

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2014/203717]

15 MAI 2014. — Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 mars 2009 relatif aux incitants régionaux en faveur des grandes entreprises et en faveur des petites ou moyennes entreprises qui réalisent des investissements favorisant des modes de transport alternatifs à la route et qui poursuivent des objectifs de protection de l'environnement

Le Gouvernement wallon,

Vu le Règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (Règlement général d'exemption par catégorie);

Vu le Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 concernant l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis;

Vu le décret du 11 juillet 2002 organisant le statut de la Société wallonne de financement et de garantie des petites et moyennes entreprises, en abrégé: « SOWALFIN », l'article 5, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 novembre 2008;

Vu le décret du 11 mars 2004 relatif aux incitants régionaux en faveur des grandes entreprises, l'article 5, l'article 15, complété par l'arrêté du Gouvernement wallon du 9 février 2006, et les articles 17 et 18;

Vu le décret du 11 mars 2004 relatif aux incitants régionaux en faveur des petites ou moyennes entreprises, l'article 5, et les articles 21 à 23;

Vu le décret du 11 mars 2004 relatif aux incitants destinés à favoriser la protection de l'environnement et l'utilisation durable de l'énergie, l'article 1^{er}, § 3, l'article 6, 1^o, a. et 2^o, a., l'article 7, alinéa 2, l'article 14 complété par l'arrêté du Gouvernement wallon du 9 février 2006 et l'article 16;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 mars 2009 relatif aux incitants régionaux en faveur des grandes entreprises et en faveur des petites ou moyennes entreprises qui réalisent des investissements favorisant des modes de transport alternatifs à la route et qui poursuivent des objectifs de protection de l'environnement;

Vu l'approbation de la Commission européenne, donnée le 4 février 2014 sur le régime d'aides SA.37293;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 12 juillet 2013;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 18 juillet 2013;

Vu l'avis 56.327/2 du Conseil d'Etat donné le 14 mai 2014, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu l'urgence motivée par le fait que le régime d'aides en faveur des modes de transport alternatif à la route a pris fin le 31 décembre 2013. Le nouveau régime s'aligne en termes de durées d'application sur les différents plans et communications de la Commission européenne (2014-2020) relatifs aux modes de transport alternatif à la route. Il était donc prévu que le Gouvernement adopte un arrêté afin de faire évoluer le régime mais, en priorité, afin de le prolonger;

Considérant le délai relativement long pris par la Commission européenne pour rendre sa décision (pré-notification le 2 septembre 2013 et décision rendue le 4 février 2014) et le retard pris par la représentation belge auprès de l'Union européenne dans la transmission de la décision de la Commission européenne (transmission de la décision au Ministre de l'Economie le 3 avril 2014), le Gouvernement est contraint d'adopter rapidement la prolongation du nouveau régime d'aides en faveur des modes de transport alternatif à la route, sachant en outre que plusieurs entreprises ont déjà déposé des dossiers d'aides qui ne peuvent être traités et dont les primes ne peuvent donc être accordées ni liquidées aux entreprises bénéficiaires sans base légale existante.

Considérant que l'objectif de la demande d'avis en urgence est de ne pas perturber le fonctionnement des entreprises de ce secteur et de ne pas rendre leurs activités tributaires des délais relatifs aux procédures d'adoption des actes réglementaires;

Considérant que si ces demandes d'aides déjà déposées pourront normalement être traitées in fine grâce à la rétroactivité proposée quant à l'entrée en vigueur de l'arrêté modificatif au 1^{er} janvier 2014, plus l'adoption de ce projet tarde, plus le temps durant lequel les entreprises ne disposent pas de garantie quant à l'éligibilité de leur investissement au régime d'aides augmente et plus des soucis de trésorerie se manifesteront pour les entreprises ayant déjà réalisé les dépenses concernées;

Considérant que les tensions relatives à l'insécurité liée à la rentabilité de leurs investissements et à leurs besoins en trésorerie peuvent avoir des conséquences négatives significatives sur la situation du secteur;

Considérant le retard relativement important et non imputable à la Région wallonne déjà pris, il est proposé de recourir à la procédure d'urgence afin d'éviter de devoir attendre l'établissement d'un nouveau gouvernement lors de la prochaine législature et donc encore plusieurs semaines voire plusieurs mois avant l'entrée en vigueur de cet arrêté modificatif permettant de prolonger ce régime d'aides;

Considérant que cette procédure permettrait aux entreprises du secteur de bénéficier du versement des primes dans un délai raisonnable, sans affecter leurs trésoreries fragiles. Ceci leur permettrait de continuer à investir et à exercer leur activité de transport alternatif à la route. Pour rappel, le développement de ce secteur fait partie de la politique de la commission européenne pour des raisons environnementales mais également économiques;

Considérant le fait que la Communication de la Commission européenne du 17 janvier 2006 sur la promotion du transport par voies navigables « NAIADES-Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables » arrive à échéance au 1^{er} janvier 2014;

Considérant la nécessité de prolonger le mécanisme de soutien au bénéfice des entreprises désireuses d'avoir recours aux modes de transports alternatifs pour des raisons à caractère environnemental;

Qu'en effet, l'effet sur la planète via l'émission de gaz à effet de serre est moins important dans le cadre des transports par voie fluviale ou ferroviaire que dans le cadre du transport routier;

Qu'en effet, le recours à ces modes de transport reste actuellement plus coûteux que l'utilisation des voies routières;

Considérant que la compensation octroyée au nom des externalités négatives du transport routier par ce plan au transport fluvial de conteneurs doit être renforcée afin de le rendre plus compétitif et ainsi garantir un niveau plus élevé de la protection de l'environnement;

Qu'en effet, alors que le volume de chaque conteneur embarqué a un impact quant au nombre d'unités que peut transporter un bateau, cet impact peut s'avérer être négligeable du point de vue du transport par camion;

Considérant qu'un soutien plus accru aux bateliers quant à une motorisation plus efficace est possible et préférable au niveau environnemental;

Considérant la nécessité de simplifier le texte au niveau procédural pour plus de transparence et donc de faciliter l'application;

Sur la proposition du Ministre de l'Economie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Dans l'article 3, § 1^{er}, alinéa 3, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 mars 2009 relatif aux incitants régionaux en faveur des grandes entreprises et en faveur des petites ou moyennes entreprises qui réalisent des investissements favorisant des modes de transport alternatifs à la route et qui poursuivent des objectifs de protection de l'environnement, les mots « qui suit » sont remplacés par le mot « de ».

Art. 2. L'article 5 du même arrêté est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le montant de la prime ne dépasse pas 500.000 euros par période de douze mois consécutifs à dater de la réception de la demande visée à l'article 9, alinéa 2. ».

Art. 3. L'article 6 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 6. Le montant de la prime à l'adaptation technique octroyé à l'entreprise qui réalise des investissements visés à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, 4^o à 6^o, s'élève à 30 pour cent du montant des investissements s'il s'agit d'une petite entreprise ou d'une moyenne entreprise ou à 20 pour cent du montant des investissements s'il s'agit d'une grande entreprise.

Le montant de la prime à l'adaptation technique s'élève à 50 pour cent des investissements éligibles s'il s'agit :

1^o d'investissements relatifs à l'achat et à l'installation de systèmes de propulsion alternatifs dont la technologie est avérée et normalement commercialisée, notamment les moteurs hybrides, les moteurs fonctionnant avec des carburants alternatifs ou pile à combustible;

2^o d'investissements relatifs à l'achat et à l'installation de systèmes avérés de réduction des émissions polluantes des moteurs de propulsion, notamment les catalyseurs.

Le montant de la prime ne dépasse pas 200.000 euros par entreprise sur une période de trois exercices fiscaux, conformément au Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 concernant l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis. ».

Art. 4. Dans l'article 7 du même arrêté, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« La prime au transport fluvial de conteneurs se calcule comme suit :

1^o 12 euros par conteneur de 20 pieds;

2^o 20 euros par conteneur de 30 pieds;

3^o 36 euros par conteneur de 40 pieds;

4^o 40 euros par conteneur de 45 pieds. ».

Art. 5. Dans l'article 13, alinéa 2, 4^o, du même arrêté, les mots « ou nouvelles » sont abrogés.

Art. 6. L'article 14, alinéa 1^{er}, du même arrêté est complété par le 4^o rédigé comme suit :

« 4^o de la réalisation d'un tonnage supplémentaire ou nouveau de transport réalisé par voies navigables ou par chemin de fer ou d'un nombre de transbordements d'unités intermodales supplémentaires vers la voie d'eau ou le rail fixé dans l'annexe à la décision dans le cas de la prime au mode de transport alternatif. ».

Art. 7. Dans l'article 19 du même arrêté, deux alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 3 et 4 :

« Si l'entreprise ne respecte pas la condition visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, 2^o, le Ministre ou le fonctionnaire délégué prend une décision de suspension de la demande de prime au transport fluvial de conteneurs, notifiée par l'administration à l'entreprise par lettre recommandée ou par toute modalité conférant date certaine à l'envoi. La décision prend cours à dater de sa réception par l'entreprise et prend fin à dater de la réception par l'administration d'une nouvelle situation financière portant sur l'un des deux exercices comptables subséquents.

Si l'entreprise ne produit pas dans un délai de vingt-quatre mois prenant cours à dater de la décision de suspension visée à l'alinéa 4, une nouvelle situation financière répondant aux caractéristiques définies à l'alinéa 4, le Ministre ou le fonctionnaire délégué prend une décision de refus d'octroi de la prime au transport fluvial de conteneurs, notifiée par l'administration à l'entreprise par lettre recommandée ou par toute modalité conférant date certaine à l'envoi. ».

Art. 8. Dans l'article 20 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1^o l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le versement de la prime au transport fluvial de conteneurs est semestriel et subordonné à la demande de l'entreprise. ».

2^o la disposition est complétée par cinq alinéas rédigés comme suit :

« L'entreprise introduit, au plus tard un an à dater de la fin du semestre concerné, une demande de liquidation comprenant la preuve du respect :

1^o de l'article 10 du décret selon les modalités déterminées par le Ministre;

2^o de la condition visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, 2^o, pendant l'exercice comptable clôturé précédant la demande de liquidation de la prime au transport fluvial de conteneurs.

A défaut pour l'entreprise d'apporter les preuves visées à l'alinéa 3, 1^o, le Ministre ou le fonctionnaire délégué prend une décision de suspension de la liquidation de la prime au transport fluvial de conteneurs pendant une durée de douze mois prenant cours à dater de la demande de liquidation et l'administration notifie la décision à l'entreprise par lettre recommandée ou par toute modalité conférant date certaine à l'envoi, en lui enjoignant de se conformer, selon des modalités et délais convenus avec l'administration compétente, aux conditions visées à l'alinéa 3.

Si l'entreprise ne respecte pas la condition visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, 2^o, le Ministre ou le fonctionnaire délégué prend une décision de suspension de la demande de prime au transport fluvial de conteneurs, notifiée par l'administration à l'entreprise par lettre recommandée ou par toute modalité conférant date certaine à l'envoi. La décision prend cours à dater de sa réception par l'entreprise et prend fin à dater de la réception par l'administration d'une nouvelle situation financière portant sur l'un des deux exercices comptables subséquents.

Passé le délai visé à l'alinéa 4, si l'entreprise n'a pas apporté les preuves du respect des conditions visées à l'alinéa 3, le ministre ou le fonctionnaire délégué procède au retrait de la décision d'octroi de prime au transport fluvial de conteneurs notifié par l'administration à l'entreprise par lettre recommandée ou par toute modalité conférant date certaine à l'envoi.

L'administration récupère alors la prime au transport fluvial de conteneurs conformément à l'article 15 du décret. ».

Art. 9. L'article 26 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 26. Durant une période de trois mois à dater de l'entrée en vigueur du présent arrêté, et par dérogation à l'article 9, alinéa 1^{er}, les factures antérieures au délai fixé à l'article 9, alinéa 1^{er}, sont prises en considération dans le cadre du présent arrêté si elles sont postérieures au 30 septembre 2013. ».

Art. 10. L'article 27 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 27. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} janvier 2014.

Le présent arrêté cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2020. ».

Art. 11. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} janvier 2014.

Art. 12. Le Ministre qui a l'Economie et les P.M.E. dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.
Namur, le 15 mai 2014.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles,

J.-Cl. MARCOURT

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2014/203717]

15. MAI 2014 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Abänderung des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 12. März 2009 über die regionalen Anreize für Großbetriebe und für Klein- oder Mittelbetriebe, die Investitionen tätigen, die Transportarten begünstigen, die Alternativen zum Straßentransport darstellen, und die Umweltziele verfolgen

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung);

Aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des EG-Vertrags auf de minimis-Beihilfen;

Aufgrund des Dekrets vom 11. Juli 2002 zur Regelung der Satzungen der "Société wallonne de financement et de garantie des petites et moyennes entreprises" (Wallonische Finanzierungs- und Garantiegesellschaft der Klein- und Mittelbetriebe), abgekürzt "SOWALFIN", Artikel 5, abgeändert durch den Erlass der Wallonischen Regierung vom 20. November 2008;

Aufgrund des Dekrets vom 11. März 2004 über die regionalen Anreize für Großbetriebe, Artikel 5, Artikel 15, ergänzt durch den Erlass der Wallonischen Regierung vom 9. Februar 2006, Artikel 17 und Artikel 18;

Aufgrund des Dekrets vom 11. März 2004 über die regionalen Anreize für Klein- oder Mittelbetriebe, Artikel 5 und Artikel 21 bis 23;

Aufgrund des Dekrets vom 11. März 2004 über die Anreize, die für die Förderung des Umweltschutzes und die nachhaltige Energiebenutzung bestimmt sind, Artikel 1, § 3, Artikel 6, Ziffer 1^o, a. und Ziffer 2^o, a., Artikel 7 Absatz 2, Artikel 14, ergänzt durch den Erlass der Wallonischen Regierung vom 9. Februar 2006 und Artikel 16;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 12. März 2009 über die regionalen Anreize für Großbetriebe und für Klein- oder Mittelbetriebe, die Investitionen tätigen, die Transportarten begünstigen, die Alternativen zum Straßentransport darstellen, und die Umweltziele verfolgen;

Aufgrund der am 4. Februar 2014 gegebenen Zustimmung der Europäischen Kommission zur staatlichen Beihilferegelung SA.37293;

Aufgrund des am 12. Juli 2013 abgegebenen Gutachtens der Finanzinspektors;

Aufgrund des am 18. Juli 2013 gegebenen Einverständnisses des Ministers für Haushalt;

Aufgrund des am 14. Mai 2014 in Anwendung von Artikel 84, § 1, Absatz 1, 3^o der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens des Staatsrats Nr. 56.327/2;

Aufgrund der Dringlichkeit, begründet durch die Tatsache, dass die Beihilferegelung zugunsten von Transportarten, die Alternativen zum Straßentransport darstellen, am 31. Dezember 2013 beendet wurde. Was die Durchführungszeiträume betrifft, orientiert sich die neue Regelung nach den verschiedenen Plänen und Mitteilungen der Europäischen Kommission (2014-2020) betreffend die Transportarten, die Alternativen zum Straßentransport darstellen. Es war demnach vorgesehen, dass die Regierung einen Erlass verabschiedet, um die Weiterentwicklung, aber vorrangig die Verlängerung der Regelung zu sichern;

In Erwägung der relativ langen Frist, die der Europäischen Kommission nötig war, um ihre Entscheidung zu verabschieden (Vornotifizierung am 2. September 2013 und Entscheidung am 4. Februar 2014), und der Verzögerung bei der Übermittlung der Entscheidung der Europäischen Kommission durch die Belgische EU-Vertretung (Übermittlung des Beschlusses an den Wirtschaftsminister am 3. April 2014), ist die Regierung gezwungen, die Verlängerung der neuen Beihilferegelung zugunsten von Transportarten, die Alternativen zum Straßentransport darstellen, rasch zu verabschieden, wobei außerdem zu wissen ist, dass mehrere Betriebe Beihilfeanträge bereits eingereicht haben, die noch nicht behandelt werden können, und deren Prämien den Betrieben, die auf sie Anspruch haben, mangels einer bestehenden Rechtsgrundlage somit weder gewährt noch ausbezahlt werden können.

In der Erwägung, dass der Zweck des Antrags auf ein dringendes Gutachten darin besteht, die Arbeit der Betriebe dieses Sektors nicht zu beeinträchtigen, und ihre Aktivität nicht von Verzögerungen in Bezug auf die Verfahren zur Verabschiedung von Rechtsakten abhängig zu machen;

In der Erwägung, dass obschon diese bereits eingereichten Beihilfeanträge letztendlich dank der vorgeschlagenen Rückwirkung am 1. Januar 2014 hinsichtlich des Inkrafttretens des abändernden Erlasses normalerweise behandelt werden können, es trotzdem so ist, dass je länger die Annahme dieses Projekts verzögert wird, desto länger der Zeitraum wird, in dem die Betriebe keine Garantie betreffend die Zulässigkeit ihrer Investition für die Beihilferegelung haben, und desto größer die Liquiditätsschwierigkeiten für die Unternehmen werden, die die betreffenden Ausgaben schon getätigt haben;

In der Erwägung, dass die auf die Unsicherheit in Bezug auf die Rentabilität der Investitionen und die Liquiditätsbedürfnisse zurückzuführenden Spannungen sich auf die Lage des Sektors negativ auswirken können;