
**SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS**

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER**

Projet de loi concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020

Wetsontwerp betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter en notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :

De Minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Chapitre 1^{er}. – Soutien au trafic diffus

Hoofdstuk 1. – Steun aan het verspreid vervoer

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Artikel 1. Deze wet regelt een materie bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° Ministre : le ministre qui a la mobilité dans ses attributions ;

1° Minister : de minister die bevoegd is voor mobiliteit;

2° Administration : le Service public fédéral Mobilité et Transports ;

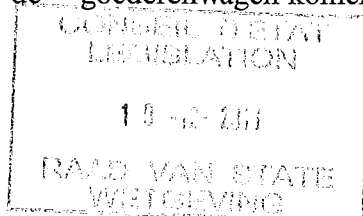
2° Bestuur : de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° Lettre de voiture : tout document rédigé conformément des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999, approuvé par la loi du 15 février 2007 ;

3° Vrachtbrief : ieder document dat wordt opgesteld overeenkomstig de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), bijlage B bij het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999, goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;

4° Wagon : wagon conventionnel de marchandises chargé provenant de ou allant vers un point de

4° Wagen : een conventioneel geladen goederenwagen komende van of gaande naar een



desserte en Belgique faisant partie avec d'autres wagons (i.e. avec une destination ou origine différente) de la composition d'un même train qui est composé ou décomposé en Belgique. Sont exclus de cette définition : les wagons transportant des conteneurs terrestres ou maritimes, des caisses mobiles et des semi-remorques ;

5° Coûts ferroviaires : les coûts pour la circulation ferroviaire des wagons tels que la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les coûts d'énergie, les coûts liés à la location et/ou l'amortissement du matériel de traction et des wagons, ainsi que les coûts du conducteur ;

6° Entreprise ferroviaire : l'entreprise visée à l'article 3, 27°, du Code ferroviaire ;

7° Infrastructure ferroviaire : l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 32°, du Code ferroviaire ;

8° Trimestre : période qui court du 1^{er} janvier au 31 mars, ou du 1^{er} avril au 30 juin, ou du 1^{er} juillet au 30 septembre, ou du 1^{er} octobre au 31 décembre.

Art. 3. Chaque wagon qui circule sur l'infrastructure ferroviaire, sur la base des données reprises dans la lettre de voiture quant à son origine et sa destination, donne droit, dans les conditions déterminées par la présente loi, à un subside par kilomètre parcouru en Belgique.

Le bénéficiaire du subside est l'entreprise ferroviaire qui détient le certificat de sécurité partie B sous lequel les prestations de traction du wagon sont réalisées.

Le subside est à charge - et dans les limites du crédit inscrit à cet effet - du budget annuel des dépenses.

Art. 4. Le subside visé à l'article 3 est calculé en multipliant le nombre de kilomètres parcourus en Belgique par le wagon par 0,57 euro.

Art. 5. Un wagon ne donne droit qu'à un seul subside par lettre de voiture. Si plusieurs entreprises ferroviaires peuvent prétendre à un subside pour le même wagon, celles-ci se concertent de telle sorte qu'une seule demande est introduite. À défaut d'une demande unique, aucun

ladingspunt in België die samen met andere wagens (d.i. met een verschillende bestemming of oorsprong) deel uitmaakt van eenzelfde trein die in België wordt samengesteld of gesplitst. Vallen niet onder deze definitie : wagens die land- of zeecontainers, wissellaadbakken of opleggers vervoeren;

5° Spoorwegkosten : de kosten voor het rijden op het spoor van de wagens zoals de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de kosten voor energie, de kosten verbonden met de huur en/of de afschrijving van het tractiematerieel en de wagens, alsook de kosten van de treinbestuurder;

6° Spoorwegonderneming : de onderneming bedoeld in artikel 3, 27°, van de Spoorcodex;

7° Spoorweginfrastructuur : de infrastructuur bedoeld in artikel 3, 32°, van de Spoorcodex;

8° Trimester : periode die loopt van 1 januari tot 31 maart, of van 1 april tot 30 juni, of van 1 juli tot 30 september, of van 1 oktober tot 31 december.

Art. 3. Elke wagen die rijdt op de spoorweginfrastructuur, op grond van de gegevens opgenomen in de vrachtbrief, wat zijn oorsprong en zijn bestemming betreft, geeft, overeenkomstig de voorwaarden bepaald in deze wet, recht op een subsidie per kilometer afgelegd in België.

De begunstigde van de subsidie is de spoorwegonderneming die op grond van haar veiligheidscertificaat deel B de tractie van de wagen uitvoert.

De subsidie is ten laste - en valt binnen de grenzen van het krediet daartoe voorzien - van de jaarlijkse uitgavenbegroting.

Art. 4. De in artikel 3 bedoelde subsidie wordt berekend door het aantal kilometers die in België zijn afgelegd per wagen te vermenigvuldigen met 0,57 euro.

Art. 5. Een wagen geeft slechts recht op één subsidie per vrachtbrief. Als meerdere spoorwegondernemingen kunnen aanspraak maken op een subsidie voor eenzelfde wagen, overleggen deze zodat er slechts één aanvraag wordt ingediend. Bij gebrek aan een enige

subside ne sera octroyé pour ce wagon.

Art. 6. L'entreprise ferroviaire peut déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subside et ce au plus tard un mois après la fin du trimestre qui peut ouvrir un droit à subside.

Le dossier de candidature est introduit par écrit ou par voie électronique auprès de l'administration. Le dossier de candidature comprend le numéro d'entreprise de l'entreprise ferroviaire et la relation pour laquelle les subsides sont demandés.

L'administration instruit le dossier de candidature. Le ministre ou son délégué prend une décision sur l'éligibilité au subside. Cette décision est notifiée par écrit à l'entreprise ferroviaire endéans un délai d'un mois suivant la réception du dossier de candidature complet.

Le dossier de candidature peut être déposé en personne à l'administration, qui fournit à l'entreprise ferroviaire ou à son mandataire un accusé de réception indiquant la date et l'heure du dépôt.

Art. 7. Chaque wagon doit être couvert par une seule lettre de voiture pour faire l'objet d'un subside.

L'entreprise ferroviaire fournit un accès aux lettres de voiture à première requête.

Art. 8. § 1^{er}. L'entreprise ferroviaire établit, pour les relations pour lesquelles des subsides sont demandés, un relevé des wagons et des kilomètres parcourus en Belgique par ces derniers pour le trimestre qui ouvre un droit à subside sur la base du modèle que l'administration a publié sur son site web. L'entreprise ferroviaire fournit les détails des coûts ferroviaires encourus au cours du trimestre concerné.

§ 2. L'entreprise ferroviaire fournit le relevé dans le mois qui suit le trimestre y visé.

L'entreprise ferroviaire qui transmet le relevé à l'administration après ce délai perd le bénéfice du subside pour le trimestre concerné.

Art. 9. L'entreprise ferroviaire fournit à première

aanvraag zal geen enkele subsidie worden toegekend voor deze wagon.

Art. 6. De spoorwegonderneming kan op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen om voor subsidie in aanmerking te komen en dit uiterlijk een maand na het einde van het trimester dat recht kan geven op een subsidie.

Het aanvraagdossier wordt schriftelijk of elektronisch ingediend bij het bestuur. Het aanvraagdossier omvat het ondernemingsnummer van de spoorwegonderneming, en de relaties waarvoor subsidies worden aangevraagd.

Het bestuur onderzoekt het aanvraagdossier. De minister of zijn gemachtigde neemt een beslissing over het in aanmerking nemen voor een subsidie. Deze beslissing wordt schriftelijk kenbaar gemaakt aan de spoorwegonderneming binnen een termijn van een maand na ontvangst van het volledige aanvraagdossier.

Het aanvraagdossier mag persoonlijk worden neergelegd bij het bestuur, dat aan de spoorwegonderneming of zijn mandataris een ontvangstbewijs geeft, met vermelding van de datum en het uur van neerlegging.

Art. 7. Elke wagon dient gedekt te worden door een enkele vrachtbrief om in aanmerking te komen voor subsidie.

De spoorwegonderneming verleent bij het eerste verzoek inzage in de vrachtbrieven.

Art. 8. § 1. De spoorwegonderneming maakt voor de relaties waarvoor subsidies zijn aangevraagd een overzicht op van de wagens en van de door deze laatste in België gereden kilometers voor het trimester dat recht geeft op een subsidie aan de hand van het model dat het bestuur op zijn website heeft gepubliceerd. De spoorwegonderneming levert de details van de spoorkosten die gemaakt zijn gedurende het betreffende trimester.

§ 2. De spoorwegonderneming levert het overzicht binnen de maand volgend op het bedoelde trimester.

De spoorwegonderneming die het overzicht na deze termijn aan het bestuur levert, verliest het recht op subsidie voor het betreffende trimester.

Art. 9. De spoorwegonderneming levert op het

requête de l'administration toute donnée lui permettant de vérifier l'exactitude du relevé fourni ainsi que toute autre information demandée.

Tout subside qui est versé en excès ou à tort doit être remboursé dans le délai d'un mois après que l'administration en ait fait la requête par lettre recommandée.

Art. 10. Dans les deux mois et quinze jours suivant la réception des relevés visés à l'article 8, l'administration approuve ou rejette ces relevés. Au cours de ce délai, l'administration échange toute donnée pertinente avec l'entreprise ferroviaire.

Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans un délai de quatre mois après la réception des relevés précités. Le rejet des relevés entraîne la perte des subsides pour le trimestre pour lequel le subside est demandé.

Si au cours du trimestre concerné par les relevés, le budget prévu est dépassé, les subsides auxquels l'entreprise ferroviaire concernée aurait droit sont réduits au pro rata.

Art. 11. Les subsides sont attribués par trimestre et sont limités à 25% du budget annuel inscrit au budget fédéral.

Art. 12. Les subsides payés par trimestre sont limités à 30% des coûts ferroviaires pour le trimestre concerné.

Chapitre 2. – Soutien au transport combiné

Section 1^{re}. Modification de la loi-programme du 22 décembre 2008

Art. 13. L'article 24 de la loi-programme du 22 décembre 2008, modifiée par la loi du 10 août 2015, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 24. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2020. ».

Le premier verzoek van het bestuur alle gegevens om haar toe te laten de juistheid van het overzicht te controleren alsook elke andere informatie.

Iedere subsidie die te veel of ten onrechte is betaald, dient binnen de termijn van een maand te worden terugbetaald nadat het bestuur dit bij aangetekende brief heeft gevraagd.

Art. 10. Binnen de twee maanden en vijftien dagen na het ontvangen van de overzichten bedoeld in artikel 8, geeft het bestuur haar goedkeuring of verworpt ze deze overzichten. Tijdens deze termijn wisselt het bestuur elke nuttige informatie uit met de spoorwegonderneming.

De betaling van het bedrag van de subsidie wordt uiterlijk binnen een termijn van vier maanden na het ontvangen van de voornoemde overzichten uitgevoerd. De verwerping van de overzichten leidt tot het verlies van het recht op subsidie voor het trimester waarvoor de subsidie gevraagd wordt.

Als tijdens het trimester waarop de overzichten betrekking hebben, het budget wordt overschreden, worden de subsidies waarop de betrokken spoorwegonderneming recht zou hebben, pro rata verminderd.

Art. 11. De subsidies worden toegekend per trimester en zijn beperkt tot 25% van het jaarbudget dat ingeschreven is in de federale begroting.

Art. 12. De subsidies die betaald zijn voor een trimester zijn beperkt tot 30% van de spoorkosten voor het betreffende trimester.

Hoofdstuk 2 – Steun aan het gecombineerd vervoer

Afdeling 1. Wijziging van de programmawet van 22 december 2008

Art. 13. Artikel 24 van de programmawet van 22 december 2008, gewijzigd door de wet van 10 augustus 2015, wordt vervangen als volgt:

“Art. 24. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2020.”.

Section 2. Modification de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal

Art. 14. Dans l'article 3, alinéa 4, de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal, inséré par la loi du 28 juin 2013 et modifié par la loi du 15 mai 2014 et par la loi du 10 août 2015, la phrase « Pour l'année 2016, le subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015. » est remplacée par la phrase « Pour les années 2016 à 2020 le subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015. ».

Art. 15. Dans l'article 5, alinéa 4, du même arrêté, inséré par la loi du 10 août 2015, la phrase « Pour l'année 2016, le subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015. » est remplacée par la phrase « Pour les années 2016 à 2020, le subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015. ».

Art. 16. A l'article 8 du même arrêté, modifié par la loi du 15 mai 2014 et par la loi du 10 août 2015, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« A l'exception des années 2009, 2015 et 2017 les dossiers de candidature concernent le transport d'UTI commençant au plus tôt à la date de l'introduction du dossier. Pour les années mentionnées, ils concernent également le transport d'UTI commençant au plus tôt à partir du 1^{er} janvier de l'année concernée.

2° l'alinéa 4 est remplacé par ce qui suit :

Par dérogation à l'alinéa 3, les tableaux pour l'obtention d'un subsidie pour les trimestres de 2015 et de 2017 qui ont expiré avant la publication de la loi du (...) concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020, peuvent encore être

Afdeling 2. Wijziging van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden

Art. 14. In artikel 3, vierde lid, van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden, ingevoegd bij de wet van 28 juni 2013 en gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014 en bij de wet van 10 augustus 2015, wordt de zin "Voor het jaar 2016 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015" vervangen als volgt: "Voor de jaren 2016 tot en met 2020 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015."

Art. 15. In artikel 5, vierde lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij de wet van 10 augustus 2015, wordt de zin "Voor het jaar 2016 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015." vervangen als volgt : "Voor de jaren 2016 tot en met 2020 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015."

Art. 16. In artikel 8 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014 en bij de wet van 10 augustus 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt :

"Met uitzondering van de jaren 2009, 2015 en 2017 hebben de aanvraagdossiers betrekking op het vervoer van ITE dat ten vroegste plaatsvindt op de datum van indiening van het aanvraagdossier. Voor de genoemde jaren hebben ze eveneens betrekking op het vervoer van ITE dat ten vroegste plaatsvindt vanaf 1 januari van het betreffende jaar.

2° het vierde lid wordt vervangen als volgt :

In afwijking van het derde lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de trimesters van 2015 en 2017 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad van de wet van (...) betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun

introduits au plus tard un mois après la publication de cette loi. ».

Art. 17. L'article 22 du même arrêté, modifié par la loi du 10 août 2015, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 22. Le présent arrêté produit ses effets à partir du 1^{er} janvier 2009 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2020. ».

Chapitre 3. – Dispositions finales

Art. 18. La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2020.

Donné à

aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020, nog worden ingediend uiterlijk één maand na bekendmaking van deze wet”.

Art. 17. Artikel 22 van hetzelfde besluit, gewijzigd door de wet van 10 augustus 2015, wordt vervangen als volgt :

“ Art. 22. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2020.”.

Hoofdstuk 3. - Slotbepalingen

Art. 18. Deze wet treedt in werking op 1 januari 2017 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2020.

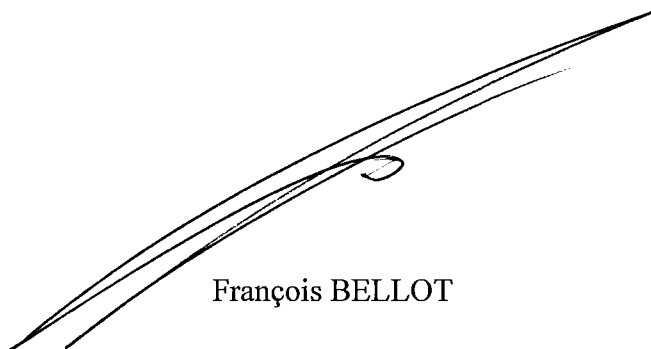
Gegeven te

PAR LE ROI :

VAN KONINGSWEGE:

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a cursive script. The signature is positioned above the printed name 'François BELLOT'.

François BELLOT

Projet de loi concernant le soutien au transport diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020

EXPOSE DES MOTIFS

Exposé général

Mesdames,
Messieurs,

1. Justification du présent projet de loi. Le présent avant-projet de loi vise à prolonger les mesures de soutien au trafic diffus ainsi qu'au transport combiné pour la période 2017-2020. Encourager le transport ferroviaire a un impact bénéfique sur l'environnement. Subsidier le transport combiné et le trafic diffus (SWL pour « Single Wagon Load ») reste un moyen peu onéreux de diminuer le nombre de camions sur les routes et donc de réduire la production de CO₂.

1.1. Le trafic diffus. Comparativement aux trains complets qui ne subissent pratiquement aucune opération en cours de route, la production SWL nécessite d'importants moyens (personnel, locomotives de manœuvre, infrastructure de gare,...), principalement pour les triages en cours d'acheminement et pour la desserte terminale (first/last mile). Cette activité, généralement exercée par les compagnies de chemin de fer historiques en partenariat mutuel, est donc structurellement déficitaire partout en Europe.

Le trafic diffus joue un rôle économique très important. Au cours de l'année 2015, plus de 7,6 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées par ce mode, au départ ou vers plus de 225 sites belges raccordés au rail. En Belgique, le trafic diffus représente environ un cinquième des tonnages transportés par fer, soit 158.000 wagons/an.

Wetsontwerp betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemene toelichting

Dames,
Heren,

1. Verantwoording van dit voorontwerp. Dit voorontwerp van wet beoogt de verlenging van de steun aan het verspreid en gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020. De aanmoediging van het vervoer per spoor heeft een gunstige impact op het milieu. De subsidiëring van het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer (SWL voor « Single Wagon Load ») blijft een niet al te duur middel om het aantal vrachtwagens op de wegen te verminderen en dus de CO₂-uitstoot terug te schroeven.

1.1. Het verspreid vervoer. In vergelijking met volledige treinen waaraan onderweg nagenoeg niet wordt geraakt, vereisen SWL's de inzet van veel middelen (personeel, rangeerlocomotieven, stationsinfrastructuur, ...), vooral voor de sortering tijdens het traject alsmede op hun eindbestemming (first/last mile). De activiteit die meestal in onderling partnerschap door de historische spoorwegondernemingen wordt uitgeoefend, is daarom structureel verlieslatend in heel Europa.

Het verspreid vervoer speelt een zeer belangrijke economische rol. In 2015 werden meer dan 7,6 miljoen ton goederen vervoerd via dit systeem, van en naar 225 Belgische sites die op het spoorweginet aangesloten zijn. In België vertegenwoordigt het verspreid vervoer ongeveer een vijfde van de vervoerde tonnage per spoor, of 158.000

wagons/jaar.

Le système SWL est vital pour ses utilisateurs. Il fait partie intégrante de la chaîne logistique des clients, grâce notamment à sa flexibilité. Ceci est particulièrement vrai pour les deux grands secteurs qui l'utilisent, à savoir la métallurgie et la (péto)chimie. Pour des raisons de sécurité, cette dernière est de plus confrontée à l'impossibilité d'utiliser un autre mode de transport.

Het SWL-systeem is van levensbelang voor zijn gebruikers. Het systeem maakt integraal deel uit van de logistieke keten van de klanten, vooral omwille van zijn flexibiliteit. Dit is zeker zo voor de twee grote sectoren die er gebruik van maken, namelijk de metallurgie en de (petro)chemie. Om veiligheidsredenen wordt laatstgenoemde sector bovendien geconfronteerd met de onmogelijkheid om een andere vervoersmodus te gebruiken.

En outre des enjeux se situant au plan de l'économie belge, de la sécurité routière, de la mobilité et du développement durable, la réduction, voire l'arrêt du trafic diffus par le rail, aurait des effets sur notamment :

- les investissements réalisés et à réaliser en Belgique ;
- l'emploi ;
- l'attractivité des sites industriels notamment dans la (péto)chimie et la métallurgie ;
- la chaîne d'approvisionnement de l'industrie ;
- la compétitivité des ports maritimes belges ;
- le nombre de camions sur les routes.

Naast de gevolgen voor de Belgische economie, de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de duurzame ontwikkeling, zou het stopzetten van het verspreid spoorvervoer nadelig zijn voor o.m. :

- de in België uitgevoerde en uit te voeren investeringen;
- de werkgelegenheid;
- de attractiviteit van de industriële sites, inzonderheid in de (petro)chemie en de metallurgie;
- de bevoorradingsketen van de industrie;
- het concurrentievermogen van de Belgische zeehavens;
- de vermindering van het aantal vrachtwagens op de wegen.

Pour ces raisons, il est important de prolonger les mesures de soutien au trafic diffus.

Om deze redenen is het belangrijk om de steunmaatregelen voor het verspreid vervoer te verlengen.

1.2. Le transport combiné. Les unités de transport intermodal (UTI : conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) permettent un transport ferroviaire de marchandises limitant la route aux parcours les plus courts possible.

1.2. Het gecombineerd vervoer. Goederen kunnen met intermodale transporteenheden (ITE: containers, wissellaadbakken, opleggers) per spoor worden vervoerd zodat de afgelegde afstand over de weg zo kort mogelijk blijft.

Ce type de transport souffre de coûts supplémentaires par rapport à la route du fait en moyenne de deux manutentions à chaque trajet pour transférer l'UTI d'un mode à l'autre. Le fait que les mouvements s'opèrent sur des courtes distances, empêche un

Dit type van vervoer kost wel meer dan het wegvervoer omdat de ITE's gemiddeld tweemaal moeten worden overgeladen van het ene naar het andere vervoermiddel. Het feit dat het gecombineerd vervoer in ons land over korte afstanden plaatsvindt, belet een

amortissement adéquat.

adequate afschrijving.

L'État fédéral soutient le transport intermodal depuis 2005. Toutefois, en 2008 la croissance du transport combiné a été interrompue avec la crise économique.

De Federale Overheid steunt het intermodaal vervoer sedert 2005. In 2008 werd de toename van het gecombineerd vervoer evenwel doorbroken door de economische crisis.

Ne pas reconduire un nouveau régime de soutien financier, peut amener la disparition de la majeure partie de l'offre ferroviaire intérieure ayant pour conséquence les effets susmentionnés.

Indien in geen nieuw steunstelsel wordt voorzien, kan dit leiden tot de verdwijning van het grootste deel van het binnenlands spoorwegaanbod met de bovenvermelde effecten voor gevolg.

2. Aperçu des dispositions du présent projet de loi. En vue de résoudre certains problèmes pratiques rencontrés lors de l'examen des demandes de subsides par rapport au *trafic diffus* – sur la base des articles 9 à 19 de la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes, il a été choisi de rédiger une nouvelle loi plutôt que d'amender cette loi. Le commentaire des articles qui suit vise à identifier les principaux apports du présent projet par rapport à la loi du 27 décembre 2012.

2. Overzicht van de bepalingen van dit voorontwerp. Gelet op het feit dat bij het onderzoek van de subsidie-aanvragen inzake het *verspreid vervoer* – op grond van de artikelen 9 tot 19 van de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen – bepaalde problemen van praktische aard rezen, werd ervoor gekozen om een nieuwe wet op te stellen en aldus deze wet niet te amenderen. De artikelsgewijze bespreking verduidelijkt de wijzigingen van dit ontwerp ten opzichte van de wet van 27 december 2012.

Ainsi, il a été opté pour introduire une nouvelle disposition afin d'éviter tout risque de doubles demandes de subsides portant sur le même wagon.

Er werd aldus beslist om een nieuwe bepaling in te voeren om het risico te voorkomen op meerdere subsidieaanvragen voor één enkele wagon.

De plus, le DIUM (Distancier International Uniforme Marchandises), servant de base de calcul aux kilomètres parcourus par les wagons sur le territoire belge n'a pas été repris vu qu'il n'était pas adapté aux relations intérieures.

Bovendien werd het DIUM-document (Distancier International Uniforme Marchandises) dat werd gebruikt voor de berekening van het aantal kilometers die de wagens op het Belgische grondgebied aflegden, niet langer hernomen omdat het niet is aangepast voor de binnenlandse relaties.

Le régime applicable au *transport combiné* étant simplement prolongé pour la période 2017-2020, il a été décidé de modifier les dispositions législatives et réglementaires existantes.

Daar het stelsel voor het *gecombineerd vervoer* gewoon verlengd wordt voor de periode 2017-2020, werd er beslist de bestaande wetgevende en reglementaire bepalingen te wijzigen.

Commentaires des articles

Bespreking van de artikelen

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 2

La définition de « wagon » telle qu'elle ressort de la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes est complétée de manière à clarifier qu'elle n'inclue pas les wagons transportant des conteneurs.

Art. 2

De definitie van “wagen” zoals blijkt uit de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen wordt aangevuld om te verduidelijken dat wagens die containers vervoeren daar niet onder vallen.

Une définition de la notion de trimestre est également introduite afin de clarifier le début et la fin de chacune des périodes concernées.

Een definitie van het begrip van “trimester” wordt ook ingevoegd om het begin en het einde van elke betrokken periode te verduidelijken.

Enfin, il convient d'indiquer que la notion de DIUM (Distancier International Uniforme Marchandises) utilisée par la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes n'a pas été reprise afin de servir de base pour le calcul des kilomètres parcourus qui donnent droit à un subside dans la mesure où elle n'est pas adaptée aux relations intérieures.

Ten slotte wordt het DIUM-document (Distancier International Uniforme Marchandises) bedoeld in de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen niet meer gebruikt als basis voor de berekening van het aantal afgelegde kilometers die in aanmerking komen voor een subsidie, omdat het document niet aangepast is voor binnenlandse relaties.

Art. 3

Suite à la non reprise du DIUM conformément aux considérations susmentionnées, il a été opté pour un calcul des kilomètres parcourus reposant sur la distance ferroviaire réelle.

En outre, afin de lutter contre les doubles demandes de subsides, il a été choisi de spécifier que seule l'entreprise ferroviaire qui détient le certificat de sécurité partie B sous lequel les prestations de traction du wagon sont réalisées peut bénéficier de subsides dans le cadre du régime de soutien du trafic diffus.

Art. 3

Het werkelijk aantal afgelegde kilometers dient nu als basis voor de berekening in plaats van het DIUM-document voor de bovenvermelde redenen.

Ten slotte, om dubbele aanvragen voor subsidie te weren, wordt er gesteld dat enkel de spoorwegonderneming die op grond van haar veiligheidscertificaat deel B de tractie van de wagen uitvoert, recht heeft op de subsidie in het kader van de steun aan het verspreid vervoer.

Art. 4

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 4

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 5

Cette nouvelle disposition, en comparaison avec la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes, vise à lutter

Art. 5

Deze nieuwe bepaling t.o.v. de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen, moet voorkomen dat meermaals

contre les doubles demandes de subsides concernant les mêmes wagons. Ainsi, un wagon déterminé ne peut faire l'objet que d'une seule demande. A défaut, aucun subside ne pourra être accordé pour ce wagon précis. Ce nouvel article fait ainsi reposer sur les entreprises ferroviaires le soin de se concerter préalablement à toute demande afin d'éviter les doubles demandes.

subsidies voor dezelfde wagens worden aangevraagd. Voor een bepaalde wagen kan slechts een enkele aanvraag worden ingediend. Indien meerdere aanvragen worden ingediend, dan wordt er geen subsidie voor deze wagen toegekend. Dit nieuw artikel verplicht de spoorwegondernemingen om op voorhand te overleggen over wie de aanvraag zal indienen zodat dubbele aanvragen worden voorkomen.

Art. 6, 7 et 8

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 6, 7 en 8

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

Art. 9

L'article 9, en comparaison avec la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes, présente un apport qui consiste à permettre à l'administration de demander à l'entreprise ferroviaire concernée toute information qu'elle juge utile en lien avec l'examen de la demande de cette dernière.

Art. 9

In vergelijking met de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen stelt artikel 9 dat het bestuur aan de betrokken spoorwegonderneming alle inlichtingen kan vragen die het nodig acht voor de behandeling van de subsidieaanvraag van deze spoorwegonderneming.

Art. 10, 11 et 12

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 10, 11 en 12

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

Art. 13, 14, 15, 16, 17 et 18

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 13, 14, 15, 16, 17 en 18

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

Donné à

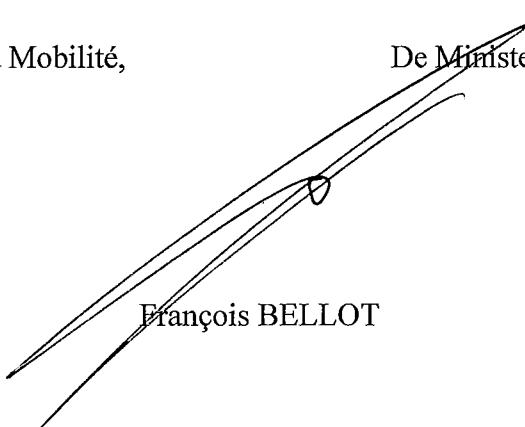
Gegeven te

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

Van Koningswege:

De Minister van Mobiliteit,



François BELLOT