

Van	SGD-JKC	Contactpersoon	Daphne van Zandvoort
Aan	Klik of tik om tekst in te voeren.	Telefoon	Klik of tik om tekst in te voeren.
Datum	Klik of tik om een datum in te voeren.	Mobiel nummer	Klik of tik om tekst in te voeren.
Betreft	Staatssteun Veerdienst Kop van 't Land: onderbouwing Altmarkcriteria	E-mail	Klik of tik om tekst in te voeren.

Vraag

Gemeenten Dordrecht en Altena zijn voornemens de Veerdienst Kop van 't Land (hierna: veerdienst) te laten exploiteren door Riveer (onderdeel van de gemeente Gorinchem). Dordrecht en Altena betalen Gorinchem hiervoor een exploitatiebijdrage. Is sprake van staatssteun en zo ja, voldoet deze staatssteun aan de Altmark-criteria?

Staatssteun

Er is sprake van staatssteun als wordt voldaan aan de volgende vier criteria:

1. Overdracht van overheidsmiddelen,
2. Aan een onderneming, die daardoor een selectief, niet-marktconform voordeel verkrijgt,
3. Waardoor de mededinging wordt vervalst of dreigt te worden vervalst, en
4. Waardoor het interstatelijk handelsverkeer wordt beïnvloed of de kans hierop bestaat.

Toelichting op bovenstaande criteria:

Ad. 1.

Dordrecht en Altena gaan Riveer betalen voor het exploiteren van de veerdienst. Er is dus sprake van een overdracht van overheidsmiddelen.

Ad. 2.

Riveer is een onderneming die zich op een markt, namelijk de exploitatie van veerdiensten, begeeft. Daarmee kwalificeert Riveer als een onderneming in de zin van het staatssteunrecht. De exploitatie wordt bekostigd uit de kaartopbrengst en uit de exploitatiebijdrage van Dordrecht en Altena. Er is daarmee sprake van een selectief (enkel voor Riveer), niet-marktconform voordeel.

Ad. 3.

Riveer is actief op de markt voor veerdiensten. De vervalsing van de mededinging heeft betrekking op het concurrentievermogen van een onderneming ten opzichte van anderen. Door de exploitatiebijdrage vanuit Dordrecht en Altena kan Riveer de diensten goedkoper aanbieden dan een concurrent die deze bijdrage niet ontvangt. De concurrentie met andere ondernemingen kan daarom worden vervalst.

Ad. 4.

Op de markt voor veerdiensten zijn in Europa meerdere ondernemingen actief. De exploitatiebijdrage die aan Riveer wordt verstrekt, zorgt ervoor dat deze ondernemingen niet op deze veerdienst actief kunnen zijn. Deze beperking is voldoende om aan te nemen dat het interstatelijk handelsverkeer kan of wordt beïnvloed door de afspraken die Dordrecht, Altena en Riveer maken.

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat Dordrecht en Altena door het verstrekken van de exploitatiebijdrage steun verlenen aan Riveer die kwalificeert als staatssteun op grond van het Europese recht.

Altmark-criteria

Het Europese Hof van Justitie (hierna: HvJEU) oordeelde in het Altmark-arrest¹ dat het verlenen van compensatie voor een openbare dienst niet kwalificeert als staatssteun mits aan 4 cumulatieve voorwaarden wordt voldaan.

1. De begunstigde onderneming (in dit geval Riveer) moet met een Dienst van Algemeen Economische Belang (hierna: DAEB) zijn belast en de DAEB moet duidelijk zijn omschreven;
2. Vooraf moeten objectieve en transparante parameters voor de berekening van de compensatie zijn vastgesteld;
3. De compensatie is niet hoger dan nodig om de kosten van de uitvoering van de openbardienstverplichtingen geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdende met de opbrengsten en een redelijke winst;
4. De compensatie moet worden vastgesteld op basis van kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming met voldoende middelen, zou hebben gemaakt (tenzij de onderneming is geselecteerd via een aanbestedingsprocedure).

Toelichting op bovenstaande criteria:

Ad. 1.

Het aanwijzen van de veerdienst als Dienst van Algemeen Economische Belang (DAEB) is ingegeven door marktfalen en de bredere publieke belangen die zijn gemoeid met het instandhouden van deze openbare dienst.

¹ HvJEU 24 juli 2003, ECLI:EU:C:2003:415, C-280/00 (*Altmark*), overweging 89 – 93

IPN Normag heeft in het door hen uitgevoerde onderzoek geconcludeerd dat sprake is van een ongunstige marktsituatie en beperkte marktwerking voor (auto)veerdiensten. In de regio zijn slechts enkele aanbieders actief. De laatste twee aanbestedingen voor de exploitatie van de veerdienst hebben geen of slechts één inschrijver opgeleverd. Er is sprake van onvolledig mededinging hetgeen tot marktfalen leidt. Daarnaast zijn er geen particuliere initiatieven in de direct omgeving van de veerverbinding die hetzelfde effect hebben of beogen, het tot stand brengen van een verbinding voor gemotoriseerd, ongemotoriseerd verkeer en voetgangers tussen Werkendam en Dordrecht. Ook hier blijkt de markt niet zelfstandig te acteren om deze dienst te verlenen.

Daarnaast heeft de veerverbinding een breder algemeen belang voor de samenleving. De veerverbinding zorgt namelijk voor een stabiele oeververbinding tussen Werkendam en Dordrecht. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van het achterland. Dagelijks maken werknemers, scholieren, agrariërs en andere bewoners uit de regio gebruik van de veerdienst. Met het uitvallen van de veerverbinding zijn deze groepen aangewezen op de bruggen van de A16 en de A27. Dit betekent ca. 40 km. omrijden. Dit is voor scholieren op de fiets en landbouwvoertuigen niet haalbaar. Ook voor het autoverkeer heeft dit grote consequenties. Daarnaast maakt ook recreatief fietsverkeer veelvuldig gebruik van de veerverbinding. Recreatie in het gebied draagt bij aan de leefbaarheid. De gemeenten wensen vanuit dit breder algemeen belang de veerdienst aan te wijzen als DAEB.

Dordrecht en Altena zijn voornemens deze DAEB middels een Uitsluitend Recht en conform de concept Samenwerkingsovereenkomst Veerverbinding Kop van 't Land (hierna: SOK) aan Riveer op te dragen. Na het nemen van deze besluiten/ondertekening van de SOK is Riveer belast met de uitvoering van de DAEB. Daarmee is voldaan aan het eerste criterium.

Ad. 2.

De compensatiebijdrage is gebaseerd op een transparante opstelling van kosten en opbrengsten. De compensatiebijdrage wordt bepaald door het jaarresultaat (omzet -/- kosten). De compensatiebijdrage is op basis van realisatie (achteraf) jaarlijks te bepalen.

De opbrengsten zijn gebaseerd op de verkoop van de verschillende kaarttypes voor veerdienst Kop van 't Land. De kosten zijn als volgt gecalculeerd:

- Salariskosten: o.b.v. benodigde capaciteit en salarisschalen
- Brandstofkosten: o.b.v. vaarafstand, verbruik en literprijs
- Exploitatiekosten (o.a. communicatie en promotie, werkkleding): o.b.v. historie en kentallen
- Verzekeringskosten: o.b.v. opgaaf verzekeraar
- Overhead: o.b.v. een vaste opslag op de exploitatie- en personeelskosten
- Exploitatiebijdrage: o.b.v. 8% van de kaartverkoop opbrengsten.

Het gehanteerde begrotingsmodel sluit aan op het Verenfonds Gelderland. De calculatiewijze is transparant en navolgbaar. Gedurende het jaar worden kosten en opbrengsten verbijzonderd naar deze veerdienst.

Zie ook bijlage met (vertrouwelijke) startbegroting.

Ad. 3.

Conform de concept SOK bedraagt de compensatie aan Riveer uit:

- i. Een exploitatievergoeding van 8% van de opbrengsten uit de kaartverkoop van de Veerdienst Kop van 't Land (welke gelijk is gesteld aan de ondernemersvergoeding volgens het Verenfonds Gelderland);
- ii. Een vergoeding ter hoogte van het exploitatietekort.

Daarnaast bekostigt Riveer een deel van de exploitatie uit de opbrengst van de kaartverkoop.

Voor het bepalen van het exploitatietekort wordt een exploitatiebegroting en eindafrekening opgesteld, welk door de stuurgroep unaniem moet worden goedgekeurd. Hiermee is gezekerd dat enkel het exploitatietekort wordt gecompenseerd en dus de compensatie niet hoger is dan de kosten om de uitvoering van de openbaredienstverplichting gedeeltelijk te dekken.

Ad. 4.

De compensatie is minstens gebaseerd op de kostenstructuur en het kostenniveau van een gemiddeld, goed beheerde onderneming. Om dit te kunnen vaststellen, zijn de kosten van veerdienst Kop van 't Land vergeleken met de (in de nabije regio aanwezige) vergelijkbare veerverbinding Brakel – Herwijnen.

De veerdiensten van Brakel – Herwijnen en Kop van 't Land komen in grote mate overeen: in o.a. vaarafstand, type veerpont en verkeerskundige functie. Na correctie voor dienstregelingsuren (DRU) blijken de kosten van beide veerverbindingen voldoende vergelijkbaar te zijn.

Bovendien constateren wij dat de gehanteerde kostentoerekening zich grotendeels beperkt tot de direct aan de dienstverlening toerekenbare kosten. Er zijn vrijwel geen algemene indirecte kosten toegerekend. Ook is slechts een (in absolute en relatieve zin) beperkte exploitatievergoeding gehanteerd. Deze bevestigen het beeld van een kostenniveau dat past bij goed beheerde onderneming.

Tot slot: afgelopen jaren is de exploitatie van de veerdienst opgedragen aan een marktpartij. De laatste exploitatieovereenkomst is na het doorlopen van een Europese aanbesteding gegund. Voor de exploitatie van de afgelopen 3 jaar mag dus worden uitgegaan van een kostenniveau passend bij een gemiddeld, goed beheerde onderneming. We constateren dat de compensatiebijdrage veerdienst Kop van 't Land vergelijkbaar of lager is dan de huidige compensatiebijdrage, die op basis van aanbesteding aan de marktpartij wordt verstrekt.