit jusqu'à cette dernière date.

La compétence visée à l'alinéa premier, assignée au Gouvernement flamand, échoit douze mois après l'entrée en vigueur du présent décret. Après cette date, les arrêtés adoptés et ratifiés en vertu du présent article ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par décret.

Art. 18. Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* et au plus tard le 22 avril 2022.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 11 mars 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

Note

(1) *Session 2021-2022*

Documents :

- Proposition de décret : 1102 – N° 1

- Amendements : 1102 – N° 2

- Rapport : 1102 – N° 3

- Texte adopté en séance plénière : 1102 – N° 4

Annales - Discussion et adoption : séance du 9 mars 2022.

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2022/40127]

14 JANUARI 2022. — Besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op:

- Het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, artikel 35^{bis}, ingevoegd bij het decreet van 26 april 2019.

- Het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), artikel 4, vierde lid.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Europese Commissie heeft bij de beslissing SA.60177(2021/N) van 6 augustus 2021 de steunregeling op grond van artikel 93 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verenigbaar verklaard met de interne markt.

- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 11 november 2021.

- De Raad van State heeft advies 70.562/3 gegeven op 28 december 2021, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van binnenvaartvolumes.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

HOOFDSTUK 1. — *Begripsomschrijvingen*

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

1° departement: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vermeld in artikel 28, § 1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;

2° Lantis: de nv van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), vermeld in artikel 2 van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM);

3° havenbedrijf: een havenbedrijf als vermeld in artikel 2, 1°, van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens;

4° havengebied: het havengebied van Antwerpen en het havengebied van Brugge-Zeebrugge, vermeld in artikel 2, 5° en 7°, van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens;

5° binnenvaartdienst: een regelmatige dienst tussen een havengebied en het achterland per binnenvaartschip;

6° corridorshuttle: een binnenvaartdienst tussen maximaal twee maritieme terminals en meerdere inlandterminals die langs dezelfde corridor gelegen zijn;

7° terminalhubshuttle: een rechtstreekse binnenvaartdienst voor het hoofdtraject tussen maximaal twee maritieme terminals en één terminalhub langs een corridor;

8° hub: een containerterminal waar containers uitgewisseld worden tussen binnenvaartschepen met een tussentijdse opslag op de terminal of waar containers gelost of geladen worden van of op een binnenvaartschip, gekoppeld aan een intern haventransport;

9° terminalhub: een watergebonden inlandterminal waar containers uitgewisseld worden tussen binnenvaartschepen met een tussentijdse opslag op de terminal en waar containers gelost of geladen worden van of op een binnenvaartschip dat aan een lastmile- of firstmiletransport gekoppeld is;

10° consortium: een groep van minimaal twee inlandterminals langs dezelfde corridor die een corridorshuttle realiseren;

11° corridor: een vaarroute van of naar het havengebied;

12° roundtrip: een heen- en terugvaart;

13° TEU: twenty foot equivalent unit.

Art. 2. De voor subsidie in aanmerking komende consortia en terminalhubs bevinden zich binnen de rode cirkels op de plannen in bijlage.

HOOFDSTUK 2. — *Steun voor corridorshuttles*

Art. 3. Elk geselecteerd consortium kan voor de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025 een subsidie krijgen binnen de perken van de begroting.

Er wordt geen subsidie verleend aan inlandterminals die ondernemingen in moeilijkheden zijn volgens de richtsnoeren 2014/C 249/01 van de Europese Commissie voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden.

Art. 4. § 1. De subsidie, vermeld in artikel 3, bestaat uit een vast en een variabel gedeelte.

§ 2. Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minstens 66 km is, bedraagt de maximale variabele subsidie per kwartaal: $A * (B\% - C\%) * D * E$. Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minder dan 66 km is, bedraagt de maximale variabele subsidie per kwartaal: $A * (B\% - C\%) * D * E * F$, waarbij:

1° A: het aantal roundtrips van de corridorshuttle in het afgelopen kwartaal;

2° B: de break-evenbezettingsgraad van de roundtrips van de corridorshuttle;

3° C: de gemiddelde bezettingsgraad in het afgelopen kwartaal van die roundtrips;

4° D: de charteringkosten per roundtrip of de equivalente charteringkosten per roundtrip als de inlandterminal eigenaar is van het vaartuig;

5° E: het aantal TEU's dat vervoerd wordt via de corridorshuttle tussen de inlandterminal en de maritieme terminals in het afgelopen kwartaal/het totaal aantal TEU's dat vervoerd wordt via de corridorshuttle naar of van de maritieme terminals in het afgelopen kwartaal;

6° F: de afstand van de inlandterminal tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal in km/66.

De charteringkosten per vaartuig dat wordt ingezet voor de corridorshuttle bedragen maximaal 1.040.000 euro per jaar en per consortium.

§ 3. Het vast gedeelte van de subsidie bedraagt maximaal 80% van de extra samenwerkingskosten.

De extra samenwerkingskosten hebben louter betrekking op de volgende kostenposten:

1° de aanpassingen aan of de bouw van IT-systemen die noodzakelijk zijn voor de corridorwerking en de daaruit voortvloeiende extra onderhoudskosten;

2° de extra kosten die verbonden zijn aan bijbehorende verplaatsingen van containers ("shifters") op het binnenvaartschip ter hoogte van een inlandterminal, die nodig zijn om de juiste laad- en losvolgorde van de lading aan de maritieme of de volgende inlandterminals mogelijk te maken om veiligheidsredenen (gewichtverdeling), voor maximaal 10% van het totaal aantal containers per inkomend schip;

3° de extra kosten voor maximaal 1 VTE voor planningsactiviteiten die verbonden zijn aan de corridorwerking.

Het subsidiebedrag per consortium bedraagt per jaar maximaal 176.000 euro voor de drie kostenposten samen.

Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minstens 66 km is, bedraagt de maximale vaste subsidie per kwartaal: A/B.

Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minder dan 66 km is, bedraagt de maximale vaste subsidie per kwartaal: (A/B) * C, waarbij:

1° A: 80% van de extra samenwerkingskosten die het consortium in het afgelopen kwartaal heeft gemaakt;

2° B: het aantal inlandterminals die tot het consortium behoren;

3° C: de afstand van de inlandterminal tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal in km/66.

§ 4. Een corridorshuttle wordt gesubsidieerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° de corridorshuttle bestaat nog niet op 31 december 2021;

2° het consortium legt een bewijs voor dat voor de maritieme terminals die worden aangelopen een vast behandelingsvenster is toegekend;

3° de corridorshuttle bestaat uit vaarbewegingen van het binnenvaartschip die in het businessplan gedefinieerd zijn, met een vaste capaciteit van het schip en een vast aantal lagen containers per schip;

4° de gemiddelde bezettingsgraad van de corridorshuttle is:

a) hoger dan 50% per kwartaal voor het eerste jaar;

b) hoger dan 60% per kwartaal vanaf het tweede jaar.

De subsidie wordt uitgekeerd gedurende maximaal vier jaar.

§ 5. De consortia garanderen dat de terminals die worden geëxploiteerd, vrij en onbeperkt toegankelijk zijn voor alle gebruikers en dat de dienstverlening aan alle potentiële gebruikers op een niet-discriminerende wijze wordt aangeboden.

HOOFDSTUK 3. — *Steen voor frequentieverhogingen van terminalhubshuttles*

Art. 5. Elke geselecteerde terminalhub langs een corridor kan voor de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025 een subsidie krijgen binnen de perken van de begroting.

Er wordt geen subsidie verleend aan terminalhubs die ondernemingen in moeilijkheden zijn volgens de richtsnoeren 2014/C 249/01 van de Europese Commissie voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden.

Art. 6. § 1. De subsidie, vermeld in artikel 5, wordt toegekend voor elke extra roundtrip van een terminalhubshuttle op basis van de volgende formule:

de maximale subsidie per kwartaal = A * (B% - C%) * D, waarbij:

1° A: het aantal extra roundtrips in het afgelopen kwartaal;

2° B: de break-evenbezettingsgraad van extra roundtrips;

3° C: de gemiddelde bezettingsgraad van die roundtrips in het afgelopen kwartaal;

4° D: de charteringkosten per roundtrip of de equivalente charteringkosten per roundtrip als de terminalhub eigenaar is.

Voor de bepaling van het aantal extra roundtrips is de nulmeting de situatie in december 2021.

De charteringkosten per vaartuig dat wordt ingezet voor de extra roundtrips, bedragen maximaal 1.040.000 euro per jaar.

§ 2. Een terminalhubshuttle wordt gesubsidieerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° de gemiddelde bezettingsgraad van de schepen die worden ingelegd in het kader van een extra roundtrip tussen de terminalhub en het havengebied is:

a) hoger dan 50% per kwartaal voor het eerste jaar;

b) hoger dan 60% per kwartaal voor het tweede jaar;

2° per kwartaal heeft gemiddeld minimaal 5% van de lading, uitgedrukt in TEU, die vervoerd wordt via een terminalhubshuttle een of meerdere andere inlandterminals als oorsprong of bestemming;

3° op het moment van de frequentieverhoging zijn er al minimaal twee wekelijkse roundtrips;

4° de terminalhub legt een bewijs voor dat voor de maritieme terminals die worden aangelopen een vast behandelingsvenster is toegekend.

De subsidie wordt uitgekeerd gedurende maximaal twee jaar.

§ 3. De terminalhub garandeert dat de terminal die hij exploiteert, vrij en onbeperkt toegankelijk is voor alle gebruikers en dat de dienstverlening aan alle potentiële gebruikers op een niet-discriminerende wijze wordt aangeboden.

HOOFDSTUK 4. — *Selectie van de consortia en de terminalhubs*

Art. 7. Voor de selectie van de consortia en de terminalhubs die een subsidie kunnen krijgen, lanceren het departement, Lantis en de deelnemende havenbedrijven een oproep voor aanvragen bij de inlandterminals die zich bevinden langs de corridors en binnen de rode cirkels op de plannen in bijlage.

De aanvragen worden geëvalueerd door een jury, die bestaat uit vertegenwoordigers van het departement, Lantis en de deelnemende havenbedrijven. De evaluatie gebeurt aan de hand van de volgende criteria:

1° de kwaliteit en de meerwaarde van het projectvoorstel (50/100);

2° het aantal deelnemende inlandterminals (20/100);

3° de jaarlijkse absolute toename van de vervoerde maritiemecontainervolumes met de corridorshuttle of de terminalhubshuttle en, alleen met betrekking tot de corridorshuttle, het vervoerde maritiemecontainervolume op jaarbasis op het moment van de aanvraag (20/100);

4° de ervaring en de deskundigheid (10/100).

De jury verleent een gemotiveerd advies aan de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering legt een lijst met de geselecteerde consortia en terminalhubs vast.

HOOFDSTUK 5. — *Toekenningsprocedure van de subsidies*

Art. 8. De terminalhubs en de consortia bezorgen per kwartaal aan het departement een lijst met het aantal TEU's per terminalhubshuttle, per corridorshuttle en per binnenvaartdienst, verdeeld over de inlandterminals, de bijbehorende containernummers, de scheepsreferenties, de reisreferentie (vertrek- en aankomstdatum, vertrek- en aankomstuur), de bezettingsgraden van de corridor- en terminalhubshuttles, de charteringkosten van alle schepen van de binnenvaartdienst, de capaciteit van de schepen van de binnenvaartdienst en de bewijsstukken voor de extra samenwerkingskosten (facturen en timesheets).

De terminalhubs en de consortia delen aan het departement mee welke andere steun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en welke communautaire financiering ze krijgen.

Art. 9. De subsidies, vermeld in artikel 4 en 6, zijn beperkt tot 30% van de vervoerskosten. Het departement controleert de naleving van de grens van 30%, die wordt toegepast per binnenvaartdienst.

In het eerste lid wordt verstaan onder vervoerskosten:

a) de binnenvaartvervoerskosten;

b) de kosten van overslag van de containers tussen het transportmaterieel van de verschillende modi of van dezelfde modus;

c) de kosten voor het wegvervoer tussen het vertrekpunt en de terminalhub of inlandterminal of tussen de terminalhub of inlandterminal en de bestemming.

De subsidies, vermeld in artikel 4 en 6, zijn beperkt tot 50% van de externe kosten die kunnen worden vermeden dankzij het gebruik van binnenvaartvervoer in plaats van wegvervoer. Deze vermeden externe kosten bedragen 31,64 euro/1000 tkm. Het departement controleert de naleving van de grens van 50%, die wordt toegepast per binnenvaartdienst.

De subsidies, vermeld in artikel 4 en 6, mogen niet gecumuleerd worden met andere staatssteun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, noch met andere communautaire financiering als de gecumuleerde steun daardoor de grenzen zou overschrijden van 30% van de vervoerskosten en van 50% van de externe kosten die kunnen worden vermeden dankzij het gebruik van binnenvaartvervoer in plaats van wegvervoer.

Als een geselecteerde hub als vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van binnenvaartvolumes behoort tot een consortium als vermeld in artikel 3 van dit besluit, komen de moves van containers die vervoerd werden van of vervoerd worden naar een inlandterminal die behoort tot hetzelfde consortium, niet in aanmerking voor subsidiëring op grond van het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019.

Als een geselecteerde hub als vermeld in het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 een terminalhub is als vermeld in artikel 5 van dit besluit, komen de moves van containers niet in aanmerking voor subsidiëring op grond van het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019.

Betaalde subsidiebedragen die onverschuldigd zijn, worden teruggevorderd, vermeerderd met de wettelijke verwijlntrest.

In dit artikel wordt verstaan onder move: een los- of laadbeweging van een container op een binnenvaartschip via de kade of een los- of laadbeweging van een container via de kade naar een andere vervoersmodus.

Art. 10. De toekenning van de subsidie wordt jaarlijks geëvalueerd. Als de doelstellingen van de subsidie niet worden gehaald, kan de subsidie stopgezet of verminderd worden. De modaliteiten worden opgenomen in de overeenkomst die de terminalhub of het consortium, het departement, Lantis en de deelnemende havenbedrijven sluiten.

HOOFDSTUK 6. — *Buitenwerkingtreding*

Art. 11. Dit besluit treedt buiten werking op 31 december 2025.

Art. 12. De Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

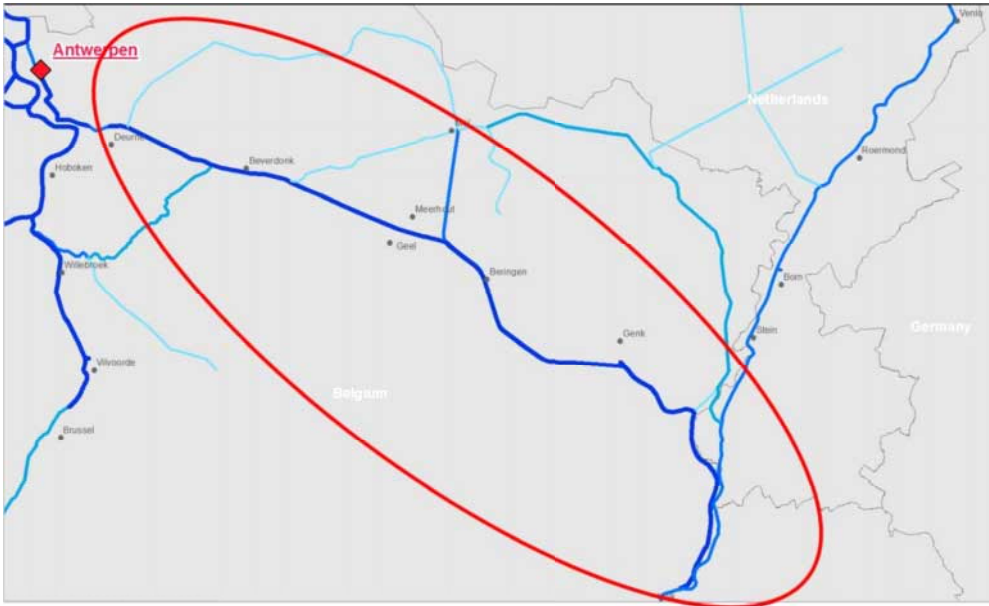
Brussel, 14 januari 2022.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
L. PEETERS

Bijlage. De rode cirkels waarbinnen de voor subsidie in aanmerking komende consortia en terminalhubs zich bevinden.

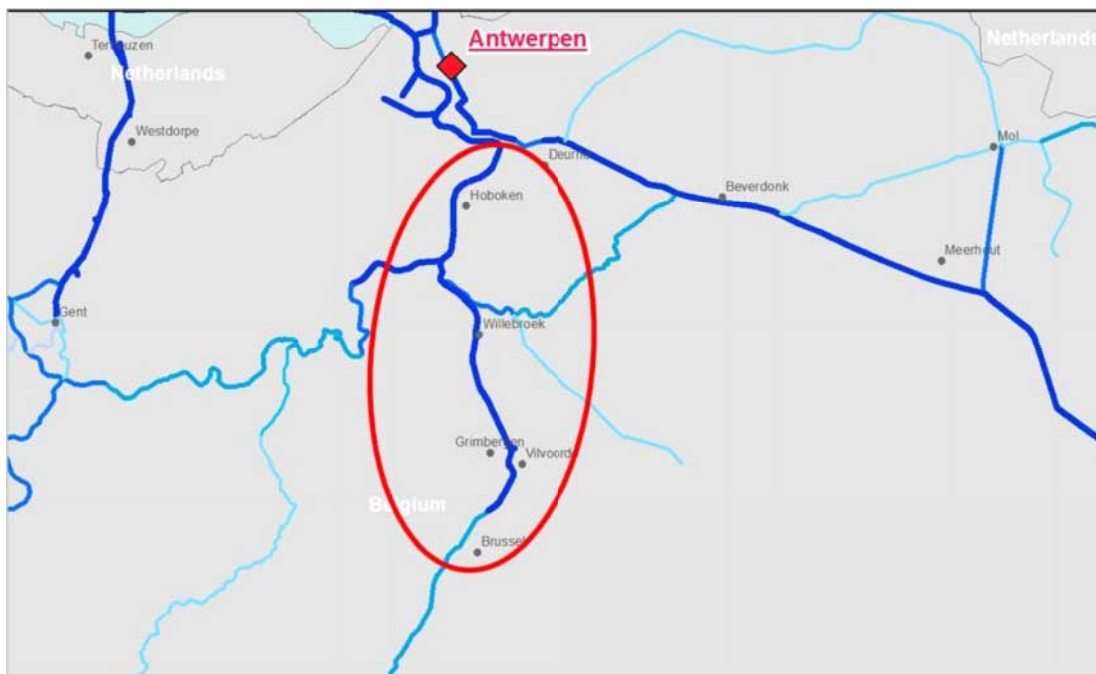
Kaart corridor Albertkanaal



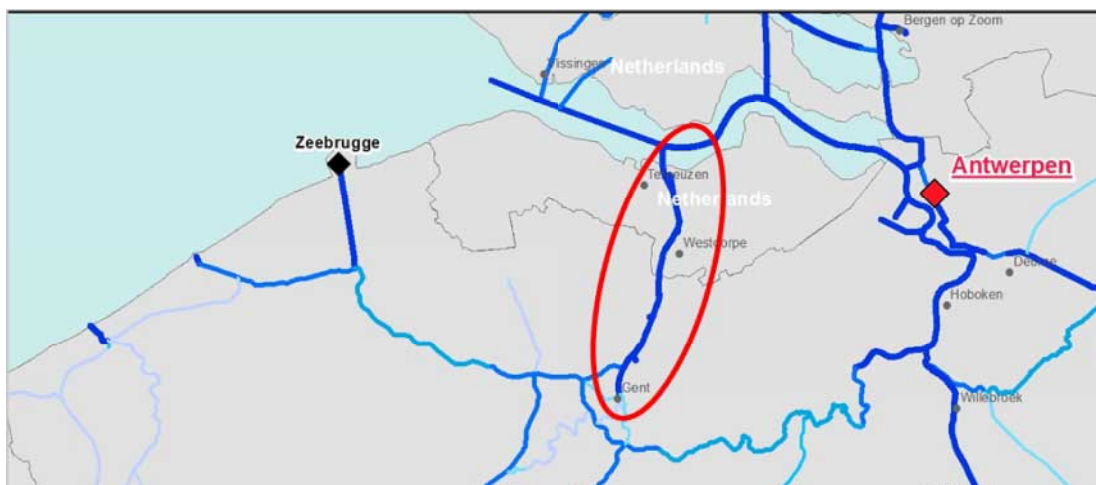
Kaart corridor Zuid-Nederland



Kaart corridor Brussel-Schelde



Kaart corridor Gentse Kanaalzone



Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2022 betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2022/40127]

14 JANVIER 2022. — Arrêté du Gouvernement flamand relatif à un régime de subventionnement quadriennal visant à promouvoir la connectivité entre l'hinterland et les ports maritimes flamands par le biais de nouvelles navettes en couloir et d'augmentations de fréquence des navettes de hubs terminaux

Fondement juridique

Le présent arrêté est fondé sur :

– le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes, article 35*bis*, inséré par le décret du 26 avril 2019 ;

– le décret du 13 décembre 2002 portant création de la société anonyme de droit public Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), article 4, alinéa 4.

Formalités

Les formalités suivantes ont été remplies :

– Dans sa décision SA.60177(2021/N) du 6 août 2021, la Commission européenne a déclaré le régime d'aides compatible avec le marché unique en vertu de l'article 93 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

– Le Ministre flamand ayant le Budget dans ses attributions a donné son accord le 11 novembre 2021.

– Le Conseil d'État a rendu l'avis 70.562/3 le 28 décembre 2021, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Cadre juridique

Le présent arrêté fait suite à la réglementation suivante :

– l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019 relatif à un régime de subventionnement quinquennal visant à promouvoir la connectivité entre l'hinterland et les ports maritimes flamands par le regroupement des volumes de navigation intérieure.

Initiateur

Le présent arrêté est proposé par la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

CHAPITRE 1^{er}. — *Définitions des notions*

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté, on entend par :

1^o département : le département de la Mobilité et des Travaux publics visé à l'article 28, § 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;

2^o Lantis : la société anonyme de droit public Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) visée à l'article 2 du décret du 13 décembre 2002 portant création de la société anonyme de droit public Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) ;

3^o régie portuaire : une régie portuaire telle que visée à l'article 2, 1^o, du décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes ;

4^o zone portuaire : la zone portuaire d'Anvers et la zone portuaire de Bruges-Zeebrugge telles que visées à l'article 2, 5^o et 7^o, du décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes ;

5^o service de navigation intérieure : un service régulier entre une zone portuaire et l'arrière-pays par bateau de navigation intérieure ;

6^o navette en couloir : un service de navigation intérieure entre au maximum deux terminaux maritimes et plusieurs terminaux terrestres situés le long du même couloir ;

7^o navette de hub terminal : un service de navigation intérieure direct pour le trajet principal entre au maximum deux terminaux maritimes et un hub terminal situés le long d'un couloir ;

8^o hub : un terminal à conteneurs dans lequel des conteneurs sont échangés entre des bateaux de navigation intérieure avec un stockage intermédiaire au terminal ou dans lequel des conteneurs sont déchargés ou chargés depuis ou sur un bateau de navigation intérieure, relié à un transport portuaire intérieur ;

9^o hub terminal : un terminal terrestre proche de l'eau dans lequel des conteneurs sont échangés entre des bateaux de navigation intérieure avec un stockage intermédiaire au terminal et dans lequel des conteneurs sont déchargés ou chargés depuis ou sur un bateau de navigation intérieure, relié à un transport sur le dernier ou le premier kilomètre ;

10^o consortium : un groupe de minimum deux terminaux terrestres situés le long du même couloir qui mettent en place une navette en couloir ;

11° couloir : une route de navigation en provenance ou à destination de la zone portuaire ;

12° aller-retour : un voyage aller et retour ;

13° EVP : équivalent vingt pieds.

Art. 2. Les consortiums et hubs terminaux admissibles à la subvention sont situés à l'intérieur des cercles rouges sur les cartes en annexe.

CHAPITRE 2. — Aide pour les navettes en couloir

Art. 3. Chaque consortium sélectionné peut obtenir une subvention dans les limites du budget pour la période du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2025.

Aucune subvention n'est accordée aux terminaux terrestres qui sont des entreprises en difficulté conformément aux lignes directrices 2014/C 249/01 de la Commission européenne concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers.

Art. 4. § 1^{er}. La subvention visée à l'article 3 se compose d'une partie fixe et d'une partie variable.

§ 2. Pour chaque terminal terrestre appartenant au consortium et dont la distance avec le terminal maritime le plus proche est d'au moins 66 km, la subvention maximale variable par trimestre s'élève à : $A * (B\% - C\%) * D * E$. Pour chaque terminal terrestre appartenant au consortium et dont la distance avec le terminal maritime le plus proche est inférieure à 66 km, la subvention maximale variable par trimestre s'élève à : $A * (B\% - C\%) * D * E * F$, où :

1° A : le nombre d'allers-retours effectués par la navette en couloir au cours du trimestre écoulé ;

2° B : le taux d'occupation rentable des allers-retours de la navette en couloir ;

3° C : le taux d'occupation moyen de ces allers-retours au cours du trimestre écoulé ;

4° D : les frais d'affrètement par aller-retour ou les frais d'affrètement équivalents par aller-retour si le terminal terrestre est propriétaire du bateau ;

5° E : le nombre d'EVP transportés par la navette en couloir entre le terminal terrestre et les terminaux maritimes au cours du trimestre écoulé/le nombre total d'EVP transportés par la navette en couloir à destination ou en provenance des terminaux maritimes au cours du trimestre écoulé ;

6° F : la distance entre le terminal terrestre et le terminal maritime le plus proche en km/66.

Les frais d'affrètement par bateau utilisé en tant que navette en couloir s'élèvent à maximum 1 040 000 euros par an et par consortium.

§ 3. La partie fixe de la subvention s'élève à maximum 80 % des frais de coopération supplémentaires.

Les frais de coopération supplémentaires concernent uniquement les postes de coûts suivants :

1° les adaptations ou la construction des systèmes informatiques nécessaires au fonctionnement du couloir et les frais d'entretien supplémentaires qui en découlent ;

2° les frais supplémentaires liés aux déplacements correspondants de conteneurs (« shifters ») sur le bateau de navigation intérieure au niveau d'un terminal terrestre qui sont nécessaires afin de respecter l'ordre de chargement et de déchargement correct de la cargaison au terminal maritime ou aux terminaux terrestres suivants pour des motifs de sécurité (répartition du poids), pour maximum 10 % du nombre total de conteneurs par bateau entrant ;

3° les frais supplémentaires de maximum 1 équivalent temps plein pour les activités de planification liées au fonctionnement du couloir.

Le montant de la subvention par consortium s'élève au maximum à 176 000 euros par an pour les trois postes de coûts pris conjointement.

Pour chaque terminal terrestre appartenant au consortium et dont la distance avec le terminal maritime le plus proche est d'au moins 66 km, la subvention maximale fixe par trimestre s'élève à : A/B .

Pour chaque terminal terrestre appartenant au consortium et dont la distance avec le terminal maritime le plus proche est inférieure à 66 km, la subvention maximale fixe par trimestre s'élève à : $(A/B) * C$, où :

1° A : 80 % des frais de coopération supplémentaires encourus par le consortium au cours du trimestre écoulé ;

2° B : le nombre de terminaux terrestres appartenant au consortium ;

3° C : la distance entre le terminal terrestre et le terminal maritime le plus proche en km/66.

§ 4. Une navette en couloir est subventionnée si les conditions suivantes sont remplies :

1° la navette en couloir n'existe pas encore au 31 décembre 2021 ;

2° le consortium apporte la preuve qu'une fenêtre de traitement fixe a été attribuée aux terminaux maritimes dans lesquels la navette fait escale ;

3° la navette en couloir consiste en mouvements de navigation du bateau de navigation intérieure définis dans le plan d'entreprise, avec une capacité fixe du bateau et un nombre fixe de niveaux de conteneurs sur chaque bateau ;

4° le taux d'occupation moyen de la navette en couloir est :

a) supérieur à 50 % par trimestre pour la première année ;

b) supérieur à 60 % par trimestre à partir de la deuxième année.

La subvention est versée pendant au maximum quatre ans.

§ 5. Les consortiums garantissent que les terminaux qu'ils exploitent sont librement et sans restriction accessibles à tous les utilisateurs et que le service est offert à tous les utilisateurs potentiels d'une manière non discriminatoire.

CHAPITRE 3. — Aide aux augmentations de fréquence des navettes de hubs terminaux

Art. 5. Chaque hub terminal sélectionné le long d'un couloir peut obtenir une subvention dans les limites du budget pour la période du 1 janvier 2022 au 31 décembre 2025.

Aucune subvention n'est accordée aux hubs terminaux qui sont des entreprises en difficulté conformément aux lignes directrices 2014/C 249/01 de la Commission européenne concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers.

Art. 6. § 1. La subvention visée à l'article 5 est octroyée pour chaque aller-retour supplémentaire d'une navette de hub terminal sur la base de la formule suivante :

la subvention maximale par trimestre = $A * (B\% - C\%) * D$, où :

1° A : le nombre d'allers-retours supplémentaires au cours du trimestre écoulé ;

2° B : le taux d'occupation rentable des allers-retours supplémentaires ;

3° C : le taux d'occupation moyen de ces allers-retours au cours du trimestre écoulé ;

4° D : les frais d'affrètement par aller-retour ou les frais d'affrètement équivalents par aller-retour si le hub terminal est le propriétaire.

La situation de décembre 2021 est la mesure de référence pour déterminer le nombre d'allers-retours supplémentaires.

Les frais d'affrètement par bateau utilisé pour les allers-retours supplémentaires s'élèvent à maximum 1 040 000 euros par an.

§ 2. Une navette de hub terminal est subventionnée si les conditions suivantes sont remplies :

1° le taux d'occupation moyen des bateaux utilisés dans le cadre d'un aller-retour supplémentaire entre le hub terminal et la zone portuaire est :

a) supérieur à 50 % par trimestre pour la première année ;

b) supérieur à 60 % par trimestre pour la deuxième année ;

2° au moins 5 % en moyenne de la cargaison, exprimée en EVP, qui sont transportés chaque trimestre par une navette de hub terminal ont un ou plusieurs autres terminaux terrestres comme provenance ou destination ;

3° au moment de l'augmentation de fréquence, il y a déjà au moins deux allers-retours hebdomadaires ;

4° le hub terminal apporte la preuve qu'une fenêtre de traitement fixe a été attribuée aux terminaux maritimes dans lesquels la navette fait escale.

La subvention est versée pendant au maximum deux ans.

§ 3. Le hub terminal garantit que le terminal qu'il exploite est librement et sans restriction accessible à tous les utilisateurs et que le service est offert à tous les utilisateurs potentiels d'une manière non discriminatoire.

CHAPITRE 4. — Sélection des consortiums et des hubs terminaux

Art. 7. Pour la sélection des consortiums et des hubs terminaux qui peuvent recevoir une subvention, le département, Lantis et les régies portuaires participantes lancent un appel à propositions auprès des terminaux terrestres qui se trouvent le long des couloirs et à l'intérieur des cercles rouges sur les cartes en annexe.

Les propositions sont évaluées par un jury composé de représentants du département, de Lantis et des régies portuaires participantes. L'évaluation repose sur les critères suivants :

1° la qualité et la plus-value de la proposition de projet (50/100) ;

2° le nombre de terminaux terrestres participants (20/100) ;

3° l'augmentation annuelle absolue des volumes de conteneurs maritimes transportés par la navette en couloir ou la navette de hub terminal et, uniquement en ce qui concerne la navette en couloir, le volume de conteneurs maritimes transporté sur une base annuelle au moment de la proposition (20/100) ;

4° l'expérience et la compétence (10/100).

Le jury transmet un avis motivé au Gouvernement flamand. Le Gouvernement flamand dresse une liste des consortiums et des hubs terminaux sélectionnés.

CHAPITRE 5. — Procédure d'octroi des subventions

Art. 8. Les hubs terminaux et les consortiums transmettent chaque trimestre au département une liste du nombre d'EVP par hub terminal, par navette en couloir et par service de navigation intérieure, réparti entre les terminaux terrestres, les numéros de conteneurs correspondants, les références des bateaux, la référence du voyage (date de départ et d'arrivée, heure de départ et d'arrivée), les taux d'occupation des navettes en couloir et de hubs terminaux, les frais d'affrètement de tous les bateaux du service de navigation intérieure, la capacité des bateaux du service de navigation intérieure et les justificatifs des frais de coopération supplémentaires (factures et relevés des heures).

Les hubs terminaux et les consortiums informent le département des autres aides prévues à l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et du financement communautaire dont ils bénéficient.

Art. 9. Les subventions visées aux articles 4 et 6, sont limitées à 30 % des frais de transport. Le département contrôle le respect de la limite de 30 % appliquée par service de navigation intérieure.

À l'alinéa 1, on entend par « frais de transport » :

- a) les frais de transport par voies navigables intérieures ;
- b) les frais de transbordement des conteneurs entre les équipements de transport des différents modes ou du même mode ;
- c) les frais de transport routier entre le point de départ et le hub terminal ou le terminal terrestre ou entre le hub terminal ou le terminal terrestre et la destination.

Les subventions visées aux articles 4 et 6 sont limitées à 50 % des coûts externes qui peuvent être évités grâce au recours au transport par voies navigables intérieures plutôt qu'au transport routier. Ces frais externes évités s'élèvent à 31,64 euros/1000 tkm. Le département contrôle le respect de la limite de 50 % appliquée par service de navigation intérieure.

Les subventions visées aux articles 4 et 6 ne peuvent être cumulées avec d'autres aides d'État visées à l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ni avec un autre financement communautaire si l'aide cumulée devait ainsi dépasser les limites de 30 % des frais de transport et de 50 % des coûts externes évités grâce au recours au transport par voies navigables intérieures plutôt qu'au transport routier.

Si un hub sélectionné tel que visé dans l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019 relatif à un régime de subventionnement quinquennal visant à promouvoir la connectivité entre l'hinterland et les ports maritimes flamands par le regroupement des volumes de navigation intérieure fait partie d'un consortium tel que visé à l'article 3 du présent arrêté, les mouvements de conteneurs qui ont été transportés depuis ou seront transportés vers un terminal terrestre appartenant au même consortium ne sont pas admissibles à une subvention en application de l'arrêté précité du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019.

Si un hub sélectionné tel que visé dans l'arrêté précité du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019 est un hub terminal tel que visé à l'article 5 du présent arrêté, les mouvements de conteneurs ne sont pas admissibles à une subvention en application de l'arrêté précité du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019.

Les subventions indûment payées font l'objet d'une récupération, majorée des intérêts moratoires légaux.

Dans le présent article, on entend par « mouvement » : un mouvement de déchargement ou de chargement d'un conteneur sur un bateau de navigation intérieure via le quai ou un mouvement de déchargement ou de chargement d'un conteneur via le quai vers un autre mode de transport.

Art. 10. L'octroi de la subvention est évalué chaque année. Si les objectifs de la subvention ne sont pas atteints, la subvention peut prendre fin ou être réduite. Les modalités sont incluses dans l'accord conclu entre le hub terminal ou le consortium, le département, Lantis et les régies portuaires participantes.

CHAPITRE 6. — *Fin de vigueur*

Art. 11. Le présent arrêté cesse de produire ses effets le 31 décembre 2025.

Art. 12. Le Ministre flamand qui a l'infrastructure hydraulique et la politique de l'eau dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 14 janvier 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

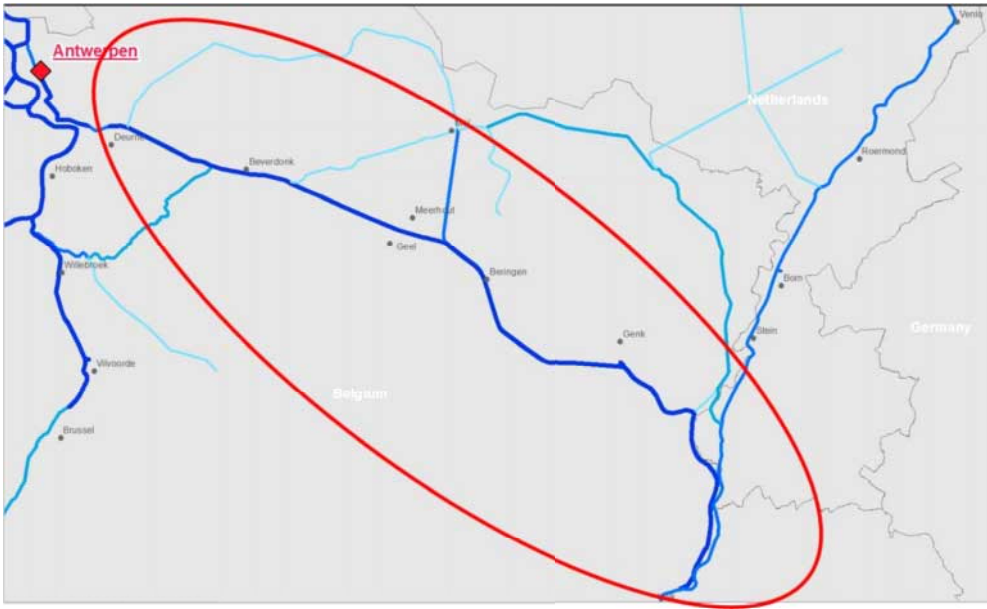
J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

Annexe. Les cercles rouges à l'intérieur desquels sont situés les consortiums et les hubs terminaux admissibles à une subvention.

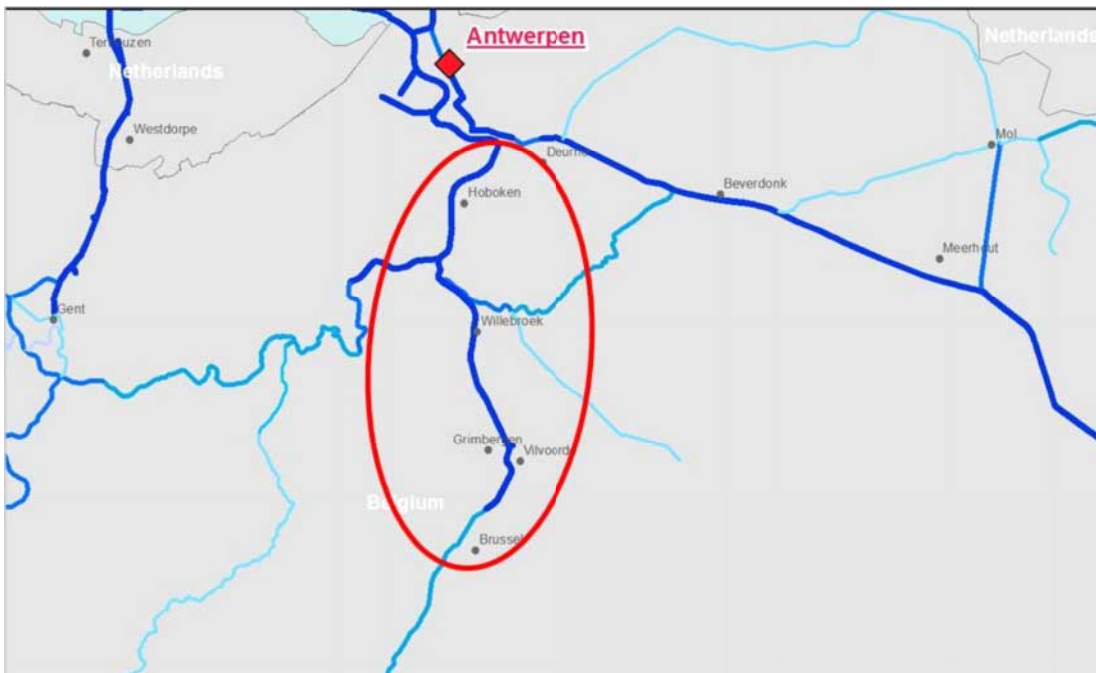
Carte du couloir du canal Albert



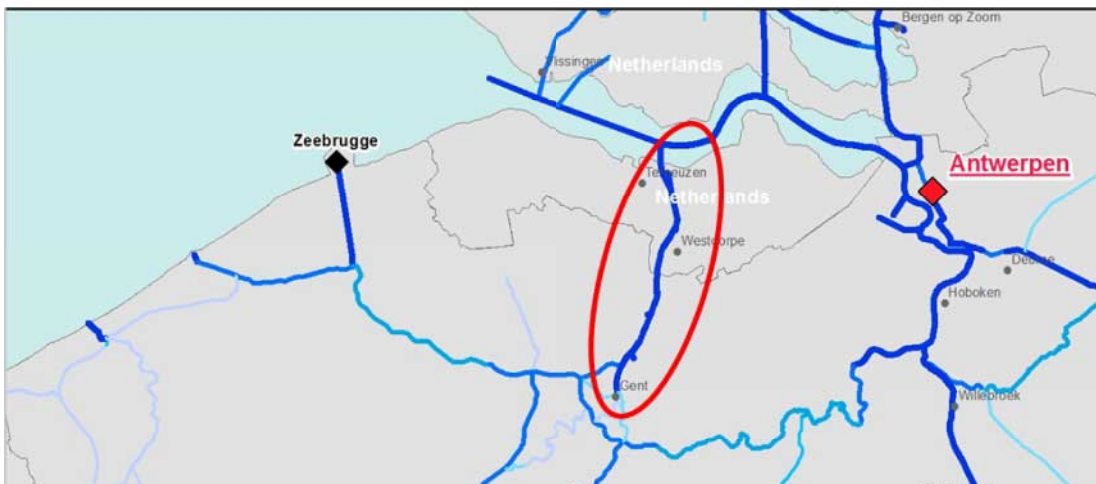
Carte du couloir du sud des Pays-Bas



Carte du couloir Bruxelles-Escout



Carte du couloir de la zone du canal de Gand



Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand relatif à un régime de subventionnement quadriennal visant à promouvoir la connectivité entre l'hinterland et les ports maritimes flamands par le biais de nouvelles navettes en couloir et d'augmentations de fréquence des navettes de hubs terminaux.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

Jan JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

Lydia PEETERS