ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Avant-projet de loi portant soutien au transport de voyageurs par trains de nuit

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

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter en notre nom, à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :

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

Chapitre 1 er. Définitions

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :
1° « Candidat » : les candidats visés à l'article 3, 11°, du Code ferroviaire ;
2° « Document de référence du réseau » : le document visé à l'article 3, 22°, du Code ferroviaire ;
3° « Train de nuit » : tout train de transport international de voyageurs desservant au moins une gare en Belgique et composé d'au moins une voiture couchette et/ou voiture lit, dont la circulation est planifiée avec un départ avant 23h30 et une arrivée après 05h00 ;

4° « Semestre » : la période qui court du 1er janvier au 30 juin, ou du 1er juillet au 31 décembre ;

5° « Voiture couchette » : voiture qui peut accueillir des voyageurs assis de jour et allongés de nuit.

Voorontwerp van wet houdende de steun voor het reizigersvervoer per nachttreinen

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

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

De Minister van Mobiliteit is ermee belast in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

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

Hoofdstuk 1. Definities

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:
1° "Kandidaat" : de kandidaten als bedoeld in artikel 3, 11°, van de Spoorcodex ;
2° "Netverklaring": de verklaring als bedoeld in artikel 3, 22°, van de Spoorcodex ;

3° "Nachttrein" : elke internationale reizigerstrein die ten minste één station in België aandoet en bestaat uit ten minste één couchetterijtuig en/of slaaprijtuig, waarvan het verkeer gepland is met een vertrek vóór 23.30 en die aankomt na 05.00 uur;

4° "Semester": de periode lopende van 1 januari tot 30 juni, of van 1 juli tot 31 december ;

5° "Couchetterijtuig": rijtuig waarin reizigers overdag kunnen zitten en 's nachts kunnen liggen.

Chapitre 2. Le système de soutien financier

Art. 3. § 1er. Par dérogation aux délais prévus par l'article 8 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel publie dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en vigueur du présent chapitre, déterminée conformément à l'article 8 de la présente loi, dans son document de référence du réseau, les modalités d'application du mécanisme de soutien financier en faveur des candidats qui répondent aux conditions reprises aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

Ce mécanisme consiste, pour les parcours effectifs sur le réseau belge, pour la période de circulation du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2024 inclus, en :

1° le remboursement de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
2° le remboursement des coûts de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction électrique ;
3° le remboursement des coûts d'approvisionnement en courant de traction lorsque le candidat s'approvisionne en courant de traction auprès d'Infrabel.

Le soutien financier est versé par Infrabel aux candidats répondant aux conditions visées au paragraphe 2, via un remboursement des montants facturés, au plus tard quarante jours après la fin du semestre concerné.

Lorsque le candidat choisit son propre fournisseur d'énergie, le remboursement des coûts d'approvisionnement en courant de traction est effectué par le Roi ou son délégué conformément aux modalités déterminées par le Roi.

Si, au cours du semestre concerné, le total des remboursements auxquels les candidats concernés peuvent prétendre conformément aux alinéas 2 et 3 dépasse la provision dont dispose Infrabel en application de l'article 4, ces soutiens financiers sont limités au prorata de la provision disponible sur base des montants facturés.

Hoofdstuk 2. De financiële steunregeling

Art. 3. § 1. In afwijking van de termijnen voorzien in artikel 8 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, publiceert Infrabel, binnen een termijn van een maand te rekenen vanaf de inwerkingtreding van dit hoofdstuk zoals bepaald overeenkomstig artikel 8 van deze wet, in zijn netverklaring de nadere toepassingsvoorwaarden van de financiële steunregeling ten voordele van de kandidaten die beantwoorden aan de voorwaarden opgenomen in paragrafen 2 en 3 van dit artikel.

Dit mechanisme bestaat, voor de effectieve trajecten op het Belgische netwerk voor de periode van verkeer van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2024, uit:

1° de terugbetaling van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
2° de terugbetaling van de kosten voor het transport- en de distributie voor levering van tractiestroom;
3° de terugbetaling van de kosten voor de levering van tractiestroom wanneer de kandidaat tractiestroom afneemt bij Infrabel.

De financiële steun wordt door Infrabel door middel van een terugbetaling van de gefactureerde bedragen betaald aan de kandidaten die voldoen aan de in paragraaf 2 bedoelde voorwaarden, uiterlijk veertig dagen na afloop van het betrokken semester.

Wanneer de kandidaat zijn eigen energieleverancier kiest, geschiedt de terugbetaling van de kosten voor de levering van tractiestroom door de Koning of zijn afgevaardigde overeenkomstig de door de Koning vastgestelde nadere regels.

Indien gedurende het betreffende semester het totaal van de terugbetalingen waarop de betreffende kandidaten aanspraak kunnen maken overeenkomstig het tweede en derde lid, het voorschot overschrijdt waarover Infrabel in toepassing van artikel 4 beschikt, wordt deze financiële steun beperkt tot een pro rata van het beschikbare voorschot op basis van de gefactureerde bedragen.

Lorsque le candidat opte pour le fournisseur d'énergie de son choix conformément à l'alinéa 4, le calcul du remboursement des coûts de l'approvisionnement en courant de traction tient compte de l'application de l'alinéa 5.
§ 2. Les activités des candidats bénéficiaires sont couvertes par un contrat conclu avec Infrabel dans le cadre du processus de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire visé aux articles 27 et suivants du Code ferroviaire.

Afin d'être éligibles au soutien financier visé au paragraphe 1er, les candidats soumettent les informations nécessaires démontrant que la composition des trains répond à la définition visée à l'article 2, 3° selon les modalités définies dans le document de référence du réseau.

§ 3. Le mécanisme de soutien visé au paragraphe 1er est conforme aux principes suivants :
1° il entre en application à partir du 1er janvier 2023 et se termine le 31 décembre 2024 ;
2° il s'applique au transport de voyageurs par trains de nuit ;
3° il se limite aux trains qui ont effectivement circulé en Belgique.

Chapitre 3. Compensation financière préalable suite au soutien financier envers les trains de nuit

Art. 4. Infrabel reçoit une compensation financière préalable au soutien financier visé à l'article 3, § 1er. Le paiement de cette compensation est soumis aux conditions suivantes :
1° Pour chaque semestre compris dans la durée d'application du mécanisme prévu à l'article 3, l'Etat verse à Infrabel une provision égale à 50 % du budget annuel exprimé en euros inscrit au budget général des dépenses. Chacun de ces versements est réalisé au plus tard trente jours avant la fin du semestre concerné. Si cette dernière échéance ne peut pas être respectée en raison de la date de publication des présentes dispositions, les montants dont le versement a été retardé sont versés à Infrabel au plus tard trente jours après cette publication.

Wanneer de kandidaat overeenkomstig het vierde lid een energieleverancier naar keuze kiest, wordt bij de berekening van de terugbetaling van de kosten voor de tractiestroomvoorziening rekening gehouden met de toepassing van het vijfde lid.
§ 2. De activiteiten van begunstigde kandidaten vallen onder een overeenkomst gesloten met Infrabel in het kader van de procedure voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit als bedoeld in de artikelen 27 en volgende van de Spoorcodex.
Om in aanmerking te komen voor de in paragraaf 1 bedoelde financiële steun moeten de kandidaten overeenkomstig de nadere regels die gedefinieerd zijn in de netverklaring de nodige informatie verstrekken waaruit blijkt dat de samenstelling van de treinen voldoet aan de in artikel 2, 3°, bedoelde definitie.
§ 3. Het steunmechanisme bedoeld in paragraaf 1 is in overeenstemming met de volgende beginselen:
1° het treedt in werking vanaf 1 januari 2023 en eindigt op 31 december 2024;
2° het is van toepassing op het reizigersvervoer per nachttreinen ;
3° het is beperkt tot treinen die daadwerkelijk in België hebben gereden.

Hoofdstuk 3. Voorafgaande financiële compensatie ten gevolge van financiële steun voor nachttreinen

Art. 4. Infrabel krijgt een financiële compensatie voorafgaand aan de in artikel 3, § 1, bedoelde financiële steun. De betaling van deze compensatie is onderworpen aan de volgende voorwaarden:
1° Voor elk semester dat inbegrepen is in de duur van de toepassing van het mechanisme voorzien in artikel 3 betaalt de Staat aan Infrabel een voorschot gelijk aan 50 % van het jaarlijkse budget uitgedrukt in euro ingeschreven in de algemene uitgavenbegroting. Elk van deze betalingen wordt gedaan ten laatste dertig dagen voor het einde van het desbetreffende semester. Indien deze laatste vervaldag niet nageleefd kan worden wegens de datum van bekendmaking van de huidige bepalingen, worden de bedragen waarvan de betaling vertraagd is, betaald aan Infrabel ten laatste dertig dagen na deze bekendmaking.
2° Eventuele overschotten van de voorschotten die betaald worden voor het eerste semester van elk

2° D'éventuels excédents des provisions versées pour le premier semestre de chaque année restent à la disposition d'Infrabel et augmentent la provision disponible pour le semestre suivant. À la fin de chaque année, l'éventuel excédent est remboursé à l'Etat par Infrabel au plus tard 6 mois après la fin de cette année.

jaar blijven ter beschikking van Infrabel en verhogen het voorschot dat beschikbaar is voor het daaropvolgende semester. Op het einde van elk jaar wordt het eventuele overschot door Infrabel terugbetaald aan de Staat ten laatste 6 maanden na het einde van dit jaar.

Art. 5. Infrabel fournit, au plus tard le 30 avril de chaque année, au Roi ou son délégué les justificatifs de la bonne mise en œuvre de ce mécanisme de soutien financier au cours de l'année précédente. Ces justificatifs contiennent notamment :
1° Un rapport détaillé des factures payées par les candidats concernés et des remboursements accordés en application des présentes dispositions ;

2° Les trains-kilomètres effectifs parcourus en Belgique par les trains des candidats concernés en application des présentes dispositions.

Infrabel fournit toute information complémentaire exigée par le Roi ou son délégué dans un délai de 15 jours ouvrables.

Art. 5. Infrabel bezorgt ten laatste 30 april van elk jaar aan de Koning of zijn afgevaardigde de verantwoordingsstukken voor de goede tenuitvoerlegging van dit financiële steunmechanisme tijdens het voorafgaande jaar. Deze verantwoordingsstukken bevatten met name:
1° Een gedetailleerd rapport van de facturen betaald door de betrokken kandidaten en in toepassing van deze bepalingen toegekende terugbetalingen;
2° De werkelijk afgelegde treinkilometers die in België zijn afgelegd door treinen van betrokken kandidaten in toepassing van deze bepalingen.

Infrabel bezorgt elke bijkomende informatie die de Koning of zijn afgevaardigde eist binnen een termijn van 15 werkdagen.

Chapitre 4. Conditions particulières pour les bénéficiaires

Art. 6. Le montant du soutien financier visé à l'article 3, § 1er, alinéa 2, par semestre est limité à 30 % du coût total des activités du candidat en termes de transport ferroviaire de voyageurs par trains de nuit sur le territoire belge pour le semestre concerné.

Les candidats contre lesquels des injonctions de remboursement ont été décidées par la Commission européenne ne peuvent bénéficier du présent système de soutien financier pour autant que les montants visés par l'injonction n'ont pas été remboursés.

Les entreprises en difficultés telles que définies par les lignes directrices de la Commission européenne concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers ne sont pas éligibles au bénéfice du présent système de soutien financier.

Hoofdstuk 4. Bijzondere voorwaarden voor de begunstigden

Art. 6. Het bedrag van de in artikel 3, § 1, tweede lid, bedoelde financiële steun is per semester beperkt tot 30% van de totale kosten van de activiteiten van de kandidaat op vlak van reizigersvervoer per nachttrein op het Belgische grondgebied voor het betrokken semester.

De kandidaten waartegen de Europese Commissie een terugbetalingsbevel heeft uitgevaardigd, komen niet in aanmerking voor de financiële steun, voor zover de bedragen waarop het bevel betrekking heeft, niet terugbetaald zijn.

De ondernemingen in moeilijkheden zoals bepaald door de Richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden komen niet in aanmerking voor het huidige systeem van financiële steun.

Les candidats attestent du respect des alinéas 1er et 2 par une déclaration sur l'honneur annexée au contrat visé à l'article 3, paragraphe 2 qu'Infrabel communique au Roi ou son délégué sans retard.

De kandidaten staven de naleving van het eerste en tweede lid door een verklaring op erewoord dat gevoegd wordt aan de overeenkomst bedoeld in artikel 3, paragraaf 2, dat Infrabel onverwijld overmaakt aan de Koning of zijn afgevaardigde.

Chapitre 5. Pouvoir de contrôle

Art. 7. § 1er. Les candidats conservent et tiennent à disposition du Roi ou son délégué la documentation permettant de justifier :

1° le coût total des activités du candidat en termes de transport ferroviaire de voyageurs par trains de nuit sur le territoire belge par semestre ;

2° le coût d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par semestre, le coût de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction et le coût de l'approvisionnement en courant de traction, par train-kilomètre, MWh et passager-kilomètre pour le réseau ferroviaire belge ;
3° le nombre de voyageurs transportés et/ou montés en gare sur le territoire belge ;
4° la preuve de la composition du train de nuit.

§ 2. Les candidats fournissent toute information complémentaire exigée par le Roi ou son délégué, permettant de vérifier le bon respect des conditions d'octroi, dans un délai de 15 jours ouvrables.

Au cours de cette période, le Roi ou son délégué peut également effectuer des contrôles des documents visés au § 1er ou de tout autre document qu'il juge utile pour, entre autres, vérifier le respect des conditions d'octroi.
§ 3. En cas de soutien financier visé à l'article 3, § 1er, alinéa 2, indu ou au bénéfice d'un candidat ne respectant pas les conditions d'octroi, le Roi ou son délégué introduit auprès du candidat concerné une demande de remboursement.

Le remboursement intervient dans un délai d'un mois après que le Roi ou son délégué en a informé le demandeur par envoi recommandé.

En l'absence de paiement dans le délai visé à l'alinéa 2, le Roi ou son délégué charge l'Administration générale de la Perception et du

Hoofdstuk 5. Controlebevoegdheid

Art. 7. § 1. De kandidaten bewaren en houden de documentatie ter beschikking van de Koning of zijn afgevaardigde die het mogelijk maakt het volgende te staven:
1° de totale kost van de activiteiten van de kandidaat op vlak van reizigersvervoer per nachttrein op het Belgisch grondgebied per semester;
2° de gebruikskost voor de Belgische spoorweginfrastructuur per semester en de kosten van transport en distributie voor de levering van tractiestroom en de kosten van de levering van tractiestroom, per treinkilometer, MWh en per reizigerskilometer voor het Belgische spoorwegnet;
3° het aantal reizigers dat is vervoerd en/of ingestapt in stations op Belgisch grondgebied;
4° het bewijs van de samenstelling van de nachttrein.
§ 2. De kandidaten leveren elke bijkomende informatie, verzocht door de Koning of zijn afgevaardigde, die toestaat om de goede naleving van de toekenningsvoorwaarden te toetsen, binnen een termijn van 15 werkdagen.
Tijdens deze periode kan de Koning of zijn afgevaardigde eveneens overgaan tot de controle van de in § 1 bedoelde documenten of van elk ander document dat hij nuttig acht, onder meer om na te gaan of de toekenningsvoorwaarden zijn nageleefd.
§ 3. In het geval van een financiële steun bedoeld in artikel 3, § 1, tweede lid, die onterecht is of ten gunste van een kandidaat die niet voldoet aan de toekenningsvoorwaarden, dient de Koning of zijn afgevaardigde een verzoek tot terugbetaling in bij de betrokken kandidaat.
De terugbetaling geschiedt binnen een termijn van drie maanden nadat de Koning of zijn afgevaardigde de verzoeker in kennis heeft gesteld bij aangetekend schrijven.
Bij afwezigheid van betaling binnen de termijn bedoeld in het tweede lid, belast de Koning of zijn afgevaardigde de algemene administratie van de

Recouvrement, du recouvrement par voie de contrainte des aides indûment perçues concernées, conformément à l'article 3 de la loi domaniale du 22 décembre 1949. Les montants indus ainsi recouvrés reviennent au Trésor.

inning en invordering met de terugvordering bij wijze van dwangsom van de betrokken ten onrechte ontvangen steun, overeenkomstig artikel 3 van de Domaniale Wet van 22 december 1949. De aldus teruggevorderde verschuldigde bedragen worden teruggestort in de Schatkist.

Chapitre 6. Dispositions finales

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Art. 8. Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 8. De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Donné à

Gegeven te

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Mobilité,

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

Projet de loi portant soutien au transport de voyageurs par trains de nuit

Wetsontwerp houdende de steun voor het reizigersvervoer per nachttreinen

EXPOSE DES MOTIFS

MEMORIE VAN TOELICHTING

Exposé général

Algemene toelichting

Mesdames,
Messieurs,

Dames,
Heren,

Chaque jour, la morsure des dérèglements climatiques blesse les plus fragiles et meurtrit nos territoires.

Elke dag worden de meest kwetsbaren getroffen door de gevolgen van de klimatologische storingen en worden onze grondgebieden aangetast.

Nous avons une grande responsabilité. L'Union européenne occupe le troisième rang dans le monde pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre, de sorte qu'elle a un rôle crucial dans la réalisation de l'objectif de maintenir le réchauffement sous la limite des 2°C et, si possible, des 1,5°C, par rapport à l'ère préindustrielle tel qu'inscrit dans l'Accord sur le Climat de Paris du 12 décembre 2015. A l'échelle européenne, il existe un paquet législatif « Fit for 55 » (ajustement à l'objectif de 55% de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990). La Belgique et son gouvernement fédéral sont déterminés à réussir sur ce chemin. Il n'y a aucune fatalité.

We hebben een grote verantwoordelijkheid. De Europese Unie is de derde grootste uitstoter van broeikasgassen in de wereld, waardoor ze een cruciale rol heeft om de doelstelling de opwarming onder de grens van 2 °C te houden en indien mogelijk onder 1,5 °C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk zoals bepaald in het Klimaatakkoord van Parijs van 12 december 2015. Op Europees niveau is er een wetgevingspakket met de naam "Fit for 55" (aanpassing aan de doelstelling van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 55% in 2030 ten opzichte van 1990). België en zijn federale regering zijn vastbesloten om daarin te slagen. Dit is onvermijdelijk.

Le secteur de transport est un maillon important dans la réalisation de cet objectif : tandis que d'autres secteurs ont diminué leurs émissions en moyenne de 32 % sur la période 1990-2018, les émissions du secteur de transport ont crû de 33 % sur la même période ! En Belgique, l'augmentation est de 24 % entre 1990 et 2019 pour les trafics intérieurs. Si l'on décompose le trafic domestique en parts, cela donne, selon les données disponibles dans le PNEC :

- 97,48 % des émissions de ce secteur = le transport routier
- 1,55 % = la navigation
- 0,25 % = le ferroviaire
- 0,71 % = le reste

De transportsector vormt een belangrijke schakel in het verwezenlijken van deze doelstelling: terwijl andere sectoren hun emissies gemiddeld 32% deden dalen in de periode 1990-2018, zijn de emissies van de transportsector in diezelfde periode met 33% gestegen! In België bedraagt de toename 24% voor binnenlands verkeer tussen 1990 en 2019. Als we het binnenlands verkeer uitsplitsen in delen, geeft dit, volgens de gegevens beschikbaar in het NECP:

- 97,48 % van de uitstoot van deze sector = wegvervoer
- 1,55 % = scheepvaart
- 0,25 % = spoor
- 0,71 % = de rest

Ces chiffres ne reflètent cependant pas complètement la réalité du poids du transport en Belgique, puisqu'il ne s'agit que des déplacements intérieurs. Pour une bonne compréhension des enjeux, il convient d'intégrer, notamment, le trafic aérien. A l'échelle européenne, ce dernier participe à presque 4 % des émissions de gaz à effet de serre.

Deze cijfers weerspiegelen echter niet volledig de realiteit van het gewicht van het vervoer in België, aangezien zij alleen betrekking hebben op binnenlands vervoer. Voor een goed begrip van de uitdagingen, moet met name het luchtverkeer in aanmerking worden genomen. Op Europese schaal is het luchtverkeer verantwoordelijk voor bijna 4% van de broeikasgasemissies.

En ce qui concerne les modes de déplacement motorisés, à ce jour en Belgique, il importe de souligner que le ferroviaire a la plus faible empreinte carbone par kilomètre parcouru.

Wat de gemotoriseerde vervoersmodi betreft, is het belangrijk op te merken dat het spoor momenteel de laagste koolstofvoetafdruk per afgelegde kilometer heeft in België.

Au regard des données disponibles, le transport par voie ferroviaire est indéniablement le mode le plus durable pour le déplacement de passagers et de marchandises. Le transport par voie ferroviaire présente au surplus l'avantage de pouvoir couvrir de longues distances dans des temps relativement limités. Il s'agit ainsi d'un mode non seulement avantageux d'un point de vue environnemental mais également compétitif. C'est enfin un moyen de transport sûr.

Volgens de beschikbare gegevens, is spoorvervoer onbetwistbaar de meest duurzame wijze om passagiers en goederen te vervoeren. Bovendien heeft het spoorvervoer als voordeel dat het in betrekkelijk korte tijd lange afstanden kan afleggen. Het gaat dan ook niet alleen om een modus die voordelig is vanuit milieuperspectief maar ook om een competitieve modus. En het is tenslotte een veilig vervoermiddel.

Vu l'Accord sur le Climat de Paris et les objectifs de politique générale de doubler les parts modales du ferroviaire pour 2040, il est important de créer les conditions et soutenir sans relâche toutes les actions permettant le transfert modal des déplacements de personnes et de marchandises de la route et de l'air vers le ferroviaire.

Gelet op het Klimaatakkoord van Parijs en de beleidsdoelstellingen om het modale aandeel van het spoor te verdubbelen tegen 2040, is het belangrijk om de voorwaarden te creëren en alle acties te ondersteunen die de modale shift van mensen en goederen van de weg en de lucht naar het spoor mogelijk maken.

Cette loi participe de cette ambition et favorise directement l'essor des trains de nuit. Le levier pour encourager ce service ferroviaire passe par un appui aux opérateurs qui tient dans la réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et du coût de l'énergie.

Deze wet draagt bij tot deze ambitie en bevordert rechtstreeks de ontwikkeling van nachttreinen. De hefboom om deze spoordienst aan te moedigen is de steun aan de operatoren die gebaseerd is op de verlaging van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de energiekosten.

Les trains de nuit sont une alternative crédible aux voyages en avion pour les moyennes distances, y compris supérieures à 1000 kilomètres. Jusqu'à une quinzaine d'heures de trajet, les trains de nuit pourraient

Nachttreinen zijn een geloofwaardig alternatief voor vliegreizen voor middellange afstanden, inclusief afstanden van meer dan 1000 kilometer. Tot 15 uur reistijd kunnen nachttreinen een voordelig alternatief zijn voor

avantageusement se substituer à l'avion (au-delà l'arrivée en train devient plus tardive qu'un vol matinal). Depuis la Belgique, cela couvre un grand nombre de destinations potentielles de premier choix : vers l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne, l'Autriche, la République tchèque, la Suisse, voire par extension la Suède, la Pologne, etc.

het vliegtuig (daarna wordt de aankomst per trein later dan een vlucht in de vroege ochtend). Vanuit België bestrijkt dit een groot aantal mogelijke bestemmingen van eerste keuze: Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Spanje, Oostenrijk, Tsjechië, Zwitserland, en bij uitbreiding zelfs Zweden, Polen, enz.

Les trains de nuit sont ancrés dans notre histoire et notre imaginaire. Ils conjuguent la grandeur passée d'un continent européen à la pointe du développement technique, industriel, commercial et touristique et les promesses d'émancipation et d'évasion, de déplacements responsables et accessibles. Le succès de l'exposition temporaire « Orient-Express » à Trainworld (Schaerbeek) en est une illustration récente. Mythe et réalité se rencontrent.

Nachttreinen zijn verankerd in onze geschiedenis en onze verbeelding. Zij combineren de vergane grootsheid van een Europees continent in de voorhoede van de technische, industriële, commerciële en toeristische ontwikkeling en de belofte van emancipatie en ontsnapping, van verantwoord en toegankelijk reizen. Het succes van de tijdelijke tentoonstelling "Orient-Express" in Trainworld (Schaarbeek) is daarvan een recent voorbeeld. Mythe en werkelijkheid ontmoeten elkaar.

En effet, les trains de nuit représentent un atout pour accompagner et accélérer l'émergence d'un tourisme européen décarboné ; une volonté de plus en plus marquée en particulier au sein des nouvelles générations. Mais les trains de nuit ouvrent tout autant des perspectives pour les professionnels qui cherchent à limiter l'empreinte carbone de leur activité.

Nachttreinen zijn namelijk een troef om de opkomst van een koolstofvrij Europees toerisme te begeleiden en te versnellen; een wens die met name bij de jongere generaties steeds sterker leeft. Maar nachttreinen openen ook nieuwe perspectieven voor professionals die de koolstofvoetafdruk van hun activiteit willen beperken.

En Belgique, comme ailleurs en Europe, le train fut le partenaire de la Révolution industrielle. L'ambition est aujourd'hui de faire du train le partenaire de la Transition écologique.

In België, net als elders in Europa, was de trein de partner van de industriële revolutie. De ambitie is nu om van de trein de partner van de Ecologische transitie te maken.

La Commission européenne elle-même, dans son « Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière », confirme que le Pacte vert pour l'Europe et la stratégie de mobilité durable et intelligente donnent une place importante au transport ferroviaire pour transformer le système de mobilité de l'Union européenne. La Commission européenne veut rendre les voyages en train plus attractifs et soutenir de différentes façons la mise en place

De Europese Commissie zelf bevestigt in haar "Actieplan ter bevordering van het grensoverschrijdend en langeafstandspassagiersvervoer per spoor" dat het spoorvervoer in het kader van de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en intelligente mobiliteit een belangrijke plaats inneemt bij de hervorming van het mobiliteitssysteem van de Europese Unie. De Europese Commissie wil het reizen per spoor aantrekkelijker maken en de totstandbrenging

de liaisons de trains de nuit entre Etats-membres.

Dans ledit plan d'action, l'une des mesures proposées est de faciliter l'accès des opérateurs à l'infrastructure ferroviaire en travaillant sur des redevances d'infrastructure ajustées.

La Commission est soutenue dans cette position par les organisations sectorielles des opérateurs historiques et des nouveaux entrants, ainsi que par l'Union Internationale des chemins de fer, qui représente un large éventail d'opérateurs ferroviaires dans le monde entier.

Le système de subside qui fait l'objet de la présente loi consiste dès lors à fournir un soutien financier direct au bénéfice des opérateurs qui exploitent ou souhaitent développer des services de trains de nuit. Il est en effet impératif de développer dans un premier temps l'offre de services. Force est d'ailleurs de constater que le taux de remplissage des trains de nuit existants est important, ce qui démontre l'existence d'une demande réelle et implique de mettre en œuvre des incitations à lancer de nouveaux services.

Par ailleurs, il convient de souligner que les services de trains internationaux qui ne répondent pas à la définition de train de nuit sont caractérisés par une offre bien développées depuis de nombreuses années, surtout en ce qui concerne les liaisons à grande vitesse, tandis que les trains de nuit restent à développer sachant que :

- Les coûts pour obtenir du matériel roulant des trains de nuit sont plus élevés que ceux du matériel classique étant donné leur spécificité et que la disponibilité du matériel roulant de nuit est quasiment nulle ;

van nachttreinverbindingen tussen de lidstaten op verschillende manieren ondersteunen.

In het genoemde actieplan is een van de maatregelen die voorgesteld wordt, is de toegang voor operatoren tot de spoorinfrastructuur te vergemakkelijken door te werken aan een aangepaste infrastructuurvergoeding.

De Commissie wordt in dit standpunt bijgetreden door de sectororganisaties van zowel de historische operatoren als de "new entrants" alsook door de "Union International des Chemins de Fer" die wereldwijd een brede verzameling spoorwegactoren vertegenwoordigt.

De steunregeling die het voorwerp uitmaakt van deze wet bestaat dus uit rechtstreekse financiële steun aan de operatoren die nachttreinen exploiteren of dergelijke diensten wensen te ontwikkelen. Het is inderdaad noodzakelijk om in eerste instantie het dienstenaanbod te ontwikkelen. Er dient opgemerkt te worden dat de bezettingsgraad van de bestaande nachttreinen aanzienlijk is, hetgeen het bestaan van een reële vraag aantoont en dat er stimulansen moeten komen om nieuwe diensten te lanceren.

Bovendien, dient er op gewezen te worden dat de internationale treindiensten die niet aan de definitie van nachttrein voldoen, al jarenlang goed ontwikkeld zijn, in het bijzonder op de hogesnelheidslijnen, terwijl nachttreinen nog ontwikkeld moeten worden wetende dat:

- De kosten voor het ter beschikking krijgen van rollend materieel van nachttreinen veel hoger liggen dan voor klassiek rollend materieel, omwille van hun specificiteit en de beschikbaarheid van rollend nachtmaterieel vrijwel onbestaande is;

- Les coûts de personnel sont plus élevés entre autres par les services supplémentaires à offrir ;
- La gamme de produits est plus complexe qu'un choix entre la première et la deuxième classe, ce qui nécessite des systèmes de vente spécialisés et plus coûteux pour vendre les différents produits.

Dans ce cadre, la présente loi vise à réduire de manière complète au bénéfice des candidats actifs dans le cadre des services de transport de voyageurs par trains de nuit les coûts liés à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à l'énergie, sachant que ledit gestionnaire recevra une compensation financière de l'Etat afin que ce subside soit neutre pour lui.

Procéder de la sorte permet ainsi d'impacter positivement le « cash-flow » des bénéficiaires, alors qu'un système de subsides directement versés par l'Etat fonctionnerait sur une base annuelle et a posteriori, ce qui n'aurait pas la même efficacité pour ces mêmes bénéficiaires.

Commentaires des articles

Article 1er

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 2

Cet article contient les définitions pertinentes.

Concernant la définition de « train de nuit », il convient de prendre en considération le trajet dans son entièreté même si l'origine et/ou la destination se trouve en dehors du territoire de la Belgique.

Art. 3

Cet article fixe le principe du soutien financier en faveur des candidats. La limitation du soutien au prorata des montants versés par l'Etat au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire élimine tout risque pour ce dernier

- De personeelskosten hoger zijn onder andere door de extra diensten die aangeboden moeten worden.;
- Het aanbod van producten veel complexer is dan een keuze tussen eerste en tweede klasse en noodzaakt gespecialiseerde en duurdere verkoopsystemen om de verschillende producten te verkopen.

In dat kader, beoogt deze wet een volledige vermindering van de kosten van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en energie ten voordele van de kandidaten die actief zijn in het kader van het nachtelijk reizigersvervoer, wetende dat deze beheerder een financiële compensatie zal krijgen opdat deze subsidie neutraal zou zijn voor deze laatste.

Deze handelingswijze maakt het mogelijk om op positieve wijze de "cash-flow" van de begunstigden te beïnvloeden, terwijl een steunregeling van rechtstreekse Staatssubsidies op jaarlijkse basis zou gebeuren en a posteriori zou werken, hetgeen niet dezelfde doeltreffendheid zou hebben voor dezelfde begunstigden.

Bespreking van de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 2

Dit artikel bevat de relevante definities.

Met betrekking tot de definitie "nachttrein", moet het traject in zijn geheel in overweging genomen worden, zelfs wanneer de oorsprong en/of de bestemming zich buiten het grondgebied van België bevindt.

Art. 3

Dit artikel stelt het beginsel vast van de financiële steunmaatregel ten voordele van kandidaten. De pro rata beperking van de steunmaatregel die betaald wordt door de Staat aan de spoorweginfrastructuurbeheerder neemt

de prise en charge du coût du mécanisme d'aide. La réduction couvre la période allant du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2024.

Il est prévu que lorsque le candidat s'approvisionne en courant de traction auprès du fournisseur de son choix, le SPF prenne en charge le remboursement du coût lié selon les modalités à déterminer par arrêté royal.

Art. 4

L'article 4 prévoit le paiement de provisions par l'Etat au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec un remboursement par ce dernier d'éventuels excédents non-utilisés chaque année.

Art. 5

Cet article prévoit les justificatifs que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit transmettre à l'Etat afin de démontrer la bonne application du régime de soutien financier et ainsi le bon respect des objectifs de ce régime.

Art. 6

Cet article fixe des conditions complémentaires auxquelles doivent satisfaire les candidats. Ces conditions découlent des exigences de la Commission européenne dans le cadre du contrôle des aides d'Etat.

Art. 7

Cet article fixe les modalités et pouvoirs de contrôle relatif au bon fonctionnement du système d'aide.

Art. 8

L'entrée en vigueur de la présente loi sera déterminée ultérieurement par le Roi en fonction de la date d'approbation du régime d'aide par la Commission européenne.

Donné à

elk risico weg dat deze laatste de kost van de steunregeling op zich neemt. De vermindering dekt de periode van 1 januari 2023 tot 31 december 2024.

Het is voorzien dat wanneer de kandidaat tractiestroom aankoopt bij een leverancier naar keuze, dat de FOD de kosten daarvan terugbetaalt overeenkomstig de modaliteiten die bij koninklijk besluit zullen worden vastgesteld.

Art. 4

Artikel 4 voorziet in een betaling van de voorschotten door de Staat aan de spoorweginfrastructuurbeheerder met een jaarlijkse terugbetaling van deze laatste van eventuele overschotten die niet gebruikt zijn.

Art. 5

Dit artikel voorziet in verantwoordingsstukken die de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de Staat moet bezorgen om de goede tenuitvoerlegging aan te tonen van het verminderingsmechanisme van de financiële steunmaatregel en aldus de naleving van de doelstellingen van dit stelsel.

Art. 6

Dit artikel bepaalt de bijkomende voorwaarden waaraan kandidaten moeten voldoen. Deze voorwaarden vloeien voort uit vereisten van de Europese Commissie in het kader van de controle op staatssteun.

Art. 7

Dit artikel stelt de voorwaarden en mogelijkheden vast voor het toezicht op de goede werking van de steunregeling.

Art. 8

De inwerkingtreding van deze wet wordt op een later moment door de Koning bepaald, in functie van de datum van goedkeuring van de steunregeling door de Europese Commissie.

Gegeven te

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

Van Koningswege:

De Minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET