



Date de réception : 16/07/2024

1463

C-413/24 - 1



Repertoriumnummer <b>2024/ 639</b> <b>640</b>
Datum van uitspraak <b>06.06.2024</b>
Rolnummer <b>A/21/00311</b> <b>A/21/00312</b>
Informatieblad <b>GOo.02</b>

**Uitgifte**

Uitgereikt aan	Uitgereikt aan	Uitgereikt aan
op €	op €	op €

- Niet aan te bieden aan de ontvanger
- E-flux Fod Fin

# Ondernemingsrechtbank Gent, Afdeling Oostende

## Vonnis

1e kamer

Aangeboden op
Niet te registreren

**In de zaak A/21/00311**

**HET VLAAMSE GEWEST**, vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering, voor wie thans optreedt de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, met kabinet te 1000 BRUSSEL, Koning Albert II-laan 20, bus 1,

Eiseres, hebbende als raadslieden Mr. Karel VAN HOOREBEKE en Mr. Jeroom JOOS, met kantoor te 9000 GENT, Coupure Rechts 162.

TEGEN :

**P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (BELGIAN BRANCH)**, vennootschap naar Engels recht met zetel te CT179TJ DOVER (VERENIGD KONINKRIJK), Channel House, Channel View Road, met Belgisch bijkantoor gevestigd te 8380 ZEEBRUGGE, Leopold II – Dam 13, met ondernemingsnummer 0459.497.512,

Verweerster, hebbend als raadsman Mr. Annick VRONINKS, met kantoor te 1050 BRUSSEL, Louizalaan 489.

EN

**In de zaak A/21/00312**

**HET VLAAMSE GEWEST**, vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering, voor wie thans optreedt de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, met kabinet te 1000 BRUSSEL, Koning Albert II-laan 20, bus 1,

Eiseres, hebbende als raadslieden Mr. Karel VAN HOOREBEKE en Mr. Jeroom JOOS, met kantoor te 9000 GENT, Coupure Rechts 162.

TEGEN :

**P&O FERRIES LIMITED**, vennootschap naar Engels recht met zetel te CT179TJ DOVER (VERENIGD KONINKRIJK), Channel House, Channel View Road, met ondernemingsnummer 0417.737.230,

Verweerster, hebbend als raadsman Mr. Annick VRONINKS, met kantoor te 1050 BRUSSEL, Louizalaan 489.

**P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (BELGIAN BRANCH)**, vennootschap naar Engels recht met zetel te CT179TJ DOVER (VERENIGD KONINKRIJK), Channel House, Channel View Road, met Belgisch bijkantoor gevestigd te 8380 ZEEBRUGGE, Leopold II – Dam 13, met ondernemingsnummer 0459.497.512,

Vrijwillig tussenkomende partij, hebbend als raadsman Mr. Annick VRONINKS, met kantoor te 1050 BRUSSEL, Louizalaan 489.

## **A. RECHTSPLEGING**

1. De vorderingen inzake A/21/311 en A.R. A/21/312 werden ingeleid bij exploit dd. 29 oktober 1996.
2. Bij verzoekschrift d.d. 3 juni 1997 is P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (BELGIAN BRANCH) tussengekomen in de procedure A/21/312
3. De zaak A/21/311 werd heringeschreven op de algemene rol onder het nummer A/08/00497 op 27 mei 2008;
4. De zaak A/21/312 werd heringeschreven op de algemene rol onder het nummer A/12/00662 op 23 augustus 2012;
5. Op 28 december 2012 heeft P&O FERRIES LIMITED (BELGIAN BRANCH) het geding hervat van NORTH SEA FERRIES (BELGIUM).
6. De rechtbank hoort de verschijnende partijen in openbare zitting van 15 maart 2024. De rechtbank sloot de debatten en nam de zaak in beraad.
7. De rechtbank heeft kennis genomen van het rechtsplegingsdossier en heeft de stukken van de partijen ingezien.
8. De rechtbank heeft toepassing gemaakt van de Wet van 15 juni 1935 op het gebruik van talen in gerechtszaken.

## **B. DE VORDERINGEN**

9. De zaken voorheen gekend onder AR A/12/00661 en A/12/00662, thans A/21/311 en A/21/312, samen te voegen.

Vast te stellen dat er in beide zaken slechts één verwerende partij is, met name de vennootschap naar Engels recht P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (BELGIAN BRANCH), met zetel te CT179TJ DOVER (VERENIGD KONINKRIJK), Channel House, Channel View Road, met Belgisch bijkantoor gevestigd te 8380 ZEEBRUGGE, Leopold II – Dam 13.

De hoofdvordering van het VLAAMSE GEWEST ontvankelijk en gegrond te verklaren en dienvolgens de vennootschap naar Engels recht P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (BELGIAN BRANCH) te veroordelen om te betalen aan het VLAAMSE GEWEST de som van 13.690.912,94 euro, onder voorbehoud van vermeerdering in de loop van het geding, meer de intresten aan wettelijke intrestvoet vanaf 28 november 2023 tot aan de datum van effectieve betaling en meer de kosten van het geding, met inbegrip van de dagvaardingskosten en de geïndexeerde rechtsplegingsvergoeding.

Te zeggen voor recht dat de vennootschap naar Engels recht P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (BELGIAN BRANCH) eveneens gehouden is tot betaling van de VBS-vergoedingen voor de vervallen facturen vanaf 28 november 2023, minstens ter zake een voorbehoud te verlenen aan het VLAAMSE GEWEST.

### **C. FEITEN – RELEVANTE WETSBEPALINGEN - VOORWERP VAN DE BETWISTING.**

10. De vordering van het Vlaamse Gewest strekt tot betaling van facturen voor VBS diensten die sedert 30 april 1996 onbetaald blijven en facturen die in de loop van het geding zijn vervallen.

De Vlaamse overheid heeft wetgeving ingevoerd die scheepsoperatoren moeten naleven wanneer zij naar Vlaamse zeehavens varen, waaronder Zeebrugge.

Het betreft het **Decreet van 16 juni 2006** betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coordinatiecentrum (BS 26 oktober 2006, p. 57703).

#### **11. Artikel 37 § 1 van voornoemd Decreet bepaalt “**

*Voor het gebruik van de dienstverlening van het verkeersbegeleidingssysteem door vaartuigen met als bestemming een haven, waterweg, lig- of ankerplaats in het VBS-werkingsgebied of in een gebied, beheerd door een waterweg- of havenbestuur in België, is een VBS-retributie verschuldigd.*

*Van deze verplichting zijn vrijgesteld:*

*1° de door de Vlaamse Regering op basis van hun aard, karakteristieken, bestemming of vaartraject aangewezen categorieën van vaartuigen;*

*2° per bezoek of per doorvaart, de door de Vlaamse Regering bij wijze van uitzondering met naam aangewezen vaartuigen die worden ingezet met een pedagogisch, humanitair, filantropisch of cultureel doel, deelnemen aan een bijzondere manifestatie of werkzaamheden verrichten in het algemeen belang.*

*De betaling van het loodsgeld, de LOA-vergoeding, de havengelden en de andere vergoedingen, worden geregeld in de desbetreffende reglementaire bepalingen.*

*§ 2 Met inachtnaam van de terzake geldende volkenrechtelijke, gemeenschapsrechtelijke en grondwettelijke regelen bepaalt de Vlaamse Regering het tarief van de VBS-retributie alsook de wijze waarop en de instantie door wie de VBS-retributie wordt geïnd.*

#### **12. Artikel 37 bis van voornoemd decreet bepaalt ( eigen onderlijning belangrijkste bepalingen):**

*§ 1 Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:*

*1° VBS-vergoeding: de VBS-retributie, vermeld in artikel 37;*

*2° tariefgebied: het gebied waarbinnen verkeersbegeleiding verstrekt wordt;*

*3° lengte: de lengte over alles.*

*§ 2 Een VBS-vergoeding is verschuldigd voor ieder vaartuig dat uit zee komt, met als bestemming een Vlaamse haven die in het verkeersbegeleidingssysteem is ingeschakeld; ze geldt als vergoeding voor in- en uitvaart.*

*Als het vaartuig gedurende één kalenderdag meer dan eenmaal het tariefgebied binnenvaart, is het tarief maar eenmaal verschuldigd.*

*De VBS-vergoeding is niet verschuldigd bij scheepvaartverkeer tussen Vlaamse havens.*

*§ 3 Voor de volgende categorieën van vaartuigen is geen vergoeding verschuldigd:*

1° *binnenschepen;*

2° *schepen tot 41 meter lengte*

3° *schepen in eigendom van of in beheer bij het Rijk of een gewest;*

4° *vaartuigen voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, maar alleen als ze daartoe worden gebruikt ter uitvoering van werkzaamheden in opdracht van de vaarweg- of waterbeheerder;*

5° *vaartuigen in dienst van het loodswezen van Nederland en Vlaanderen.*

*§ 4 De Vlaamse minister bevoegd voor het vervoer, kan aan een vaartuig vrijstelling van VBS-vergoeding verlenen als het deelneemt aan een bijzondere manifestatie of werkzaamheden verricht in het algemeen belang.*

*§ 5 Het bedrag van de verschuldigde VBS-vergoeding wordt overeenkomstig het tarief opgenomen in de onderstaande tabel, vastgesteld op grond van de lengte van het vaartuig..(volgt tabel met tarieven in functie van de lengte van het vaartuig).*

Opmerking : de lengte van minimum 41 meter werd vastgelegd ingevolge de wijziging van artikel 37 bis bij Decreet 31 MAART 2023. over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (BS 21 april 2023) voorheen was dit 46 meter ingevolge invoeging van een artikel 37 bis in het Decreet van 16 juni 2006 , invoeging bij decreet van 19 DECEMBER 2008. - Decreet houdende de vergoeding, verschuldigd door de gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen (BS 10 maart 2009, err., BS 1 april 2009 (ed. 1)), met ingang van 5 november 2006 (art. 8, 5°).

13. **Artikel 17 van het decreet** bepaalt :” *De gezagvoerders die het VBS-werkingsgebied of een door de Vlaamse Regering bepaald deel ervan binnenvaren, zijn ertoe verplicht aan het verkeersbegeleidingssysteem deel te nemen op de door de Vlaamse Regering voorgeschreven wijze”.*

14. De **omvang van het VBS- werkingsgebied** werd laatst vastgelegd in artikel 4 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart (BS 08 november 2007, zoals gewijzigd bij besluit van 23 april 2021 ( BS 21 mei 2021).

15. De vergoedingen voor verkeersbegeleidingsdiensten ("VBS-vergoedingen"), zijn verschuldigd bij doorvaart van het VBS-werkingsgebied, waaronder een klein stuk water buiten de haven van Zeebrugge. Het VBS- werkingsgebied wordt in Vlaanderen sinds 1 april 1996 beheerd door Het **Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust** ( hierna "MDK").



16. De kerntaken van de scheepvaartbegeleiding bestaan volgens eiseres uit :

- de scheepvaart veilig en vlot te laten verlopen op de maritieme toegangswegen naar en van de Vlaamse zeehavens door het verlenen van “**Vessel Traffic Services**”, “**VTS**” (*scheepsverkeerdiensten*); De grensoverschrijdende Schelderadarketen is het instrument dat VTS verleent aan de scheepvaart;
  - beheer en exploitatie van de **Schelderadarketen** (SRK); sinds 1991 vormt de Schelderadarketen (SRK) een cruciaal instrument bij de begeleiding van schepen in het Scheldegebied; dankzij de radars kunnen de verkeersleiders de scheepvaart in het volledige gebied monitoren en in goede banen leiden; de SRK omvat momenteel 5 bemande verkeerscentrales en een 55-tal radarposten;
  - informatie verstrekken en de nodige apparatuur beschikbaar stellen aan de loodsdiensten om loodsen doelmatig in te zetten voor het geven van Loodsen op Afstand (“LOA”) bijstand;
  - het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) realiseert samen met Nederland veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied(<https://www.gemeenschappelijknautischbeheer.net>)
- )- reddings- en sleepactiviteiten op zee ondersteunen en coördineren als SAR-autoriteit (Search And Rescue) vanuit het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) Oostende;
- beheren en opvolgen van de overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en de vier Vlaamse havenkapiteinsdiensten in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet van 16 juni 2006 .

17. Al deze diensten beogen aan de scheepsleiding alle nodige adviezen en volledige informatie te verstrekken over de aan te houden koers en vaart, de belemmeringen van de scheepvaart, het soms nog niet eens zichtbare andere verkeer op de waterweg en alle andere relevante gegevens, dit alles opdat het schip veilig en ongehinderd de haven van bestemming zou kunnen bereiken of verlaten. Eiseres heeft om het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied effectief te kunnen begeleiden, in samenwerking met Nederland een gemeenschappelijke en grensoverschrijdende radarketen gebouwd.

18. Schepen die een zeehaven zoals Zeebrugge aandoen moeten een VBS-vergoeding betalen door de afdeling Scheepvaartbegeleiding van MDK. MDK is het verzelfstandigd agentschap van het Vlaams Gewest met exclusieve rechten tot het verlenen van VBS-diensten in Vlaamse maritieme wateren. De vergoeding wordt onder meer aangerekend aan een zeeschip dat Zeebrugge binnenvaart omdat een korte strook water naast de haven van Zeebrugge binnen het zogenaamde VBS-werkingsgebied valt.

19. **P&O** is actief als dienstverlener van passagiers- en vrachtvervoer tussen havens op het Europese vasteland en het Verenigd Koninkrijk. P&O wenst geen VBS-diensten van MDK te kopen of te gebruiken wanneer het naar of van Zeebrugge vaart aangezien de diensten volgens haar geen praktisch nut hebben voor P&O.

20. Er is betwisting ontstaan omtrent de vraag of de VBS-vergoedingen die werden ingevoerd al dan niet een belasting dan wel een retributie uitmaakten. Het Grondwettelijk Hof oordeelde in haar arrest van 29 april 2010 nr. 44/2010 dat de VBS-vergoeding als een retributie diende beschouwd te worden.

21. P&O ontvangt van eiseres sinds 1996 facturen voor loods- en VBS-diensten. P&O heeft deze facturen telkens betwist voor wat betreft de gevorderde VBS-vergoedingen. De facturen voor afzonderlijke loodsdiensten werden wél steeds betaald.

22. De vordering van eiseres betreft de facturen voor loods- en VBS-diensten voor 8.589.752,79 EUR in hoofdsom en 5.101.160,15 EUR aan intresten. Volgens P & O was de hoofdsom van de onbetaalde facturen reeds voor 2020 minstens 123.429 EUR lager lag dan de hoofdsom van de vordering.

23. Verweerster merkt op dat de betreffende facturen voor loods en VBS-diensten vóór 16 juli 2020 werden gefactureerd aan **P&O North Sea Ferries Limited** met ondernemingsnummer 0459.497.512. Sinds 16 juli 2020 worden de facturen echter gericht aan **P&O North Sea Ferries BV** met ondernemingsnummer 0467.032.036. Deze laatste onderneming is geen partij in onderhavige procedure. Bijgevolg mocht volgens verweerster de eiser geen rekening houden met deze facturen in de berekening tot het bepalen van de hoofdsom. De VBS-vergoedingen opgenomen in de facturen aan P&O North Sea Ferries BV vertegenwoordigen volgens verweerster in totaal een bedrag van bijna 400.000 EUR. Dit bedrag kan volgens verweerster van haar niet worden gevorderd.

24. P&O betwist de gegrondheid van deze vordering op basis van de schending van verschillende bepalingen van het Unierecht.

#### **D. BEOORDELING**

##### D.1. De samenvoeging.

25. De vorderingen ( A.R.21/311( voorheen A/12/00661 en A.R.21/312 voorheen A/12/00662 ) zijn gesteund op dezelfde feiten. De samenvoeging dringt zich op. De samenvoeging wordt door geen van de partijen betwist.

##### D.2. Ontvankelijkheid.

26. Het feit dat aan de verkeerde rechtspersoon zou zijn gefactureerd raakt niet de ontvankelijkheid maar de gegrondheid van de zaak. Gezien de samenvoeging van de zaken verliest dit onderdeel van het verweer zijn belang.

##### D.3. Ten gronde.

###### D.3.1 Het vrij verkeer van diensten in de scheepsvaartsector.

27. De VBS-vergoeding is een retributie voor een dienst verleend aan de scheepvaart Arrest van het Grondwettelijk Hof nr. 44/2010 d.d. 29 april 2010 punt B.4) waaraan de gezagvoerders verplicht zijn deel te nemen( zie boven randnummer 12).

28. Het Scheepvaartbegeleidingsdecreet bevat een progressieve schaal van retributies naargelang de lengte van het schip ( zie randnummer 12). De schaal van retributies naargelang de lengte van het schip werd laatst gewijzigd bij Decreet 31 MAART 2023 over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid ( BS 21 april 2023 , 40649 ) Het huidige tarief begint vanaf 41 ( in het verleden 46 meter ) tot 100 meter ( in het verleden 60 meter) en verder van 101 ( in het verleden vanaf 61 meter)



tot 250 meter ( in het verleden tot 219 meter), vanaf 101 (in het verleden 61 meter ) betreft het een progressief tarief stijgend per meter (art. 37bis §5 Scheepvaartbegeleidingsdecreet). Het bedrag van de verschuldigde VBS-vergoeding wordt dus enkel vastgesteld op grond van de lengte van het vaartuig.

29. P&O werpt op dat de VBS vergoedingen strijdig zijn met het recht op vrij verkeer van diensten artikel 56 van het verdrag over de werking van de Europese unie VWEU en **Verordening (EEG) nr. 4055/86 van 22 december 1986** houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (hierna verder "Verordening Zeevervoer") en dat ook na de uitreding op 31 januari 2020 van Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de EU, P&O zich op het EU recht kan beroepen. Na een overgangperiode, van 31 januari 2020 tot 1 januari 2021, wordt de verhouding tussen het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de EU vormgegeven door een handels- en samenwerkingsakkoord.

30. P&O laat gelden dat zij de diensten van Scheepvaartbegeleiding niet nodig heeft, niet gebruikt en niet vraagt. Hierdoor ontstaat er volgens haar een belemmering met betrekking tot het leveren van vervoersdiensten van en naar Zeebrugge dewelke strijdig is met het Unierecht.

31. De verplichting op zich van de VBS diensten gebruik te maken ( zie randnummer 12) is ingegeven door het algemeen belang het veilig scheepvaartverkeer te verzekeren. Dat bepaalde gebieden van het VBS gebied minder druk of minder complex zijn, belet niet dat in het algemeen belang ook deze gebieden in het VBS gebied zijn opgenomen. Dat P&O deze diensten volgens haar niet nodig heeft is niet relevant. Of een dienst van algemeen belang is niet door de individuele gebruiker te beoordelen, ook al moet deze daarvoor een vergoeding betalen. De verkeersbegeleiding beoogt een vlot en veilig verkeer in de scheepvaart. De verkeersbegeleiding richt zich in eerste instantie op de afwikkeling van de verkeersstromen in zijn geheel, dit neemt natuurlijk niet weg dat ieder schip individueel wordt begeleid in het VBS -gebied.

32. Op grond van de artikelen 58 .1 en artikel 100 VWEU heeft de Raad Verordening (EEG) nr. 4055/86 van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen ("Verordening Zeevervoer") aangenomen . Krachtens Artikel 1.3 van de Verordening Zeevervoer wordt het algemeen verbod dat krachtens Artikel 56 VWEU op beperkingen op het vrij verrichten van diensten binnen de EU tegenover onderdanen van de lidstaten die in een andere lidstaat zijn gevestigd, van toepassing verklaard op diensten in het zeevervoer.

33. Elke discriminerende behandeling die een impact heeft op de dienstverlening in het zeevervoer die voortvloeit uit de bepalingen van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, valt binnen het toepassingsgebied van de Verordening Zeevervoer om de volgende redenen:

- Artikel 1(3) van de Verordening Zeevervoer voorziet dat alle VWEU bepalingen met betrekking tot het vrij verkeer van diensten van toepassing zijn op de maritieme transportsector (zeevervoer) ; en
- de relevante VWEU-bepalingen zijn van toepassing wanneer vervoersdiensten worden verricht door een onderneming gevestigd in een Lidstaat aan personen gevestigd in een tweede Lidstaat.

34. Artikel 37bis van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet stelt scheepsverkeer tussen Vlaamse havens vrij van de verplichting om de opgelegde VBS-vergoedingen te betalen, terwijl schepen die varen tussen een Vlaamse haven en een haven in een andere EU Lidstaat (inclusief het Verenigd Koninkrijk) VBS-vergoedingen moeten betalen. Een zeeschip dat vaart van ZEEBRUGGE naar ANTWERPEN of omgekeerd is vrijgesteld van de VBS vergoeding, hierdoor zijn de verstrekte VBS-diensten binnen het Vlaams Gewest aan dit zeeschip kosteloos terwijl dezelfde VBS- diensten die verstrekt worden aan een schip komende van een andere haven in de EU maar buiten België (Vlaams Gewest) niet kosteloos zijn en dienen te betalen volgens het VBS Tarief.

35. P&O is van oordeel dat dit een verboden discriminatie is, onder verwijzing naar HvJ 5 oktober 1994 ,C-381/93, Commissie/ Frankrijk, Jur. 1994, I-5161

36. In voornoemde zaak stelde het Hof van Justitie dat:

*"(...) het verrichten van diensten inzake zeevervoer tussen Lid-Staten niet (mag) worden onderworpen aan strengere voorwaarden dan die welke gelden voor vergelijkbare binnenlandse dienstverrichtingen "*

37. Verder verduidelijkte het Hof dat:

*"als een door verordening nr. 4055/86 verboden beperking van de vrije dienstverlening inzake zeevervoer moet derhalve worden beschouwd een nationale regeling die, ofschoon zonder onderscheid van toepassing is op alle vaartuigen, ongeacht of zij worden gebruikt door nationale dienstverrichters of dienstverrichters uit andere Lidstaten, onderscheid maakt naargelang die vaartuigen worden gebruikt voor binnenlands vervoer of voor vervoer naar andere Lidstaten, en die aldus de binnenlandse markt en het binnenlands vervoer van de betrokken Lidstaat specifiek bevoordeelt "*

38. In casu legt het Scheepvaartbegeleidingsdecreet duidelijk minder gunstige voorwaarden op aan schepen die vertrekken uit een haven in een andere EU Lidstaat (inclusief het VK) en varen naar een Vlaamse haven, dan aan schepen die vertrekken uit een Vlaamse haven en varen naar een andere Vlaamse haven. Deze laatste moeten immers geen VBS-vergoeding betalen terwijl ze wel van VBS-diensten genieten.

39. Het Vlaams Gewest verwijst naar het arrest Sea-Land Service ( HvJ 13 juni 2002, C-430/99 en C-431/99.

40. In SEA-LAND stelde het Hof van Justitie *" Er moet aan worden herinnerd dat het vrij verrichten van diensten, als fundamenteel verdragsbeginsel, slechts kan worden beperkt door regelingen die hun rechtvaardiging vinden in dwingende redenen van algemeen belang en die van toepassing zijn op alle personen of ondernemingen die een activiteit uitoefenen op het grondgebied van de lidstaat van ontvangst. Bovendien is de betrokken nationale regeling slechts gerechtvaardigd indien zij de verwezenlijking van het gestelde doel waarborgt en niet verder gaat dan ter bereiking van dat doelnoodzakelijk is (zie met name arrest Analir e.a., reeds aangehaald, punt 25)"*.

41. P&O werpt op dat In Sea-Land het verkeersbegeleidingssysteem differentieerde tussen verschillende categorieën (als in soorten) van schepen die dezelfde VBS diensten ontvingen: zo betaalden alle schepen die tot dezelfde categorie behoorden, dezelfde vergoeding. In de huidige zaak daarentegen, behandelt het verkeersbegeleidingssysteem schepen die tot eenzelfde categorie behoren (i.e. dezelfde grootte hebben) anders naargelang hun vaarroute : zo moeten schepen die een zeehaven binnenvaren een VBS-vergoeding betalen terwijl diezelfde schepen wanneer ze tussen Belgische havens varen, vrijgesteld zijn van betaling van een VBS-vergoeding.

In de huidige zaak daarentegen wordt alle verkeer dat van de zee naar een Vlaamse haven vaart, verplicht de VBS-vergoedingen te betalen (behoudens een beperkt aantal uitzonderingen, waaronder schepen met een lengte van minder dan 41/46 meter, die in principe binnenschepen zijn, zoals vastgesteld in Sea-Land). Echter, schepen die tussen Vlaamse havens varen, die wél vergelijkbare schepen zijn, zijn dan weer vrijgesteld van de betaling terwijl hier geen rechtvaardiging voor bestaat.

42. P&O stelt dat door het VBS-systeem haar schepen komende uit zee worden gediscrimineerd ten opzichte van schepen die tussen Vlaamse havens varen (en vrijgesteld zijn) zonder dat er hiervoor een objectieve rechtvaardiging bestaat. Bijgevolg moet volgens P&O ook alle andere schepen die vanuit zee een Vlaamse haven binnenvaren, vrijgesteld worden van de betaling van een VBS-vergoeding.

43. P&O laat gelden dat er geen objectieve rechtvaardiging bestaat voor het toekennen van de discriminerende vrijstelling van de betaling van VBS-vergoedingen aan schepen die varen tussen Vlaamse havens , in het bijzonder aan zeeschepen die langer zijn dan 46 meter (41 meter thans) (en dus vergelijkbaar zijn met P&O's schepen) en die de route van 70 zeemijl varen tussen Zeebrugge en Antwerpen, zonder eerst de VBS-Schelde zone te zijn binnen gevaren via de zee. Deze operatoren genieten van de VBS-diensten verleend door MDK en veroorzaken operationele kosten voor MDK. P&O merkt op dat in het laatste deel van deze route tussen Wals-Oorden en Antwerpen de schepen ongeveer 25 zeemijl dienen te varen door maritieme wateren waar MDK VBS-diensten verschaft. Deze schepen ontvangen VBS-diensten over een veel langere route , het is niet betwist dat het deel van P&O's vaarroutes dat binnen het Zeebrugge VBS-gebied valt minimaal is en dat de 200 zeemijl overtocht tussen Tilbury, Teesport of Hull en Zeebrugge slechts tussen de 5 en 10 zeemijl in de maritieme wateren valt waar MDK VBS-diensten verschaft.

Bovendien zullen schepen die naar Antwerpen varen een veel actievere VBS-dienst ontvangen, gelet op het volgende:

- Antwerpen is een zeer drukke haven (het is de tweede drukste haven in Europa wat betreft vrachtvolume);
- de waterwegen worden steeds enger (en drukker) bij het naderen van Antwerpen; en
- schepen met een grote diepgang zullen bepaalde delen van de route niet kunnen bevaren bij laagtij.

De vrijstelling van het verkeer tussen VLAAMSE havens heeft ook voor gevolg volgens P&O dat voor dit scheepsvaartverkeer VBS diensten worden geleverd zonder vergoeding, waarbij aangenomen kan worden dat de kosten van de VBS diensten dan gedragen worden door de overige gebruikers. De VBS vergoeding is een retributie voor het gebruik van bepaalde diensten, wanneer VBS diensten tussen VLAAMSE Havens gratis worden geleverd kan dit voor gevolg hebben dat de vergoedingen welke P&O dient te betalen niet meer proportioneel zijn.



44. De bepaling volgens dewelke de VBS-vergoeding niet verschuldigd is bij scheepvaartverkeer tussen Vlaamse havens heeft volgens het VLAAMS GEWEST tot doel te vermijden dat de retributie meer dan éénmaal zou moeten worden betaald. Het gaat om schepen die eerst vanuit de zee naar een Vlaamse haven varen en vanuit deze eerste haven naar een volgende Vlaamse haven varen. Het kan bvb. gaan om een schip dat eerst in Zeebrugge lost of laadt en nadien voor verdere ladingoperaties naar Antwerpen of Gent vaart. Voor een dergelijk schip is de retributie betaald bij de aanloop in Zeebrugge. Voor dit schip hoeft niet nog eens betaald te worden voor verdere verplaatsingen en havenaanloop binnen de Vlaamse scheepvaartbegeleidingszone.

Overeenkomstig artikel 37bis §2 is de VBS-vergoeding slechts éénmaal per kalenderdag verschuldigd. Wanneer een schip op één kalenderdag meermaals het tariefgebied vanuit zee binnenvaart, zal slechts éénmaal de VBS-vergoeding verschuldigd zijn. Hieruit volgt al dat indien het schip eerst de haven in ZEEBRUGGE aandoet en dezelfde dag vertrek naar Antwerpen geen VBS vergoeding verschuldigd is, maar indien dit schip niet dezelfde dag vertrekt is er ook geen VBS Vergoeding verschuldigd, gezien het verkeer betreft tussen VLAAMSE HAVENS. Het argument van het VLAAMS Gewest overtuigt de rechtbank derhalve niet, om het verkeer tussen VLAAMSE havens vrij te stellen van de VBS vergoeding. Een schip dat eerst in Zeebrugge lost of laadt en nadien voor verdere ladingoperaties naar Antwerpen of Gent vaart zal tweemaal VBS diensten ontvangen ook al gebeurt dat niet op dezelfde dag.

45. De rechtbank stelt vast dat voor de verschillende Vlaamse Havens eenzelfde tarief wordt gehanteerd die enkel steunt op de lengte van het schip. Een zeeschip dat de Haven van Antwerpen binnenvaart en een zeeschip met dezelfde lengte dat de haven van Zeebrugge binnenvaart betaalt dezelfde VBS-vergoeding.

46. De toegang tot de haven van ANTWERPEN en de toegang tot de haven van ZEEBRUGGE zijn volgens de rechtbank wezenlijk van verschillende aard en complexiteit. De haven van ZEEBRUGGE is gemakkelijk bereikbaar vanuit de OPEN ZEE terwijl de haven van ANTWERPEN slechts toegankelijk is via het Estuarium van de Westerschelde.

P&O wijst terecht op de "belangrijke regionale verschillen" tussen het bevaren van open zeehavens zoals Zeebrugge, die geen navigatieproblemen stellen, en estuariumhavens zoals Antwerpen die veel moeilijker zijn om te bereiken. Schepen die estuariumhavens zoals Antwerpen aandoen hebben volgens P&O actieve assistentie van het MDK nodig omwille van het verkeersvolume en de enge vaargeulen die ze dienen te bevaren en het feit dat schepen met een grote diepgang bepaalde delen van de route enkel kunnen bevaren bij hoogtij.

De folder op de website van het MDK bevestigt trouwens het voorgaande. De haven van ZEEBRUGGE ( die P&O aandoet) en deze van ANTWERPEN zijn in niets te vergelijken wat betreft de complexiteit van de toegang tot de haven betreft. De folder luidt als volg " *WELKOM WESTERSCHELDE* ,

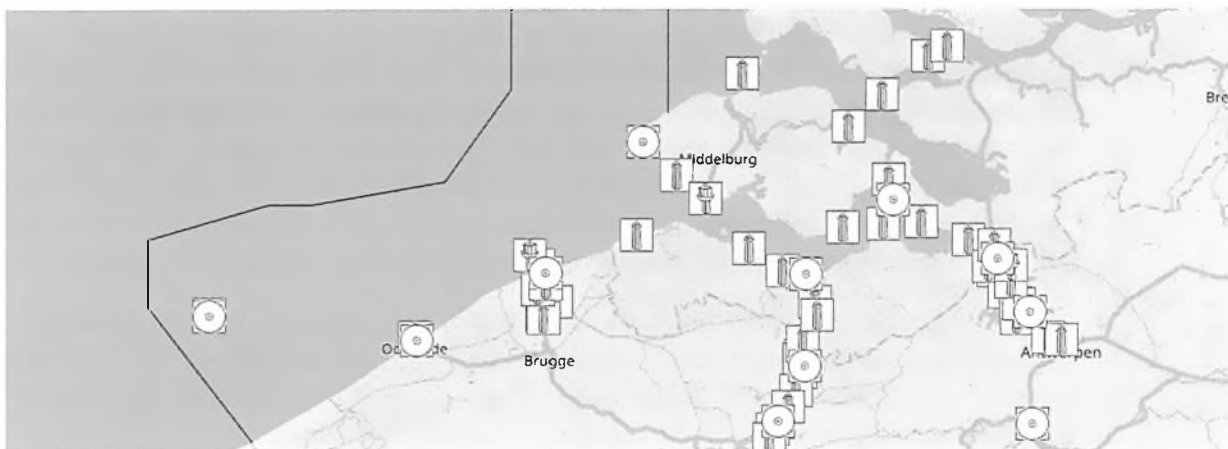
*De Westerschelde is een van de drukst bevaren rivieren ter wereld. Hou er rekening mee dat:*

- *veel grote zeeschepen deze open zeearm dagelijks delen met binnenvaart en pleziervaart. Het aantal binnenvaartpassagiersschepen bovendien stijgt.*
- *hoge golfslag en aanvaringen een reëel gevaar vormen, vooral omdat binnenvaartpassagiersschependoor hun constructie en het hoge aantal opvarenden een kwetsbare groep vormen.*

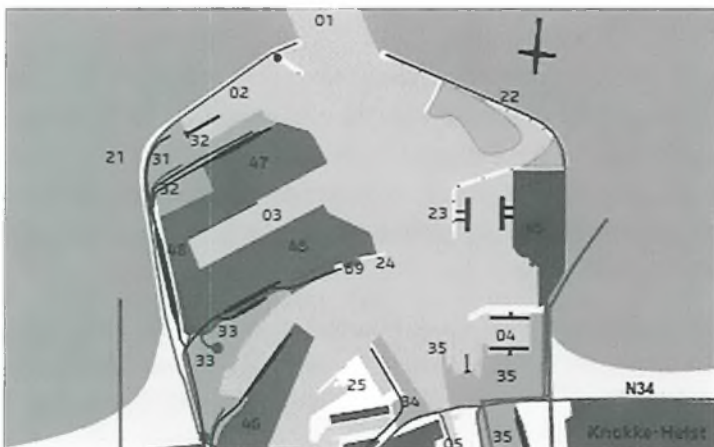
• deze rivier eb en vloed kent, waarbij de verschillen in de waterstand vrij groot zijn. Bij laagtij komen er tal van zandbanken bloot te liggen. De Westerschelde kan onderhevig zijn aan verraderlijke stromingen.”

47. De afbeelding hieronder geeft een goed overzicht van de verschillen tussen Zeebrugge en Antwerpen. De lijn in de figuur toont het VBS gebied in Belgische (Vlaamse) territoriale Wateren en het deel Nederlandse Wateren in het estuarium Westerschelde dat toegang verleent tot Antwerpen.

Figuur VBS (deel) Gebied – toegang ZEEBRUGGE en ANTWERPEN



Figuur HAVEN ZEEBRUGGE



48. Dezelfde vergoedingen zijn van toepassing ongeacht naar welke Vlaamse havens wordt gevaren, ondanks het feit dat er fundamentele verschillen zijn tussen het navigeren van de havens aan de Noordzeekust (zoals Zeebrugge) die gemakkelijk rechtstreeks toegankelijk zijn vanuit de open zee, en die havens die slechts toegankelijk zijn via de Westerschelde (zoals Antwerpen) en die aanzienlijk moeilijker te bereiken zijn. P&O stelt dat het gebruik van en nood aan VBS-diensten veel groter zal zijn



wanneer een schip in het Schelde-estuarium dient te navigeren vooraleer de haven van Antwerpen binnen te gaan dan wanneer een schip de haven van Zeebrugge aandoet door rechtstreeks de haven binnen te varen vanuit de Noordzee. De rechtbank acht dit voldoende aannemelijk.

49. P&O stelt dat aangezien een schip dat in Zeebrugge aankomt, komende van Hull, dezelfde vergoedingen dient te betalen als een schip van dezelfde lengte dat Antwerpen aandoet, ook komende van Hull, de lasten geen enkel verband hebben met het eigenlijk gebruik van de VBS-diensten.

50. Het toepassen van een eenvormig tarief voor beide havens, die wezenlijk verschillen doet de vraag rijzen of de VBS vergoedingen die enkel steunen op de lengte van het schip objectief te verantwoorden is en of geen rekening dient gehouden met andere factoren zoals de afstand die het schip aflegt in het VBS gebied, of de afstand tussen de open zee en de haven of de complexiteit en eigenheid van de Haven. De rechtbank neemt aan dat het hier niet om minieme verschillen gaat maar om fundamenteel verschillende havens die niet te vergelijken zijn wat betreft het verkeer.

Het komt de rechtbank voor dat voor de heffingsgrondslag en tariefstructuur ook kan gekozen worden voor een systeem, zonder de volledige toerekening in elk concreet geval te bereiken, dat de evenredigheid benaderd tussen de kosten van de verleende dienst en het tarief. De vraag dient gesteld te worden of de toepassing van een eenvormig VBS- tarief voor Havens die wezenlijk verschillen inzake complexiteit van het zeevervoer voor gevolg heeft dat dit systeem strijdig is met de vrijheid van diensten artikel 56 VWEU.

51. De rechtbank besluit tot het stellen van navolgende prejudiciële vragen aan het hof van Justitie , derhalve zijn de overige opgeworpen middelen van partijen vooralsnog niet relevant.

52. De gevolgen van de BREXIT.

Huidige geschil handelt zowel over de pre- als postbrexit periode. De discussie is gerezen tussen de partijen of na de BREXIT P&O zich nog kan beroepen op de bepalingen van het 56 VWEU.

Het Handels- en samenwerkingsovereenkomst dd. 30.12.2020 tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds (gepubliceerd op 30 april 2021 L 149/10,) bepaalt in artikel: 191 “ *Onverminderd niet-conforme maatregelen of andere maatregelen als bedoeld in de Artikelen 133 en 139, past elke Partij het beginsel van onbeperkte toegang tot de internationale maritieme markten en handel op commerciële en niet-discriminerende basis toe door:*

*a) aan schepen die de vlag van de andere Partij voeren of die worden geëxploiteerd door dienstverleners uit de andere Partij, een behandeling te verlenen die niet minder gunstig is dan die welke aan haar eigen schepen wordt verleend ten aanzien van onder meer:*

*i) haventoeegang;*

*ii) het gebruik van haveninfrastructuur;*

*iii) het gebruik van ondersteunende diensten voor zeevervoer, alsmede*

*iv) douanefaciliteiten en de toewijzing van aanlegplaatsen en voorzieningen voor het laden en lossen, met inbegrip van de daarmee verband houdende vergoedingen en heffingen;*

*b) het ter beschikking stellen van de volgende havendiensten aan verleners van internationale zeevervoersdiensten van de andere Partij, op redelijke voorwaarden en onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan die welke gelden voor haar eigen leveranciers of vaartuigen of voor vaartuigen of leveranciers van een derde land (met inbegrip van vergoedingen en heffingen, specificaties en kwaliteit van de te verlenen dienst): loodsen, hulp van duw- en sleepboten, bevoorrading, brandstof- en waterlevering, afvalinzameling en afvoer van ballastwater, kapiteinsdiensten in de haven, navigatiehulp, faciliteiten voor noodreparaties, diensten bij het ankeren en aan- en afmeren, en diensten vanaf de wal die essentieel zijn voor het functioneren van een schip, waaronder communicatie, water- en elektriciteitsvoorzieningen"*

53. P&O stelt dat voor de beoordeling van deze zaak de EU-beginselen inzake vrij verkeer van toepassing is zowel in de periode voor als na Brexit, daar de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst voorziet dat scheepvaartverkeer vanuit het Verenigd Koninkrijk met bestemming de EU niet aan een minder gunstige behandeling mag worden onderworpen dan scheepvaartverkeer tussen lidstaten.

Volgens het Vlaams Gewest is de stelling van P&O fout en kan de dienstverleners gevestigd in het Verenigd Koninkrijk zich na Brexit niet meer op dezelfde wijze beroepen op het Unierecht als voor de Brexit.

54. Overeenkomst artikel 268 van het VWEU is Het Hof van Justitie van de Europese Unie eveneens bevoegd, bij wijze van prejudiciële beslissing, een uitspraak te doen over " .. de uitlegging van de handelingen van de instellingen, de organen of de instanties van de Unie ". De rechtbank vraagt bij wijze van prejudiciële vraag of artikel 191 van Handels- en samenwerkingsovereenkomst dd. 30 december 2020 tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds aldus moet worden uitgelegd dat ook na de uittreding van Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland deze dienstverstrekkers uit deze landen zich op dezelfde wijze kunnen beroepen als voor de uittreding op bepalingen van artikel 56 VWEU.

## **BESLISSING**

### **OM DEZE REDENEN, DE RECHTBANK;**

Rechtdoende op tegenspraak.

Vooraleer verder recht te doen stelt volgende Prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie:

1. Vormt een regeling van VBS-diensten met het daaraan verbonden forfaitair tarief in functie van de lengte van het schip dat van toepassing is op Zeeverkeer naar een Vlaamse Haven en komende van een haven in andere lidstaat, maar dat niet van toepassing is op verkeer tussen Vlaamse Havens doordat dit verkeer van het tarief is vrijgesteld, een belemmering op de vrijheid van diensten in toepassing van de Verordening (EEG) nr. 4055/86 van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen, in combinatie met artikel 56 VWE.

2. Heeft de toepassing van een eenvormig VBS- tarief gebaseerd enkel op de lengte van het schip voor toegang tot Havens die wezenlijk verschillen voor gevolg dat het VBS tarief strijdig is met de vrijheid van diensten in artikel 56 VWEU en de Verordening Verordening (EEG) nr. 4055/86 van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen, doordat geen rekening wordt gehouden met andere belangrijke factoren eigen aan de vaarroute naar de Haven, zoals de afstand die het schip aflegt in het VBS gebied, de afstand tussen de open zee en de haven, de complexiteit en de eigenheid van de haven.

3. Dient artikel 191 van het Handels- en samenwerkingsovereenkomst dd. 30 december 2020 tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds aldus uitgelegd dat ook na de uittreding dienstverstrekkers gevestigd in het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, zich op het Unierecht kunnen beroepen en de vragen 1 en 2 op dezelfde wijze dienen beantwoord te worden zowel voor als na de uittreding van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.

4. Kosten in opschorting,

Beveelt de overmaking van deze beslissing en de processtukken aan de griffie van het Hof van Justitie, Hof van Justitie van de Europese Unie - Griffie van het Hof - Rue du Fort Niedergrünwald L-2925 Luxemburg -E-mail: ECJ.Registry@curia.europa.eu

Staat de voorlopige tenuitvoerlegging toe van onderhavig vonnis.

Dit vonnis is gewezen door de ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende, kamer, samengesteld uit Guido De Croock, plaatsvervangend magistraat, hiertoe aangewezen bij beschikking van 6 april 2023 (BS 21 april 2023) en van 6 april 2023 en de rechters in ondernemingszaken Steven Lowyck en Frederik Corneillie, en is op de openbare terechtzitting van **6 juni 2024** uitgesproken door rechter, kamervoorzitter Guido De Croock in aanwezigheid van griffier Hilde Crombez.

H. Crombez

F. Corneillie

S. Lowyck

G. De Croock

