DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Oproep aanvragen versnelling modal shift

Selectie van projecten voor optimaliseren containerbinnenvaart in achterland Vlaamse havens

lantis bouwen aan verbinding

Port of Antwerp Bruges

North Sea Port
Together. Smarter.

INHOUDSTAFEL

1 Algemene informatie ... 3

1.1 Omschrijving ondersteuningsprogramma ... 3

1.2 Oproep ... 3

1.2.1 Werkwijze ... 3

1.2.2 Ondersteuning overheden ... 4

2 Verloop van de procedure ... 6

2.1 Verloop luik 1: Corridorshuttle ... 6

2.1.1 Ontvankelijkheid en selectievoorwaarden: te verstrekken informatie ... 6

2.1.2 Neutrale regie ... 7

2.1.3 Bijkomende inlichtingen ... 8

2.2 Verloop luik 2: Terminalhubshuttle ... 8

2.2.1 Ontvankelijkheid en selectievoorwaarden: te verstrekken informatie ... 8

2.2.2 Bijkomende inlichtingen ... 9

3 Indiening en behandeling van het projectvoorstel ... 9

4 Selectie van de projectvoorstellen ... 9

4.1 Verloop van de procedure – mogelijkheid tot gefaseerde toewijzing ... 9

4.2 Beoordeling en vergelijking van de in overweging genomen projectvoorstellen - corridorshuttle ... 9

4.3 beoordeling en vergelijking van de in overweging genomen projectvoorstellen – Frequentieverhoging terminalhubshuttle ... 10

4.4 Mogelijkheid tweede gespreksronde ... 10

5 Bekendmaking van de resultaten van de selectieprocedure ... 10

Appendix 1 ... 11

Kaart corridor Albertkanaal ... 11

Kaart corridor Zuid-Nederland ... 11

Kaart corridor Brussel-Schelde en Henegouwen ... 12

Corridor Gentse Kanaalzone en Noord-Frankrijk ... 12

Appendix 2 ... 13

1 ALGEMENE INFORMATIE

1.1 OMSCHRIJVING ONDERSTEUNINGSPROGRAMMA

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de BAM nv van publiek recht, handelend onder de naam Lantis en de deelnemende havenbedrijven Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port Flanders (verder: 'de stuurgroep') zetten sterk in op bereikbare zeehavens. Met het ondersteuningsprogramma 'Versnelling modal shift' wordt een verhoging van de kwaliteit van het intermodale aanbod van en naar de Vlaamse zeehavens beoogd. Concreet wensen de overheden de containerbinnenvaart te stimuleren door het promoten van betrouwbare en aantrekkelijke binnenvaartproducten naar/van de Vlaamse zeehavens, waarbij samenwerking tussen inlandterminals een randvoorwaarde is.

De stuurgroep stelt een tijdelijk en uitdovend pakket van financiële ondersteuningsmaatregelen voor de binnenvaartsector ter beschikking. In het kader van deze oproep kunnen kandidaten kwaliteitsvolle projectvoorstellen indienen die binnen één van de twee vooraf vastgelegde subsidieluiken vallen:

Luik 1: Corridorshuttle

In dit concept integreren een aantal inlandterminals hun operationele werking met als doel om per corridor op korte termijn een hogere "call size" en een hogere betrouwbaarheid van de binnenvaartverbinding naar/vanuit zeehaven te bereiken. Op middellange termijn is het de bedoeling om de frequentie van de aanlopen van/naar de zeehaven te verhogen. Deze inlandterminals beschikken afzonderlijk over onvoldoende volume voor regelmatige directe aanlopen naar één maritieme terminal en hierdoor is het moeilijk om vaste behandelingsvensters af te spreken met de maritieme terminals. Bijgevolg kunnen ze enkel de beoogde doelstellingen bereiken door het inleggen van gemeenschappelijke "roundtrips" naar/van de zeehaven vanuit een bepaalde corridor.

Luik 2: Terminalhubshuttle

In dit concept kan een terminalhub langs een corridor **extra** roundtrips tussen de hubterminal en één of twee maritieme terminal(s) per reis naar/van de haven realiseren. Samenwerking met andere inlandterminals is mogelijk via een hub & spoke-systeem.

1.2 OPROEP

De stuurgroep wenst aan de hand van onderhavige oproep over te gaan tot de evaluatie en selectie van projecten voor de uitwerking van corridorshuttles en terminalhubshuttles in het achterland op de verschillende vaarroutes van/naar de Haven van Antwerpen-Brugge. (zie appendix 1):

- corridor Albertkanaal
- corridor Zuid-Nederland
- corridor Brussel-Schelde en Henegouwen
- Corridor Gentse Kanaalzone en Noord-Frankrijk

1.2.1 Werkwijze

De inlandterminals (kandidaten) die de projecten als consortium of individueel hebben ingediend en geselecteerd worden, zullen volgende werkwijze aanhouden:

A) <u>Corridorshuttle</u>

- Het betreft een samenwerking met minimaal 2 partijen op de corridor (minimaal 2 inlandterminals);
- De inlandterminals bundelen via onderlinge afspraken containers voor het vervoer naar maximaal 2 maritieme terminals per reis, met als doelstelling een zo hoog mogelijke call size te bereiken per maritieme terminal;
- De inlandterminals hanteren marktconforme tarieven voor de behandeling van containers op de inlandterminal;
- De inlandterminals zullen een vast, marktconform transporttarief hanteren voor het vervoer tussen de verschillende inlandterminals en de maritieme terminals in de zeehaven.

B) <u>Terminalhubshuttle</u>

- De terminalhub werkt via een “hub & spoke”-systeem. De dienstverlening van de hubterminal is “open access”;
- Er is minimaal één samenwerkingsverband tussen de terminalhub en een terminal in de regio vereist;
- De hub bundelt zoveel containers als mogelijk voor het vervoer naar maximaal 2 maritieme terminals per aanloop in de haven;
- De hub zal een vast, marktconform transporttarief hanteren voor het vervoer tussen de hub en de maritieme terminals in de zeehaven en de behandeling van containers.

1.2.2 Ondersteuning overheden

De ondersteuning van de subsidiërende overheden zal als volgt worden voorzien:

A) <u>Corridorshuttle</u>

- Het <u>variabel</u> subsidiebedrag zal worden bepaald aan de hand van het verschil tussen de “break-even”bezettingsgraad van schepen (bepaald door het ingediende businessplan van de leden van het consortium) en de reële gemiddelde bezettingsgraad van de roundtrips van de corridorshuttle (op kwartaalbasis) vermenigvuldigd met de charteringkosten van de ingezette schepen[1], eventueel in een combinatie met duwbakken;
- De overheden zullen de vaste samenwerkingskosten voor de corridorshuttle voor 80% financieren (zie onder).

  Overzicht van de samenwerkingskosten per consortium (in het kader van een corridorwerking) en toelichting:

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

  ii. extra kosten verbonden aan bijhorende verplaatsingen van containers (“shifters”) op het binnenvaartschip ter hoogte van een inlandterminal van het consortium;

  iii. extra personeelskosten voor planningsactiviteiten verbonden aan de corridorwerking, beperkt tot 1 extra planner;

[1] De maximale variabele subsidie per kwartaal bedraagt: A * (B% - C%) * D. A is het aantal roundtrips van de corridorshuttle. B is de break-evenbezettingsgraad van de roundtrips die worden ingelegd in het kader van de corridorshuttle. C is de gemiddelde bezettingsgraad in het afgelopen kwartaal van die roundtrips. D is de charteringkost per roundtrip of, indien de inlandterminals eigenaar zijn, de equivalente charteringkost van die roundtrips.

- Voor inlandterminals met een vaarafstand tot de zeehaven (dichtstbijzijnde maritieme terminal vanuit het hinterland) korter dan 66km, worden de variabele en vaste subsidiebedragen vermenigvuldigd met een factor $\left(\frac{afstand\ (km)\ tussen\ inlandterminal\ en\ maritieme\ terminal}{66\ km}\right)^2$;
- **De periode waarvoor een subsidie kan gegeven worden, eindigt op 31 december 2025;**
- Als het consortium wordt geselecteerd, geldt als bijkomende voorwaarde voor subsidiëring dat de corridorshuttle wordt opgestart binnen een jaar nadat de Vlaamse Regering de lijst met de geselecteerde consortia en terminalhubs heeft vastgelegd.

Kosten

Voor de corridorshuttle dient een onderscheid te worden gemaakt tussen subsidies voor vaste kosten en variabele kosten

Voorziene maximale subsidiebedragen per jaar per project:

- Voor de vaste kosten: 176.000 EUR per jaar, per consortium.

B) <u>Terminalhubshuttle</u>

- Het variabel subsidiebedrag voor de extra 'roundtrips' zal worden bepaald aan de hand van het verschil tussen de break-evenbezettingsgraad van de schepen (gebaseerd op het businessplan van de terminalhub) en de reële gemiddelde bezettingsgraad van het ingelegde schip (op kwartaalbasis) vermenigvuldigd met de charteringskosten van die schepen, eventueel in een combinatie met duwbakken[3];
- **De periode waarvoor een subsidie kan gegeven worden, is maximum 2 jaar en eindigt op 31 december 2025**;
- Als de terminalhub wordt geselecteerd, geldt als bijkomende voorwaarde voor subsidiëring dat de frequentieverhoging wordt opgestart binnen een jaar nadat de Vlaamse Regering de lijst met de geselecteerde consortia en terminalhubs heeft vastgesteld.

[2] Deze regel is de toepassing van de 'Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (2008/C 184/07)' op de subsidieregeling voor de corridorshuttle voor binnenvaart. De Europese Commissie bepaalt deze grens per begunstigde (inlandterminal behorend tot het consortium). De maximale subsidie per begunstigde (bovengrens) wordt bepaald door de helft van de reductie in marginale externe kosten van binnenvaartvervoer in vergelijking met wegvervoer, te vermenigvuldigen met het transportvolume (uitgedrukt in TEU * km). Een concreet voorbeeld: voor een inlandterminal X met eenzelfde te vervoeren aantal TEU's naar de zeehaven die naar verhouding dichter bij de zeehaven gelegen is dan een terminal Y, zal de bovengrens lager liggen dan voor terminal Y.

[3] De maximale subsidie per kwartaal = A * (B% – C%) * D. A is het aantal extra roundtrips. B is de break-evenbezettingsgraad van de schepen die worden ingelegd in het kader van de extra roundtrips tussen de terminalhub en het havengebied. C is de gemiddelde bezettingsgraad van die roundtrips in het afgelopen kwartaal van die schepen. D is de charteringkost per roundtrip of, indien de inlandterminal eigenaar is, de equivalente charteringkost per roundtrip.

2 VERLOOP VAN DE PROCEDURE

Het vervolg van dit document bevat het verloop van de procedure, inclusief de ontvankelijkheids-, selectie- en toewijzingscriteria.

De stuurgroep garandeert dat de ontvangen informatie volstrekt confidentieel zal worden behandeld en onder geen beding met derden zal worden gedeeld zonder de uitdrukkelijke toestemming van de deelnemende partijen aan deze oproep.

Persoonsgegevens die betrokken worden in deze marktbevraging zullen door de overheden steeds beschermd worden conform de Verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming oftewel GDPR) en de nationale wetgeving ter uitvoering van deze verordening.

De deelname aan de oproep wordt niet vergoed.

2.1 VERLOOP LUIK 1: CORRIDORSHUTTLE

2.1.1 Ontvankelijkheid en selectievoorwaarden: te verstrekken informatie

De kandidaat (consortium) voor het project bezorgt een zo nauwkeurig mogelijk projectvoorstel.

De kandidaat verantwoordt het projectvoorstel vanuit de bijdrage die het project zal leveren aan de significante verhoging van de kwaliteit van het binnenvaartaanbod (call size, frequentie per aangelopen maritieme terminal in de haven van Antwerpen-Brugge), teneinde de stuurgroep de mogelijkheid te bieden het betrokken voorstel inhoudelijk te kunnen evalueren aan de hand van de opgegeven toewijzingscriteria (zie 2.2.2.).

De kandidaat (consortium) werkt een projectvoorstel uit en verstrekt hierin specifieke informatie omtrent:

a) de binnenvaartcorridor van/naar de haven van Antwerpen-Brugge;
b) de gegevens en geografische ligging van de verschillende inlandterminals in het kader van de corridorshuttle;
c) de operationele gegevens vóór en na de opstart van de corridorshuttle (**het aanbod**):
    i. de wekelijkse capaciteit, uitgedrukt in TEU's, van alle ingezette schepen en duwbakken van de inlandterminals behorend tot het consortium, voor het vervoer van containervolumes naar/vanuit de zeehaven, met vermelding van het aantal containerlagen waarmee elk schip gebruikelijk zal varen;
    ii. de naam van elk schip;
    iii. het specifiek aantal roundtrips per schip (zie voorgaande, zie ook d)) of combinatie duwboot/duwbak nodig voor het operationaliseren van de corridorshuttle met een korte toelichting over de gebruikte methodiek voor deze keuze;
    iv. de jaarlijkse charteringkost van de schepen of combinatie duwboot/duwbak;
d) de volledige vaarschema's (per schip) vóór en na de opstart van de corridorwerking voor alle schepen die containervolumes transporteren naar de haven van Antwerpen-Brugge;

e) een toelichting en uitwerking van de operationele plannen van het consortium over de wijze waarop de betrouwbaarheid van de binnenvaartverbinding naar/vanuit zeehaven concreet zal verhoogd worden voor het ingediende project;

f) een raming van de vraag naar containervolumes:

   i. de wekelijks te vervoeren jaarlijkse volumes van de deelnemende inlandterminals naar de zeehaven(s) (verdeeld per [maritieme] terminal in de zeehaven) voor een periode van 2 jaar;

g) marktprijzen:

   i. de transportprijzen per inlandterminal naar/van de haven van Antwerpen-Brugge;

h) een overzicht van de samenwerkingskosten per consortium (in het kader van een corridorwerking) en toelichting:

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

   v. extra kosten verbonden aan bijhorende verplaatsingen van containers (“shifters”) op het binnenvaartschip ter hoogte van een inlandterminal van het consortium;

   vi. extra personeelskosten voor planningsactiviteiten verbonden aan de corridorwerking, beperkt tot 1 extra planner;

i) de informatie omtrent de bedrijven (alle deelnemers van het consortium):

   i. naam, adres, telefoonnummer, btw-nummer;

   ii. aandeelhoudersstructuur;

j) een verklaring, ondertekend door alle deelnemers van het consortium, waaruit blijkt wie gerechtigd is om het consortium ten aanzien van de stuurgroep te vertegenwoordigen;

k) een verklaring op eer van alle leden van het consortium (zie appendix 2);

l) de ervaring en deskundigheid.

   Om aan te tonen dat hij over de relevante ervaring en deskundigheid beschikt om een corridorshuttle te realiseren, dient de kandidaat volgende gegevens te verstrekken:

   - De kandidaat dient zijn bekwaamheid en ervaring aan te tonen inzake containerbinnenvaart en logistieke activiteiten;
   - De kandidaat toont aan vertrouwd te zijn met de (werking van de) haven van Antwerpen-Brugge en meer specifiek met de containerbinnenvaartafhandeling op de maritieme terminals;
   - De kandidaat kan zich beroepen op de bekwaamheid, kennis en ervaring van andere (rechts)personen indien blijkt dat hij voor de uitvoering van het project beroep zal kunnen doen op deze (rechts)personen. In voorkomend geval legt de kandidaat de verbintenissen voor waaruit blijkt dat hij voor de uitvoering van het project op deze derden beroep kan doen.

2.1.2 Neutrale regie

De kandidaat (consortium van bedrijven) garandeert dat de corridorshuttle ‘open access’ is en op basis van een neutrale regie zal verlopen.

2.1.3 Bijkomende inlichtingen

De stuurgroep houdt zich het recht voor om op basis van de verstrekte gegevens de kandidaat om bijkomende inlichtingen te vragen.

2.2 VERLOOP LUIK 2: TERMINALHUBSHUTTLE

2.2.1 Ontvankelijkheid en selectievoorwaarden: te verstrekken informatie

De kandidaat (terminalhub) bezorgt een zo nauwkeurig mogelijk projectvoorstel.

De kandidaat verantwoordt zijn projectvoorstel vanuit de bijdrage die het project zal leveren aan een kwaliteitsvoller intermodaal aanbod voor de haven van Antwerpen-Brugge, teneinde de stuurgroep toe te laten het betrokken voorstel inhoudelijk te kunnen evalueren aan de hand van de opgegeven toewijzingscriteria (zie 3.2.2.).

De kandidaat verstrekt informatie omtrent:

a) de binnenvaartcorridor van/naar de haven van Antwerpen-Brugge;
b) het inzicht in de afspraken die er bestaan tussen de terminalhub (kandidaat) en andere inlandterminals die deelnemen aan het “hub & spoke”-systeem;
    - Het transportvolume (in TEU’s) van de andere inlandterminals die deelnemen aan het “hub & spoke”-model, verdeeld per inland terminal;
c) de operationele gegevens van de schepen (de TEU-capaciteit per schip op de corridor, met vermelding van het aantal containerlagen waarmee elk schip gebruikelijk zal varen) in het kader van een frequentieverhoging;
d) de volledige vaarschema’s (per schip) vóór en na de opstart van de frequentieverhoging van de terminalhubshuttle voor alle schepen van de terminalhub die containervolumes transporteren naar de haven van Antwerpen-Brugge ;
e) Een toelichting en uitwerking van de operationele plannen van het consortium over de wijze waarop de betrouwbaarheid van de binnenvaartverbinding naar/vanuit zeehaven concreet zal verhoogd worden voor het ingediende project;
f) de raming van de vraag naar de wekelijkse transportvolumes van de terminalhub vanuit/naar de zeehavens (onderscheid maritieme terminal en andere terminals);
g) de marktprijzen:
    - de transportprijzen van de terminalhub naar/van de haven van Antwerpen-Brugge;
h) de informatie omtrent het bedrijf:
    iii. naam, adres, telefoonnummer, btw-nummer;
    iv. aandeelhoudersstructuur;
i) een verklaring op eer (zie appendix 2);
j) de ervaring en deskundigheid.
    Om aan te tonen dat hij over de relevante ervaring en deskundigheid beschikt, dient de kandidaat volgende gegevens te verstrekken:

    i. De kandidaat dient zijn bekwaamheid en ervaring aan te tonen inzake containerbinnenvaart en logistieke activiteiten;
    ii. De kandidaat toont aan vertrouwd te zijn met de (werking van de) haven van Antwerpen-Brugge en meer specifiek met de containerbinnenvaartafhandeling op de maritieme terminals;
    iii. De kandidaat kan zich beroepen op de bekwaamheid, kennis en ervaring van andere (rechts)personen indien blijkt dat hij voor de uitvoering van het project beroep zal

kunnen doen op deze (rechts)personen. In voorkomend geval legt de kandidaat de verbintenissen voor waaruit blijkt dat hij voor de uitvoering van het project op deze derden beroep kan doen.

2.2.2 Bijkomende inlichtingen

De stuurgroep houdt zich het recht voor om op basis van de verstrekte gegevens de kandidaat om bijkomende inlichtingen te vragen.

3 INDIENING EN BEHANDELING VAN HET PROJECTVOORSTEL

De kandidaat verstuurt het projectvoorstel samen met alle gevraagde informatie per e-mail naar het volgende adres: glen.deschampheleire@mow.vlaanderen.be

Schriftelijke vragen voor bijkomende toelichting over de inhoud van de marktbevraging (bv. het verkrijgen van meer details over de subsidieregels) kunnen eveneens naar dit e-mailadres worden opgestuurd. Indien dezelfde vragen door meerdere kandidaten gesteld worden, wordt een aparte infosessie georganiseerd of wordt een extra FAQ bezorgd aan de kandidaten.

De **uiterste indieningsdatum** voor een projectvoorstel is **3/11/2023**

De stuurgroep behoudt zich het recht voor om op basis van de verstrekte gegevens de kandidaat om bijkomende inlichtingen te vragen.

Tot een maand na de uiterste indieningsdatum kunnen de kandidaten op vraag van de stuurgroep de ingediende projectvoorstellen en de verplichte informatieverstrekking vervolledigen.

Na beoordeling van de kandidaatstellingen geeft de stuurgroep een gemotiveerd advies aan de Vlaamse Regering, die de lijst met de geselecteerde projectvoorstellen vastlegt.

4 SELECTIE VAN DE PROJECTVOORSTELLEN

De selectieprocedure betreft geen procedure tot gunning van een overheidsopdracht in de zin van de overheidsopdrachtenregelgeving. Deze oproep heeft als doelstelling projecten te selecteren. De bevraging wordt georganiseerd in overeenstemming met de beginselen van behoorlijk bestuur.

4.1 VERLOOP VAN DE PROCEDURE – MOGELIJKHEID TOT GEFASEERDE TOEWIJZING

Met het oog op de selectie van projecten voor de uitwerking van een corridorshuttle en de frequentieverhoging van een terminalhubshuttle, worden de projectvoorstellen aan beoordeling en vergelijking onderworpen.

4.2 BEOORDELING EN VERGELIJKING VAN DE IN OVERWEGING GENOMEN PROJECTVOORSTELLEN - CORRIDORSHUTTLE

De vergelijking van de projectvoorstellen met het oog op de selectie van projecten voor de uitwerking van een corridorshuttle op een gedeelte van of op de volledige vaarroute in het achterland vindt plaats op basis van volgende criteria en respectievelijke puntenverdeling (op 100):

- De kwaliteit en meerwaarde van het projectvoorstel (*50/100*);
- Het aantal deelnemende inlandterminals in de corridorshuttle (*20/100*);
- Het vervoerde maritiemecontainervolume op jaarbasis op het moment van de aanvraag en de jaarlijkse absolute toename van de vervoerde maritiemecontainervolumes met de corridorshuttle (20/100);De ervaring en deskundigheid (*10/100*).

4.3 BEOORDELING EN VERGELIJKING VAN DE IN OVERWEGING GENOMEN PROJECTVOORSTELLEN – FREQUENTIEVERHOGING TERMINALHUBSHUTTLE

De vergelijking van de projectvoorstellen met het oog op de selectie van projectvoorstellen voor de frequentieverhoging van een terminalhubshuttle op een gedeelte van of op de volledige vaarroute in het achterland, vindt plaats op basis van volgende criteria en respectievelijke puntenverdeling (op 100):

- De kwaliteit en meerwaarde van het projectvoorstel (*50/100*);
- Het aantal deelnemende inlandterminals (inclusief de terminalhub) (*20/100*);
- De jaarlijkse absolute toename van de vervoerde maritiemecontainervolumes met de terminalhubshuttle (*20/100*);
- De ervaring en deskundigheid (*10/100*).

4.4 MOGELIJKHEID TWEEDE GESPREKSRONDE

De stuurgroep heeft de mogelijkheid om met één, met meerdere of met alle kandidaten tegelijk of afzonderlijk in overleg te treden.

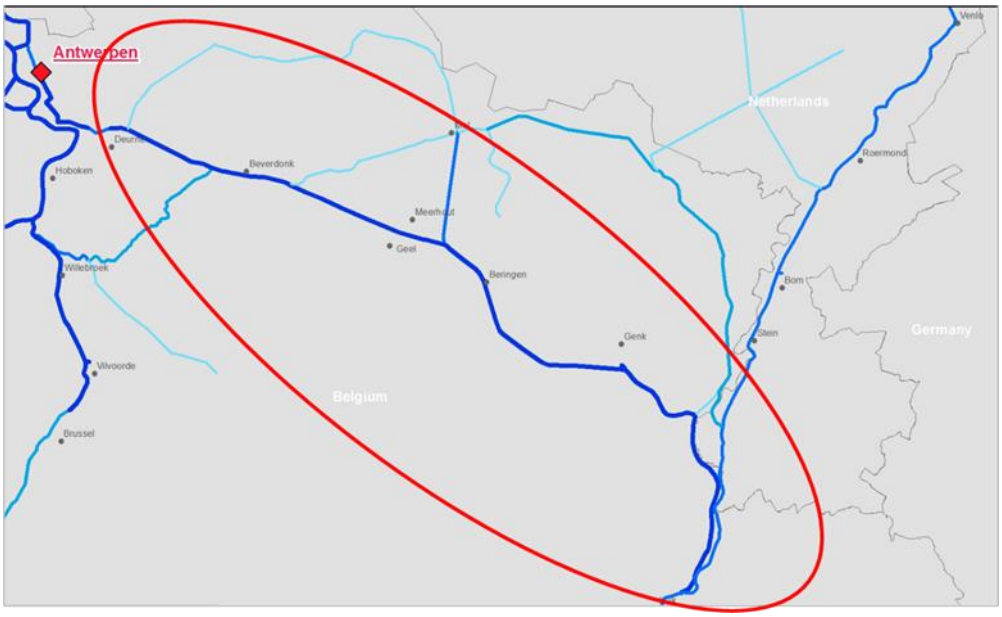
5 BEKENDMAKING VAN DE RESULTATEN VAN DE SELECTIEPROCEDURE

Na advies van de stuurgroep stelt de Vlaamse Regering de lijst met geselecteerde projectvoorstellen vast. Alle kandidaten worden in kennis gesteld van deze lijst. De informatie zal gecommuniceerd worden via e-mail.

Met de geselecteerde kandidaten zullen overeenkomsten worden afgesloten waarin de voorwaarden inzake ondersteuning, neutrale regie enz. worden gedetailleerd.

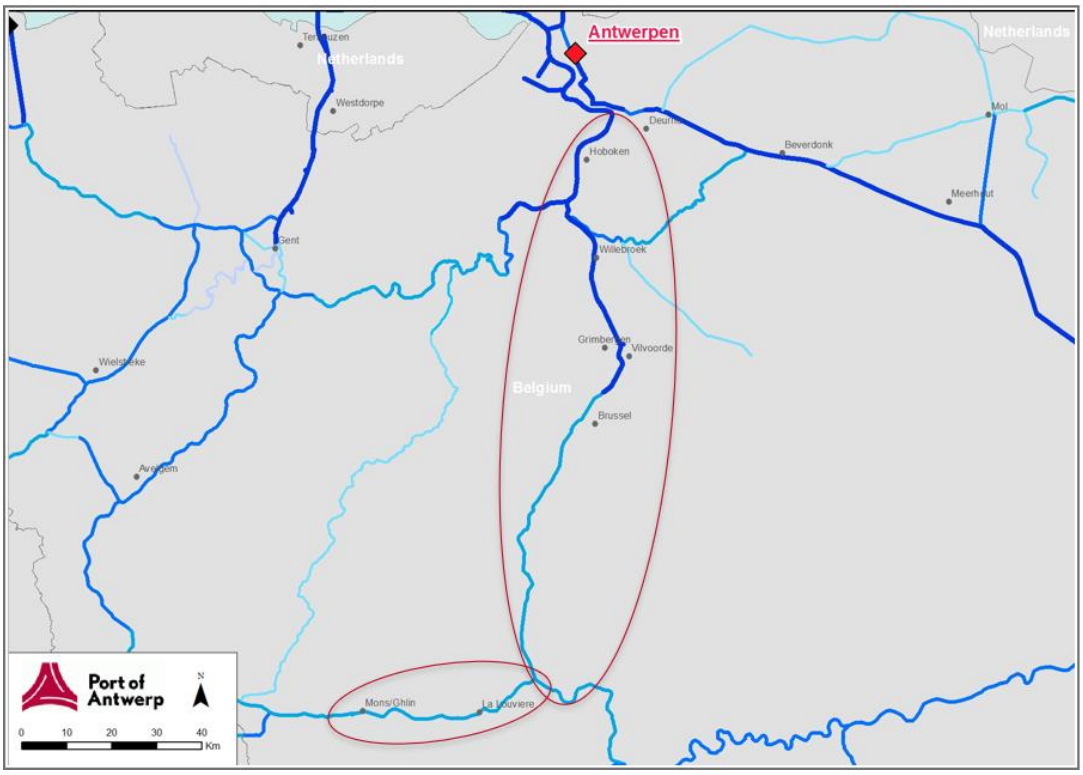
APPENDIX 1

Kaart corridor Albertkanaal

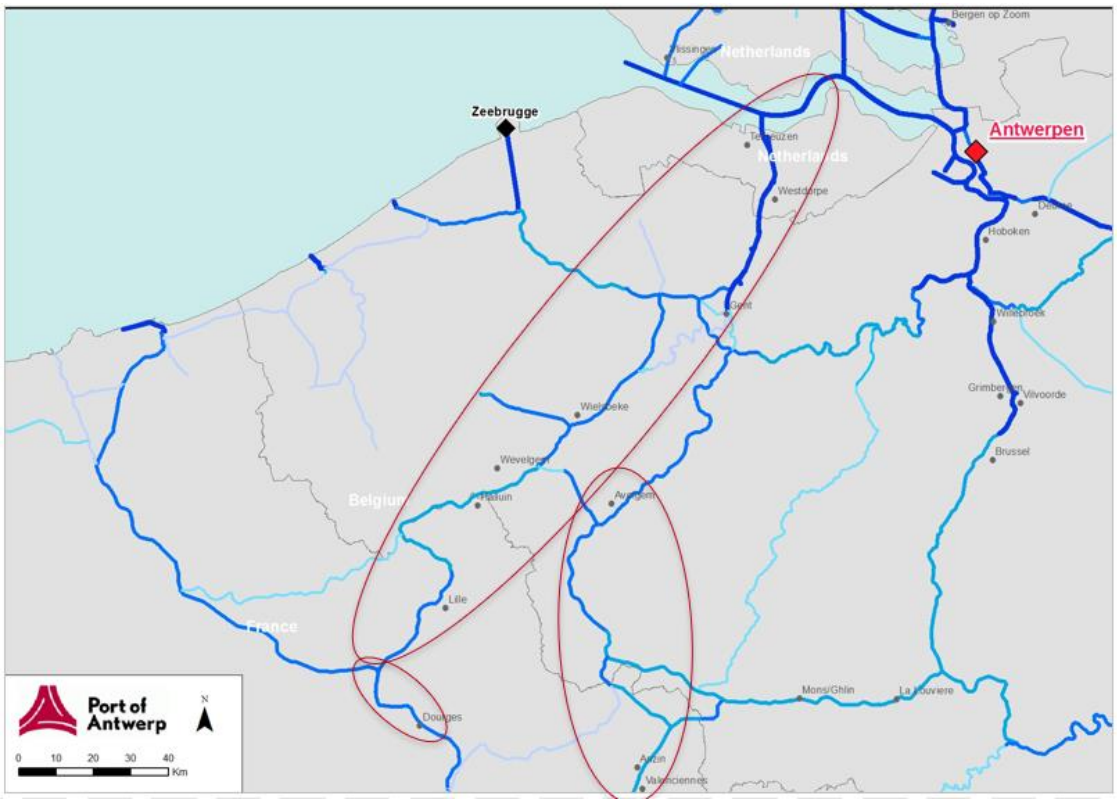


Kaart corridor Zuid-Nederland

Kaart corridor Brussel-Schelde en Henegouwen



Corridor Gentse Kanaalzone en Noord-Frankrijk



APPENDIX 2

Door het indienen van een projectvoorstel verklaart de kandidaat op eer (toe te voegen als bijlage) zich niet te bevinden in een toestand die leidt tot uitsluiting zoals:

- deelname aan een criminele organisatie als bedoeld in artikel 324bis van het Strafwetboek;
- omkoping als bedoeld in artikelen 246 en 250 van het Strafwetboek;
- fraude als bedoeld in artikel 1 van de overeenkomst aangaande de bescherming van de financiële belangen van de Gemeenschap, goedgekeurd door de wet van 17 februari 2002;
- witwassen van geld als bedoeld in artikel 5 van de wet van 11 januari 1993 tot voorkoming van het gebruik van het financieel stelsel voor het witwassen van geld en de financiering van terrorisme;
- in staat van faillissement of van vereffening verkeert, die zijn werkzaamheden heeft gestaakt, die een gerechtelijke reorganisatie ondergaat, of die in een vergelijkbare toestand verkeert als gevolg van een gelijkaardige procedure die bestaat in andere nationale reglementeringen;
- aangifte heeft gedaan van zijn faillissement, voor wie een procedure van vereffening of gerechtelijke reorganisatie aanhangig is, of die het voorwerp is van een gelijkaardige procedure bestaande in andere nationale reglementeringen;
- bij rechterlijke beslissing die in kracht van gewijsde is gegaan, veroordeeld is geweest voor een misdrijf dat zijn professionele integriteit aantast;
- bij zijn beroepsuitoefening een ernstige fout heeft begaan;
- niet voldaan heeft aan zijn verplichtingen inzake betaling van zijn sociale zekerheidsbijdragen;
- niet in orde is met de betaling van zijn belastingen volgens de Belgische wetgeving of die van het land waar hij gevestigd is;
- zich in ernstige mate heeft schuldig gemaakt aan het afleggen van valse verklaringen bij het verstrekken van inlichtingen, opgevraagd in het kader van onderhavige oproep of die deze inlichtingen niet heeft verstrekt.