

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 novembre 2023

PROJET DE LOI

**modifiant la loi-programme
du 27 décembre 2021 en ce qui concerne
les mesures relatives au transport de fret
ferroviaire organisant le transfert modal**

Sommaire	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet de loi	6
Analyse d'impact	7
Avis du Conseil d'État	19
Projet de loi	21
Coordination des articles	23

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 november 2023

WETSONTWERP

**tot wijziging van de programmawet
van 27 december 2021 voor wat betreft
de maatregelen inzake het goederenvervoer
per spoor ter regeling van de modal shift**

Inhoud	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	6
Impactanalyse	13
Advies van de Raad van State	19
Wetsontwerp	21
Coördinatie van de artikelen	27

**DE URGENTIEVERKLARING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET RÈGLEMENT.**

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 20 novembre 2023.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 21 novembre 2023.

De regering heeft dit wetsontwerp op 20 november 2023 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 21 november 2023 door de Kamer ontvangen.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Écolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

RÉSUMÉ

Ce projet de loi vise à permettre l'augmentation de la réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire telle que prévue par la loi-programme du 27 décembre 2021, et ce pour l'année 2023.

SAMENVATTING

*Dit wetsontwerp heeft tot doel de in de program-
mawet van 27 december 2021 voorziene vermindering
van de gebruiksvergoeding voor spoorinfrastructuur
te verhogen, en dit voor het jaar 2023.*

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Ce projet de loi modifiant la loi-programme du 27 décembre 2021 vise à permettre l'augmentation de la réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire telle que prévue par la loi-programme du 27 décembre 2021, et ce pour l'année 2023.

Cette augmentation résulte de la volonté de réutiliser une partie des 15.000 k euros prévus en 2023 pour l'aide au transport ferroviaire de marchandises par wagons isolés (ci-après "SWL"), et ce suite à la prise en considération de la pratique décisionnelle récente de la Commission européenne en matière d'approbation des aides d'État au sens des articles 107 et suivants du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). En effet, selon cette pratique décisionnelle, les aides d'État, lesquelles doivent être notifiées et ensuite approuvées par la Commission européenne préalablement à leur mise en œuvre, ne peuvent avoir d'effet rétroactif dès lors que cet effet n'est pas compatible avec la condition d'effet incitatif que doit avoir la mesure notifiée et qui consiste à ce que les aides perçues soient répercutées sur les clients des bénéficiaires.

Or, le système d'aide au transport ferroviaire de marchandises par wagons isolés n'a pas encore été notifié à la Commission européenne, ce qui implique que le budget 2023 dédié à cette mesure de soutien au SWL ne pourrait très probablement pas en tout ou en partie être utilisé, compte tenu du refus de la Commission européenne d'accepter un quelconque effet rétroactif aux mesures d'aides notifiées, et ce en fonction du moment où la décision de la Commission européenne quant à ce système d'aide sera rendue.

Il est dès lors proposé de réutiliser au maximum 10.596 k800 euros prévus en 2023 pour l'aide au SWL afin de réduire de manière accrue, pour cette même année 2023, le niveau de redevance due à Infrabel par les opérateurs de fret ferroviaire. Le montant total de la réduction de redevance en 2023 serait porté au maximum à 23.842 k euros.

Cette réutilisation est rendue possible dès lors que, d'une part, le régime de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire telle que prévue par la loi-programme du 27 décembre 2021 a été approuvé

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Dit wetsontwerp tot wijziging van de programmawet van 27 december 2021 heeft tot doel de in de programmawet van 27 december 2021 voorziene vermindering van de gebruiksvergoeding voor spoorinfrastructuur te verhogen voor het jaar 2023.

Deze verhoging is het gevolg van de wens om een deel van de 15.000 k euro die in 2023 is uitgetrokken voor steun aan het goederenvervoer per spoor per wagenlading (hierna "SWL") opnieuw te gebruiken, naar aanleiding van de recente besluitvormingspraktijk van de Europese Commissie met betrekking tot de goedkeuring van staatssteun in de zin van de artikelen 107 en volgende van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Volgens deze besluitvormingspraktijk kan staatssteun, die voorafgaand aan de tenuitvoerlegging ervan bij de Europese Commissie moet worden aangemeld en vervolgens door haar moet worden goedgekeurd, geen terugwerkende kracht hebben als dit effect niet verenigbaar is met de voorwaarde dat de aangemelde maatregel een stimulerend effect moet hebben, wat inhoudt dat de ontvangen steun wordt doorgegeven aan de klanten van de begunstigden.

De steunregeling voor het goederenvervoer per spoor per wagenlading is echter nog niet aangemeld bij de Europese Commissie, wat betekent dat het budget voor 2023 dat bestemd is voor deze steunmaatregel voor SWL hoogstwaarschijnlijk geheel of gedeeltelijk niet kan worden gebruikt, gezien de weigering van de Europese Commissie om een terugwerkende kracht te aanvaarden voor de aangemelde steunmaatregelen, afhankelijk van het moment waarop de Europese Commissie een beslissing neemt over deze steunregeling.

Daarom wordt voorgesteld om een bedrag van maximaal 10.596,8 k euro dat in 2023 bestemd is voor steun aan SWL opnieuw te gebruiken om voor datzelfde jaar 2023 het niveau van de door de spoorgoederenvervoerders aan Infrabel verschuldigde heffingen verder te verlagen. Het totale bedrag van de heffingsvermindering in 2023 zou verhoogd worden tot maximaal 23.842 k euro.

Dit hergebruik is mogelijk omdat enerzijds het systeem voor de verlaging van de spoorweginfrastructuurheffing zoals voorzien in de programmawet van 27 december 2021 op 5 oktober 2022 werd goedgekeurd door de

par la Commission européenne le 5 octobre 2022 et, d'autre part, que cette augmentation budgétaire correspond à 20 % du budget total de la mesure de réduction de la redevance (le budget total de cette mesure s'élève à 52.984 k euros), ce qui permet de ne pas renotifier à la Commission européenne l'augmentation budgétaire envisagée (cf. règlement n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 4 (1)).

La modification de la loi-programme du 27 décembre 2021 est rendue nécessaire afin de permettre ladite réutilisation dès lors que l'article 99 de cette loi-programme plafonnait la réduction de la redevance à 1,20 euros par train-kilomètre.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 2

Cet article vise à modifier l'article 99 de la loi-programme du 27 décembre 2021 de façon à permettre, pour l'année 2023, la mise en œuvre d'une réduction linéaire au-delà du plafond de 1,20 euros par train-kilomètre, suite à la réutilisation d'une partie du budget prévu initialement pour l'aide au SWL.

Art. 3

Cet article modifie l'article 100 de la loi-programme du 27 décembre 2021 afin de spécifier que, pour l'année 2023, la provision versée à Infrabel sera augmentée comme décrit ci-dessus. Cet article décrit la façon dont la provision complémentaire devra être ventilée.

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

Europese Commissie en anderzijds deze budgetverhoging overeenstemt met 20 % van het totale budget voor de maatregel ter verlaging van de heffing (het totale budget voor deze maatregel bedraagt 52.984 k euro), waardoor de geplande budgetverhoging niet opnieuw moet worden aangemeld bij de Europese Commissie (cf. Verordening 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, artikel 4, lid 1).

De programmawet van 27 december 2021 moet worden gewijzigd om dit hergebruik mogelijk te maken, aangezien artikel 99 van deze Programmawet de verlaging van de vergoeding plafonneerde op 1,20 euro per treinkilometer.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 2

Dit artikel heeft tot doel artikel 99 van de programmawet van 27 december 2021 te wijzigen om voor 2023 de toepassing van een lineaire verlaging boven het plafond van 1,20 euro per treinkilometer mogelijk te maken, als gevolg van het hergebruik van een deel van het budget dat oorspronkelijk was bestemd voor steun aan SWL.

Art. 3

Dit artikel wijzigt artikel 100 van de programmawet van 27 december 2021 om te preciseren dat voor het jaar 2023 de provisie betaald aan Infrabel wordt verhoogd zoals hierboven beschreven. Dit artikel beschrijft de verdeling van de aanvullende provisie.

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi modifiant la loi-programme du
27 décembre 2021**

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

Art. 2. L'article 99, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi programme du 27 décembre 2021 est complété par la phrase suivante:

“Pour l'année 2023, le montant maximum de la diminution linéaire est augmenté pour permettre l'utilisation de la totalité du budget disponible inscrit au budget général des dépenses.”

Art. 3. L'article 100, 1^o, de la même loi, est complété par la phrase suivante:

“Un complément à ces provisions peut être versé en une fois pour l'année 2023 et est réparti par Infrabel à concurrence de 25 % par trimestre de l'année 2023, pour augmenter la réduction linéaire prévue par l'article 100. Le montant total versé à Infrabel pour l'année 2023 est au maximum de 23.842 k euros.”

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet tot wijziging van de program-
mawet van 27 december 2021**

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

Art. 2. Artikel 99, § 1, tweede lid, van de programmawet van 27 december 2021 wordt aangevuld met de volgende zin:

“Voor het jaar 2023 wordt het maximumbedrag van de lineaire vermindering verhoogd zodat het volledige beschikbare budget dat in de algemene uitgavenbegroting is opgenomen, kan worden gebruikt.”

Art. 3. Artikel 100, 1^o van dezelfde wet, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Een aanvulling op deze provisies kan eenmalig betaald worden voor het jaar 2023 en wordt door Infrabel verdeeld aan een verhouding van 25 % per kwartaal van het jaar 2023, teneinde de lineaire vermindering voorzien in artikel 100 te verhogen. Het totale bedrag dat voor 2023 aan Infrabel wordt betaald, bedraagt maximaal 23.842 k euro.”

Analyse d'impact de la réglementation

RiA-AiR

- :: Remplissez de préférence le formulaire en ligne ria-air.fed.be
- :: Contactez le Helpdesk si nécessaire ria-air@premier.fed.be
- :: Consultez le manuel, les FAQ, etc. www.simplification.be

Fiche signalétique

Auteur .a.

Membre du Gouvernement compétent	Georges GILKINET, Ministre de la Mobilité
Contact cellule stratégique (nom, email, tél.)	Sébastien LEJEUNE, Sebastien.LEJEUNE@gilkinet.fed.be
Administration compétente	SPF Mobilité et Transports
Contact administration (nom, email, tél.)	Jérémy VOGLAIRE, jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Projet de loi modifiant la loi-programme du 27 décembre 2021	
Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.	Le présent projet vise à encourager le transfert modal vers le rail, et ce moyennant une augmentation du mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire	
Analyses d'impact déjà réalisées	☐ Oui ☒ Non	Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document : __

Consultations sur le projet de réglementation .c.

Consultations obligatoires, facultatives ou informelles :	Avis IF, Accord budget, association des régions, avis du Conseil d'Etat
---	---

Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact .d.

Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :	SPF Mobilité et Transports
---	--

Date de finalisation de l'analyse d'impact .e.

[27/06/2023](#)

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?



Un projet de réglementation aura généralement des impacts sur un nombre limité de thèmes. Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème. S'il y a des **impacts positifs et / ou négatifs**, **expliquez-les** (sur base des mots-clés si nécessaire) et **indiquez** les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs. Pour les thèmes **3, 10, 11 et 21**, des questions plus approfondies sont posées. Consultez le [manuel](#) ou contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question.

Lutte contre la pauvreté .1.

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez. ☒ Pas d'impact

--

Égalité des chances et cohésion sociale .2.

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

☐ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez. ☒ Pas d'impact

--

Égalité entre les femmes et les hommes .3.

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont directement et indirectement concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

[Le présent avant-projet s'adresse à des entreprises actives dans le secteur du transport ferroviaire.](#)

Si des personnes sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

--

S'il existe des différences, répondez aux questions 3 et 4.

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez

--

4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?

--

S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 5.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

--

Santé .4.

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, cancers, diabètes et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique, alimentation, pollution), qualité de la vie.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Emploi .5.

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Modes de consommation et production .6.

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Développement économique .7.

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.

☒ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☐ Pas d'impact

Le présent avant-projet de loi vise notamment à favoriser le report modal vers le fret ferroviaire, mode moins polluant que le transport routier.

Investissements .8.

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.

☒ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☐ Pas d'impact

L'accroissement de la compétitivité du transport ferroviaire vise à attirer les investisseurs.

Recherche et développement .9.

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

PME .10.

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées par le projet ?
 Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs).
 Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.
 Le présent avant-projet concerne des entreprises ferroviaires.

↓ Si des PME sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.
 N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

--

↓ S'il y a un impact négatif, répondez aux questions 3 à 5.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ? [O/N] > expliquez
 --
4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez
 --
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?
 --

Charges administratives .11.

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

↓ Si des citoyens (cf. thème 3) et/ou des entreprises (cf. thème 10) sont concernés, répondez aux questions suivantes.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.
 S'il n'y a aucune formalité ou obligation, expliquez pourquoi.

a. /

b. /

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle*, répondez aux questions 2a à 4a.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation en projet**, répondez aux questions 2b à 4b.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?
 a. --* b. --
3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?
 a. --* b. --
4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?
 a. --* b. --
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?
 --

Énergie .12.

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
Mobilité .13.

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.

☒ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☐ Pas d'impact

La mesure proposée tend à accroître la compétitivité du fret ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

Alimentation .14.

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
Changements climatiques .15.

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.

☒ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☐ Pas d'impact

La mesure proposée vise à favoriser le report modal vers le fret ferroviaire, mode moins polluant que le transport routier.

Ressources naturelles .16.

Gestion efficace des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
Air intérieur et extérieur .17.

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SOx, NOx, NH3), particules fines.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
Biodiversité .18.

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

-----	--

Nuisances .19.

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.			
☐ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.	☒ Pas d'impact

Autorités publiques .20.

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.			
☐ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.	☒ Pas d'impact

Cohérence des politiques en faveur du développement .21.

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en développement.	
1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants :	
- o sécurité alimentaire - o santé et accès aux médicaments - o travail décent - o commerce local et international	- o revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation) - o mobilité des personnes - o environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre) - o paix et sécurité
Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné.	
Aucun pays en développement n'est concerné.	
↓	S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question 2.
2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). Cf. manuel	

↓	S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 3.
3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs ?	

Regelgevingsimpactanalyse

RiA-AiR

- :: Vul het formulier bij voorkeur online in ria-air.fed.be
- :: Contacteer de helpdesk indien nodig ria-air@premier.fed.be
- :: Raadpleeg de handleiding, de FAQ, enz. www.veroeenvoudiging.be

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	Georges GILKINET, minister van Mobiliteit
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Sébastien LEJEUNE, Sebastien.LEJEUNE@gilkinet.fed.be
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Jérémy Voglaire, jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be tél: 02/ 277 36 17

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Wetsontwerp tot wijziging van de programmawet van 27 december 2021
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Het doel van dit project is om een modal shift naar het spoor aan te moedigen door het mechanisme voor de verlaging van de infrastructuurheffing voor het spoor te versterken.
Impactanalyses reeds uitgevoerd	☐ Ja Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: __ ☒ Nee

Raadpleging over het ontwerp van regelgeving .c.

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:	Advies Inspecteur van Financiën, overleg begrotingsakkoord, Vereniging van de gewesten, advies Raad van State.
--	--

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:	FOD Mobiliteit en Vervoer
--	---------------------------

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

[27/06/2023](#)

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?



Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

Een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden is gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken.

Indien er een **positieve en/of negatieve impact** is, leg deze uit (gebruik indien nodig trefwoorden) en vermeld welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.

Voor de thema's **3, 10, 11** en **21**, worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Raadpleeg de [handleiding](#) of contacteer de helpdesk ria-air@premier.fed.be indien u vragen heeft.

Kansarmoedebestrijding .1.

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

Gelijke Kansen en sociale cohesie .2.

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

Gelijkheid van vrouwen en mannen .3.

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

[Dit voorontwerp is gericht op ondernemingen die actief zijn in de sector van het spoorwegvervoer.](#)



Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

--



Indien er verschillen zijn, beantwoord dan vragen 3 en 4.

3. Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

--

4. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?

--



Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 5.

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

Gezondheid .4.

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

☒ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact**Werkgelegenheid .5.**

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact**Consumptie- en productiepatronen .6.**

Prijsstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact**Economische ontwikkeling .7.**

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingszekerheid van zowel energiebronnen als minerale en organische hulpbronnen.

☒ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☐ Geen impact

De belangrijkste doelstelling van dit voorontwerp van wet is het stimuleren van een modal shift naar goederenvervoer per spoor, dat minder vervuilend is dan wegvervoer.

Investerings .8.

Investerings in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuur), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringcijfer in procent van het bbp.

☒ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☐ Geen impact

Het spoorvervoer concurrerender maken is bedoeld om investeerders aan te trekken.

Onderzoek en ontwikkeling .9.

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

Kmo's .10.

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers).

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

[Dit voorontwerp heeft betrekking op spoorwegondernemingen.](#)

↓ Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.
N.B. De impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden.

--

↓ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vragen 3 tot 5.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] > Leg uit

--

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

--

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

Administratieve lasten .11.

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

↓ Indien burgers (zie thema 3) en/of ondernemingen (zie thema 10) betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.
Indien er geen enkele formaliteiten of verplichtingen zijn, leg uit waarom.

a. /

b. /

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige* regelgeving, beantwoord dan vragen 2a tot 4a.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving**, beantwoord dan vragen 2b tot 4b.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

a.

b.

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

a.

b.

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

a.

b.

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Energie .12.

Energimix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☒ Leg uit. ☒ Geen impact

Mobiliteit .13.

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.		
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☐ Leg uit. ☐ Geen impact
De voorgestelde maatregel is bedoeld om het goederenvervoer per spoor concurrerender te maken met andere vervoerswijzen.		

Voeding .14.

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☐ Leg uit. ☒ Geen impact

Klimaatverandering .15.

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.		
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☐ Leg uit. ☐ Geen impact
De voorgestelde maatregel is bedoeld om een modal shift aan te moedigen naar goederenvervoer per spoor, dat minder vervuילend is dan wegvervoer.		

Natuurlijke hulpbronnen .16.

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☐ Leg uit. ☒ Geen impact

Buiten- en binnenlucht .17.

Luchtkwaliteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SOX, NOX, NH3), fijn stof.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☐ Leg uit. ☒ Geen impact

Biodiversiteit .18.

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoctrooien in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☐ Leg uit. ☒ Geen impact

RIA formulier - v2 - oct. 2014

-----	--

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit. ☒ Geen impact

Overheid .20.

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit. ☒ Geen impact

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.									
1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>o voedselveiligheid</td> <td>o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie)</td> </tr> <tr> <td>o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen</td> <td>o mobiliteit van personen</td> </tr> <tr> <td>o waardig werk</td> <td>o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling)</td> </tr> <tr> <td>o lokale en internationale handel</td> <td>o vrede en veiligheid</td> </tr> </table>		o voedselveiligheid	o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie)	o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen	o mobiliteit van personen	o waardig werk	o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling)	o lokale en internationale handel	o vrede en veiligheid
o voedselveiligheid	o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie)								
o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen	o mobiliteit van personen								
o waardig werk	o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling)								
o lokale en internationale handel	o vrede en veiligheid								
Indien er geen enkel ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.									
Er zijn geen ontwikkelingslanden bij betrokken.									
↓	Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan vraag 2.								
2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). Zie bijlage									

↓	Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 3.								
3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?									

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 74.650/4 DU 31 OCTOBRE 2023**

Le 11 octobre 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'modifiant la loi-programme du 27 décembre 2021'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 31 octobre 2023. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 31 octobre 2023.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Les dispositions du chapitre unique du titre 6 de la loi-programme du 27 décembre 2021 organisent un mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, destiné à soutenir le transfert modal du transport de marchandises vers le transport ferroviaire.

L'avant-projet de loi examiné vise à modifier ce régime d'aide afin de permettre l'augmentation du montant de cette réduction pour l'année 2023.

L'exposé des motifs précise à cet égard:

"Cette réutilisation est rendue possible dès lors que, d'une part, le régime de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire telle que prévue par la loi-programme

[‡] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 74.2650/4 VAN 31 OKTOBER 2023**

Op 11 oktober 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van de programmawet van 27 december 2021'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 31 oktober 2023. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Géraldine ROSOUX en Dimitri YERNAULT, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 31 oktober 2023.

*

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

De bepalingen van het enige hoofdstuk van titel 6 van de programmawet van 27 december 2021 voorzien in een mechanisme voor de vermindering van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, ter ondersteuning van de modal shift van goederenvervoer naar vervoer per spoor.

Het voorliggende voorontwerp van wet strekt ertoe die steunregeling te wijzigen zodat het bedrag van die vermindering voor het jaar 2023 kan worden verhoogd.

In de memorie van toelichting wordt daarover het volgende gesteld:

"Dit hergebruik is mogelijk omdat enerzijds het systeem voor de verlaging van de spoorweginfrastructuurheffing zoals voorzien in de programmawet van 27 december 2021 op 5 oktober

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

du 27 décembre 2021 a été approuvé par la Commission européenne le 5 octobre 2022 et, d'autre part, que cette augmentation budgétaire correspond à 20 % du budget total de la mesure de réduction de la redevance (le budget total de cette mesure s'élève à 52.984 k euros), ce qui permet de ne pas renotifier à la Commission européenne l'augmentation budgétaire envisagée (cf. règlement n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 4 (1)).

Les modifications que l'avant-projet vise à apporter aux articles 99 et 100 de la loi-programme du 27 décembre 2021 ne se limitent toutefois par à une "augmentation du budget initial d'un régime d'aides existant", au sens de l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 'concernant la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne'.

En effet, ces modifications visent à supprimer purement et simplement l'application du plafond maximum de la réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure pour l'année 2023¹.

Une telle augmentation de l'intensité de l'aide, laquelle ne serait plus limitée que par les moyens budgétaires disponibles, doit s'analyser comme constituant une modification "de nature à influencer l'évaluation de la compatibilité de la mesure d'aide avec le marché commun" au sens de l'article 4 du règlement (CE) n° 794/2004. Ainsi considérée, elle ne peut pas bénéficier de la procédure de notification simplifiée prévue par cette dernière disposition, dont le paragraphe 2, c), ne prévoit l'application qu'en cas de réduction de l'intensité de l'aide.

L'avant-projet doit dès lors faire l'objet d'une notification préalable à la Commission européenne, sur la base de l'article 108, paragraphe 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

*

De griffier,

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Bernard BLERO

¹ Ce plafond est fixé à 1,20 euros par train-kilomètre effectivement parcouru sur le réseau belge pour la période de circulation allant du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2025 par l'article 99, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi-programme du 27 décembre 2021, que l'article 2 de l'avant-projet envisage de compléter.

2022 werd goedgekeurd door de Europese Commissie en anderzijds deze budgetverhoging overeenstemt met 20 % van het totale budget voor de maatregel ter verlaging van de heffing (het totale budget voor deze maatregel bedraagt 52.984 k euro), waardoor de geplande budgetverhoging niet opnieuw moet worden aangemeld bij de Europese Commissie (cf. Verordening 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, artikel 4, lid 1)."

De wijzigingen die het voorontwerp beoogt aan te brengen in de artikelen 99 en 100 van de programmawet van 27 december 2021 beperken zich evenwel niet tot een "verhoging van de oorspronkelijk voor een bestaande steunregeling voorziene middelen", in de zin van artikel 4, lid 1, van verordening (EG) 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 'tot uitvoering van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie'.

Bedoeling van die wijzigingen is namelijk dat er voor het jaar 2023 gewoonweg geen maximumplafond meer wordt toegepast voor de vermindering van de retributie voor het gebruik van de infrastructuur.¹

Een dergelijke verhoging van de steunintensiteit, die enkel nog door de beschikbare budgettaire middelen zou worden beperkt, moet worden beschouwd als een wijziging "die de beoordeling van de verenigbaarheid van de steunmaatregel met de gemeenschappelijke markt (...) [kan] beïnvloeden" in de zin van artikel 4 van verordening (EG) 794/2004. Aldus beschouwd, kan men voor die verhoging geen gebruik maken van de vereenvoudigde aanmeldingsprocedure waarin die laatste bepaling voorziet. Luidens lid 2, c), van die bepaling geldt die procedure enkel in geval van een verlaging van de steunintensiteit.

Op grond van artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie moet het voorontwerp dan ook vooraf worden aangemeld bij de Europese Commissie.

*

Le greffier,

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Le président,

Bernard BLERO

¹ Artikel 99, § 1, tweede lid, van de programmawet van 27 december 2021, dat bij artikel 2 van het voorontwerp zou worden aangevuld, stelt dat plafond vast op 1,20 euro per daadwerkelijk afgelegde treinkilometer op het Belgische netwerk voor de circulatieperiode gaande van 1 januari 2022 tot 31 december 2025.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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 1^{er}

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

Art. 2

L'article 99, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi programme du 27 décembre 2021 est complété par la phrase suivante:

“Pour l'année 2023, le montant maximum de la diminution linéaire est augmenté pour permettre l'utilisation de la totalité du budget disponible inscrit au budget général des dépenses.”

Art. 3

L'article 100, 1^o, de la même loi, est complété par la phrase suivante:

“Un complément à ces provisions peut être versé en une fois pour l'année 2023 et est réparti par Infrabel à concurrence de 25 % par trimestre de l'année 2023, pour augmenter la réduction linéaire prévue par l'article 100.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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.

Art. 2

Artikel 99, § 1, tweede lid, van de programmawet van 27 december 2021 wordt aangevuld met de volgende zin:

“Voor het jaar 2023 wordt het maximumbedrag van de lineaire vermindering verhoogd zodat het volledige beschikbare budget dat in de algemene uitgavenbegroting is opgenomen, kan worden gebruikt.”

Art. 3

Artikel 100, 1^o, van dezelfde wet, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Een aanvulling op deze provisies kan eenmalig betaald worden voor het jaar 2023 en wordt door Infrabel verdeeld aan een verhouding van 25 % per kwartaal van het jaar 2023, teneinde de lineaire vermindering

Le montant total versé à Infrabel pour l'année 2023 est au maximum de 23.842 k euros."

Donné à Bruxelles, le 19 novembre 2023.

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

voorzien in artikel 100 te verhogen. Het totale bedrag dat voor 2023 aan Infrabel wordt betaald, bedraagt maximaal 23.842 k euro."

Gegeven te Brussel, 19 november 2023.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

COORDINATION DES ARTICLES

Texte de base	Texte adapté au projet de loi
<i>27 DECEMBRE 2021. – Loi-programme</i>	<i>27 DECEMBRE 2021. – Loi-programme</i>
[...]	[...]
TITRE 6 - Mobilité	TITRE 6 - Mobilité
CHAPITRE UNIQUE. - Mesures relatives au transport de fret ferroviaire organisant le transfert modal	CHAPITRE UNIQUE. - Mesures relatives au transport de fret ferroviaire organisant le transfert modal
Section 1 ^{re} - Définitions Art. 98. Pour l'application du présent chapitre, 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° "trimestre": la période qui court du 1er janvier au 31 mars, ou du 1er avril au 30 juin, ou du 1er juillet au 30 septembre, ou du 1er octobre au 31 décembre.	Section 1 ^{re} - Définitions Art. 98. Pour l'application du présent chapitre, 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° "trimestre": la période qui court du 1er janvier au 31 mars, ou du 1er avril au 30 juin, ou du 1er juillet au 30 septembre, ou du 1er octobre au 31 décembre.
Section 2 – Le système de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire	Section 2 – Le système de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
Art. 99. § 1 ^{er} . 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 103 de la présente loi, dans son document de référence du réseau, les modalités d'application du mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire visé à l'alinéa 2 en faveur des candidats qui répondent aux conditions reprises au paragraphe 2.	Art. 99. § 1 ^{er} . 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 103 de la présente loi, dans son document de référence du réseau, les modalités d'application du mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire visé à l'alinéa 2 en faveur des candidats qui répondent aux conditions reprises au paragraphe 2.
Ce mécanisme consiste en une diminution linéaire de maximum 1,20 euros par train-kilomètre effectivement parcouru sur le réseau	Ce mécanisme consiste en une diminution linéaire de maximum 1,20 euros par train-kilomètre effectivement parcouru sur le réseau belge pour la période de circulation allant du 1 ^{er}

belge pour la période de circulation allant du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2025. La réduction est calculée en fonction des trains-kilomètres parcourus chaque trimestre et est attribuée aux candidats répondant aux conditions visées au paragraphe 2 par Infrabel, soit par un remboursement direct ou soit par une diminution des montants facturés, au plus tard un mois après le versement par l'État à Infrabel de la provision visée à l'article 100. Si, au cours du trimestre concerné, le total des réductions auxquelles les candidats concernés peuvent prétendre conformément aux alinéas 2 et 3, dépasse la provision dont dispose Infrabel en application de l'article 100 ces réductions sont limitées au prorata de la provision disponible.	janvier 2022 au 31 décembre 2025. Pour l'année 2023, le montant maximum de la diminution linéaire est augmenté pour permettre l'utilisation de la totalité du budget disponible inscrit au budget général des dépenses. La réduction est calculée en fonction des trains-kilomètres parcourus chaque trimestre et est attribuée aux candidats répondant aux conditions visées au paragraphe 2 par Infrabel, soit par un remboursement direct ou soit par une diminution des montants facturés, au plus tard un mois après le versement par l'État à Infrabel de la provision visée à l'article 100. Si, au cours du trimestre concerné, le total des réductions auxquelles les candidats concernés peuvent prétendre conformément aux alinéas 2 et 3, dépasse la provision dont dispose Infrabel en application de l'article 100 ces réductions sont limitées au prorata de la provision disponible.
§ 2. Les activités des candidats bénéficiaires de la réduction visée au paragraphe 1^{er} 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.	§ 2. Les activités des candidats bénéficiaires de la réduction visée au paragraphe 1^{er} 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.
§ 3. Le mécanisme de réduction visé au paragraphe 1^{er} est conforme aux principes suivants: 1° il entre en application à partir du 1^{er} janvier 2022 et cesse d'être d'application le 31 décembre 2025; 2° il s'applique au transport de marchandises, à l'exclusion des parcours à vide, des parcours organisés par des associations touristiques et de la circulation des autres trains tels que les organismes notifiés, les trains techniques et les trains organisés pour le transfert de matériel entre des installations.	§ 3. Le mécanisme de réduction visé au paragraphe 1^{er} est conforme aux principes suivants: 1° il entre en application à partir du 1^{er} janvier 2022 et cesse d'être d'application le 31 décembre 2025; 2° il s'applique au transport de marchandises, à l'exclusion des parcours à vide, des parcours organisés par des associations touristiques et de la circulation des autres trains tels que les organismes notifiés, les trains techniques et les trains organisés pour le transfert de matériel entre des installations.
Section 3 – Compensation financière au bénéfice d'Infrabel	Section 3 – Compensation financière au bénéfice d'Infrabel
Art. 100. Infrabel reçoit une compensation financière suite à la diminution linéaire visée à l'article 99. Le paiement de cette compensation est soumis aux conditions suivantes:	Art. 100. Infrabel reçoit une compensation financière suite à la diminution linéaire visée à l'article 99. Le paiement de cette compensation est soumis aux conditions suivantes:

1° pour chaque trimestre compris dans la durée d'application du mécanisme prévu à l'article 99, l'État verse à Infrabel une provision égale à 25 % du budget annuel de 13 246 k euros au minimum inscrit au budget général des dépenses. Chacun de ces versements est réalisé au plus tard le 25e jour du premier mois suivant le trimestre concerné. Si cette échéance ne peut pas être respectée en raison de la date d'entrée en vigueur du présent chapitre, les montants dont le versement a été retardé sont versés à Infrabel au plus tard 25 jours après cette entrée en vigueur. 2° d'éventuels excédents des provisions versées pour les trois premiers trimestres de chaque année restent à la disposition d'Infrabel et augmentent la provision disponible pour le trimestre suivant. À la fin de chaque année, l'éventuel excédent est remboursé à l'État par Infrabel, au plus tard 6 mois après la fin de l'année concernée. Art. 101. Infrabel fournit, au plus tard le 30 avril de chaque année, au ministre compétent et au SPF Mobilité et Transports les justificatifs de la bonne mise en œuvre de ce mécanisme de réduction au cours de l'année précédente. Ces justificatifs contiennent notamment: 1° un rapport détaillé des factures payées par les candidats concernés et des réductions accordées en application des présentes dispositions; 2° les trains-kilomètres réels circulés par les candidats concernés.	1° pour chaque trimestre compris dans la durée d'application du mécanisme prévu à l'article 99, l'État verse à Infrabel une provision égale à 25 % du budget annuel de 13 246 k euros au minimum inscrit au budget général des dépenses. Chacun de ces versements est réalisé au plus tard le 25e jour du premier mois suivant le trimestre concerné. Si cette échéance ne peut pas être respectée en raison de la date d'entrée en vigueur du présent chapitre, les montants dont le versement a été retardé sont versés à Infrabel au plus tard 25 jours après cette entrée en vigueur. Un complément à ces provisions peut être versé en une fois pour l'année 2023 et est réparti par Infrabel à concurrence de 25% par trimestre de l'année 2023, pour augmenter la réduction linéaire prévue par l'article 100. Le montant total versé à Infrabel pour l'année 2023 est au maximum de 23.842 K euros; 2° d'éventuels excédents des provisions versées pour les trois premiers trimestres de chaque année restent à la disposition d'Infrabel et augmentent la provision disponible pour le trimestre suivant. À la fin de chaque année, l'éventuel excédent est remboursé à l'État par Infrabel, au plus tard 6 mois après la fin de l'année concernée. Art. 101. Infrabel fournit, au plus tard le 30 avril de chaque année, au ministre compétent et au SPF Mobilité et Transports les justificatifs de la bonne mise en œuvre de ce mécanisme de réduction au cours de l'année précédente. Ces justificatifs contiennent notamment: 1° un rapport détaillé des factures payées par les candidats concernés et des réductions accordées en application des présentes dispositions; 2° les trains-kilomètres réels circulés par les candidats concernés.
Infrabel fournit dans la mesure du possible toute information complémentaire exigée par le ministre compétent ou le SPF Mobilité et Transports dans un délai de 15 jours ouvrables.	Infrabel fournit dans la mesure du possible toute information complémentaire exigée par le ministre compétent ou le SPF Mobilité et Transports dans un délai de 15 jours ouvrables.
Section 4 – Conditions particulières pour les bénéficiaires	Section 4 – Conditions particulières pour les bénéficiaires
Art. 102. § 1^{er}. Les candidats contre lesquels des injonctions de remboursement ont été décidées	Art. 102. § 1^{er}. Les candidats contre lesquels des injonctions de remboursement ont été décidées

par la Commission européenne ne peuvent bénéficier du présent système de réduction de la redevance pour autant que les montants visés par l'injonction n'ont pas été remboursés. Les entreprises en difficultés, telles que définies par la Commission européenne dans les lignes directrices 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 réduction. Les candidats attestent du respect des alinéas 1^{er} et 2, par une déclaration sur l'honneur annexée au contrat visé à l'article 99, § 2, qu'Infrabel communique au SPF Mobilité et Transports sans retard. Les candidats fournissent toute information complémentaire exigée par le ministre compétent ou le SPF Mobilité et Transports, permettant de vérifier le bon respect des conditions d'octroi, dans un délai de 15 jours ouvrables. § 2. Lorsque le ministre compétent ou le SPF Mobilité et Transports constate qu'une réduction de redevance a bénéficié à une entreprise qui ne respectait pas les conditions d'octroi au moment de l'application de la réduction, cette réduction est remboursée à l'État par le bénéficiaire dans un délai d'un mois. En l'absence de paiement dans le délai visé à l'alinéa 1^{er}, le Roi ou son délégué charge l'Administration générale de la Perception et du Recouvrement du recouvrement par voie de contrainte des aides concernées indûment perçues, conformément à l'article 3 de la loi domaniale du 22 décembre 1949. Les montants indus ainsi recouverts reviennent au Trésor.	par la Commission européenne ne peuvent bénéficier du présent système de réduction de la redevance pour autant que les montants visés par l'injonction n'ont pas été remboursés. Les entreprises en difficultés, telles que définies par la Commission européenne dans les lignes directrices 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 réduction. Les candidats attestent du respect des alinéas 1^{er} et 2, par une déclaration sur l'honneur annexée au contrat visé à l'article 99, § 2, qu'Infrabel communique au SPF Mobilité et Transports sans retard. Les candidats fournissent toute information complémentaire exigée par le ministre compétent ou le SPF Mobilité et Transports, permettant de vérifier le bon respect des conditions d'octroi, dans un délai de 15 jours ouvrables. § 2. Lorsque le ministre compétent ou le SPF Mobilité et Transports constate qu'une réduction de redevance a bénéficié à une entreprise qui ne respectait pas les conditions d'octroi au moment de l'application de la réduction, cette réduction est remboursée à l'État par le bénéficiaire dans un délai d'un mois. En l'absence de paiement dans le délai visé à l'alinéa 1^{er}, le Roi ou son délégué charge l'Administration générale de la Perception et du Recouvrement du recouvrement par voie de contrainte des aides concernées indûment perçues, conformément à l'article 3 de la loi domaniale du 22 décembre 1949. Les montants indus ainsi recouverts reviennent au Trésor.
Section 5 – Dispositions finales	Section 5 – Dispositions finales
Art. 103. Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur des articles 98 à 102. La présente loi cesse d'être en vigueur le 30 juin 2026.	Art. 103. Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur des articles 98 à 102. La présente loi cesse d'être en vigueur le 30 juin 2026.

COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELN

Basistekst	Tekst aangepast aan het wetsontwerp
<i>27 DECEMBER 2021. - Programmawet</i>	<i>27 DECEMBER 2021. - Programmawet</i>
[...]	[...]
TITEL 6 - Mobiliteit	TITEL 6 - Mobiliteit
ENIG HOOFDSTUK. – Maatregelen inzake het goederenvervoer per spoor ter regeling van de modal shift	ENIG HOOFDSTUK. – Maatregelen inzake het goederenvervoer per spoor ter regeling van de modal shift
Afdeling 1 – Definities Art. 98. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder: 1° “kandidaat”: de kandidaten als bedoeld in artikel 3, 11°, van de Spoorcodex; 2° “netverklaring”: het stuk als bedoeld in artikel 3, 22°, van de Spoorcodex; 3° “trimester”: de periode lopende 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.	Afdeling 1 – Definities Art. 98. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder: 1° “kandidaat”: de kandidaten als bedoeld in artikel 3, 11°, van de Spoorcodex; 2° “netverklaring”: het stuk als bedoeld in artikel 3, 22°, van de Spoorcodex; 3° “trimester”: de periode lopende 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.
Afdeling 2 – Het verminderingsmechanisme van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur	Afdeling 2 – Het verminderingsmechanisme van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur
Art. 99. § 1. In afwijking van de termijnen waarin 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 voorziet, publiceert Infrabel, binnen een termijn van een maand te rekenen vanaf de inwerkingtreding van dit hoofdstuk zoals bepaald overeenkomstig artikel 103 van deze wet, in zijn netverklaring de nadere voorwaarden betreffende het verminderingsmechanisme van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in het tweede lid ten voordele van de kandidaten die beantwoorden aan de voorwaarden opgenomen in paragraaf 2.	Art. 99. § 1. In afwijking van de termijnen waarin 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 voorziet, publiceert Infrabel, binnen een termijn van een maand te rekenen vanaf de inwerkingtreding van dit hoofdstuk zoals bepaald overeenkomstig artikel 103 van deze wet, in zijn netverklaring de nadere voorwaarden betreffende het verminderingsmechanisme van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in het tweede lid ten voordele van de kandidaten die beantwoorden aan de voorwaarden opgenomen in paragraaf 2.
Dit mechanisme bestaat in een lineaire vermindering van maximum 1,20 euro per daadwerkelijk afgelegde treinkilometer op het	Dit mechanisme bestaat in een lineaire vermindering van maximum 1,20 euro per daadwerkelijk afgelegde treinkilometer op het

Belgische netwerk voor de circulatieperiode gaande van 1 januari 2022 tot 31 december 2025. De vermindering wordt berekend op basis van de afgelegde treinkilometers in elk trimester en wordt door Infrabel toegekend aan de kandidaten die beantwoorden aan de voorwaarden bedoeld in paragraaf 2, ofwel door een directe terugbetaling, ofwel door een vermindering van de gefactureerde bedragen, uiterlijk een maand na de betaling door de Staat aan Infrabel van het voorschot bedoeld in artikel 100. Indien tijdens het betreffende trimester het totaal van de verminderingen waarop de betreffende kandidaten aanspraak kunnen maken overeenkomstig tweede en derde lid, het voorschot overschrijdt waarover Infrabel beschikt met toepassing van artikel 100 worden deze verminderingen naar rato van het beschikbare voorschot beperkt.	Belgische netwerk voor de circulatieperiode gaande van 1 januari 2022 tot 31 december 2025. Voor het jaar 2023 wordt het maximumbedrag van de lineaire vermindering verhoogd zodat het volledige beschikbare budget dat in de algemene uitgavenbegroting is opgenomen, kan worden gebruikt. De vermindering wordt berekend op basis van de afgelegde treinkilometers in elk trimester en wordt door Infrabel toegekend aan de kandidaten die beantwoorden aan de voorwaarden bedoeld in paragraaf 2, ofwel door een directe terugbetaling, ofwel door een vermindering van de gefactureerde bedragen, uiterlijk een maand na de betaling door de Staat aan Infrabel van het voorschot bedoeld in artikel 100. Indien tijdens het betreffende trimester het totaal van de verminderingen waarop de betreffende kandidaten aanspraak kunnen maken overeenkomstig tweede en derde lid, het voorschot overschrijdt waarover Infrabel beschikt met toepassing van artikel 100 worden deze verminderingen naar rato van het beschikbare voorschot beperkt.
§ 2. De activiteiten van kandidaten begunstigd met de vermindering bedoeld in paragraaf 1 vallen onder een overeenkomst gesloten met Infrabel binnen het kader van het proces van toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit bedoeld in artikel 27 en volgende van de Spoorcodex.	§ 2. De activiteiten van kandidaten begunstigd met de vermindering bedoeld in paragraaf 1 vallen onder een overeenkomst gesloten met Infrabel binnen het kader van het proces van toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit bedoeld in artikel 27 en volgende van de Spoorcodex.
§ 3. Het verminderingsmechanisme bedoeld in paragraaf 1 is conform de volgende beginselen: 1° het treedt in werking vanaf 1 januari 2022 en is niet meer van toepassing op 31 december 2025; 2° het is van toepassing op het goederenvervoer, met uitsluiting van losse ritten, van ritten georganiseerd door toeristische ondernemingen en van het verkeer van andere treinen zoals de aangemelde instanties, de technische treinen en de treinen georganiseerd voor de overbrenging van materieel tussen de installaties.	§ 3. Het verminderingsmechanisme bedoeld in paragraaf 1 is conform de volgende beginselen: 1° het treedt in werking vanaf 1 januari 2022 en is niet meer van toepassing op 31 december 2025; 2° het is van toepassing op het goederenvervoer, met uitsluiting van losse ritten, van ritten georganiseerd door toeristische ondernemingen en van het verkeer van andere treinen zoals de aangemelde instanties, de technische treinen en de treinen georganiseerd voor de overbrenging van materieel tussen de installaties.

Section 3 – Financiële compensatie ten voordele van Infrabel

Art. 100. Infrabel ontvangt een financiële compensatie ten gevolge van de lineaire vermindering bedoeld in artikel 99. Voor de betaling van deze compensatie wordt aan de volgende voorwaarden voldaan:

1° voor elk trimester dat inbegrepen is in de duur van de toepassing van het mechanisme voorzien waarin artikel 99 voorziet, betaalt de Staat aan Infrabel een voorschot gelijk aan 25 % van het jaarlijkse budget van minimaal 13 246 k euro ingeschreven in de algemene uitgavenbegroting. Elk van deze betalingen wordt uiterlijk de 25e dag van de eerste maand volgend op het desbetreffende trimester verricht. Indien deze vervaldag niet gerespecteerd kan worden wegens de datum van inwerkingtreding van dit hoofdstuk, worden de bedragen waarvan de storting uitgesteld werd, gestort ten voordele van Infrabel uiterlijk 25 dagen na deze inwerkingtreding.

2° eventuele overschotten van de voorschotten die betaald worden voor de eerste drie trimesters van elk jaar blijven ter beschikking van Infrabel en vergroten het voorschot dat beschikbaar is voor het daaropvolgende trimester. Op het einde van elk jaar wordt het eventuele overschot terugbetaald aan de Staat door Infrabel, uiterlijk 6 maanden na het einde van het desbetreffende jaar.

Art. 101. Infrabel bezorgt uiterlijk op 30 april van elk jaar aan de bevoegde minister en aan de FOD Mobiliteit en Vervoer de verantwoordingsstukken voor de goede tenuitvoerlegging van dit verminderingsmechanisme tijdens het voorafgaande jaar. Deze verantwoordingsstukken bevatten met name:

1° Een gedetailleerd rapport van de facturen betaald door de betrokken kandidaten en de verminderingen toegekend met toepassing van de huidige bepalingen;

2° de werkelijk afgelegde treinkilometers van betrokken kandidaten.

Section 3 – Financiële compensatie ten voordele van Infrabel

Art. 100. Infrabel ontvangt een financiële compensatie ten gevolge van de lineaire vermindering bedoeld in artikel 99. Voor de betaling van deze compensatie wordt aan de volgende voorwaarden voldaan:

1° voor elk trimester dat inbegrepen is in de duur van de toepassing van het mechanisme voorzien waarin artikel 99 voorziet, betaalt de Staat aan Infrabel een voorschot gelijk aan 25 % van het jaarlijkse budget van minimaal 13 246 k euro ingeschreven in de algemene uitgavenbegroting. Elk van deze betalingen wordt uiterlijk de 25e dag van de eerste maand volgend op het desbetreffende trimester verricht. Indien deze vervaldag niet gerespecteerd kan worden wegens de datum van inwerkingtreding van dit hoofdstuk, worden de bedragen waarvan de storting uitgesteld werd, gestort ten voordele van Infrabel uiterlijk 25 dagen na deze inwerkingtreding. **Een aanvulling op deze provisies kan eenmalig betaald worden voor het jaar 2023 en wordt door Infrabel verdeeld aan een verhouding van 25% per kwartaal van het jaar 2023, teneinde de lineaire vermindering voorzien in artikel 100 te verhogen. Het totale bedrag dat voor 2023 aan Infrabel wordt betaald, bedraagt maximaal 23.842 k euro;**

2° eventuele overschotten van de voorschotten die betaald worden voor de eerste drie trimesters van elk jaar blijven ter beschikking van Infrabel en vergroten het voorschot dat beschikbaar is voor het daaropvolgende trimester. Op het einde van elk jaar wordt het eventuele overschot terugbetaald aan de Staat door Infrabel, uiterlijk 6 maanden na het einde van het desbetreffende jaar.

Art. 101. Infrabel bezorgt uiterlijk op 30 april van elk jaar aan de bevoegde minister en aan de FOD Mobiliteit en Vervoer de verantwoordingsstukken voor de goede tenuitvoerlegging van dit verminderingsmechanisme tijdens het voorafgaande jaar. Deze verantwoordingsstukken bevatten met name:

	1° Een gedetailleerd rapport van de facturen betaald door de betrokken kandidaten en de verminderingen toegekend met toepassing van de huidige bepalingen; 2° de werkelijk afgelegde treinkilometers van betrokken kandidaten.
Infrabel bezorgt in de mate van het mogelijke elke bijkomende informatie die de bevoegde minister of de FOD Mobiliteit en Vervoer eist binnen een termijn van 15 werkdagen.	Infrabel bezorgt in de mate van het mogelijke elke bijkomende informatie die de bevoegde minister of de FOD Mobiliteit en Vervoer eist binnen een termijn van 15 werkdagen.
Afdeling 4 – Bijzondere voorwaarden voor de begunstigden	Afdeling 4 – Bijzondere voorwaarden voor de begunstigden
Art. 102. § 1. De kandidaten waartegen de Europese Commissie bevelen tot terugbetaling heeft gedaan kunnen dit verminderingsmechanisme van de retributie niet genieten, zolang de bedragen waarnaar het betalingsbevel verwijst niet terugbetaald zijn geweest. De ondernemingen in moeilijkheden zoals bepaald door de Europese Commissie in de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden komen niet in aanmerking voor dit verminderingsmechanisme. De kandidaten staven de naleving van het eerste en tweede lid door een verklaring op erewoord die gevoegd wordt bij de overeenkomst bedoeld in artikel 99, § 2, die Infrabel onverwijld doorstuurt naar de FOD Mobiliteit en Vervoer. De kandidaten leveren elke bijkomende informatie, die de bevoegde minister of de FOD Mobiliteit en Vervoer, opvraagt teneinde de goede naleving van de toekenningsvoorwaarden te toetsen, binnen een termijn van 15 werkdagen. § 2. Indien de bevoegde minister of de FOD Mobiliteit en Vervoer vaststelt dat een vermindering van de retributie een onderneming heeft bevoordeeld die de voorwaarden voor de toekenning niet heeft nageleefd op het moment van de toepassing van de vermindering, wordt deze vermindering door de begunstigde binnen een termijn van een maand terugbetaald aan de Staat.	Art. 102. § 1. De kandidaten waartegen de Europese Commissie bevelen tot terugbetaling heeft gedaan kunnen dit verminderingsmechanisme van de retributie niet genieten, zolang de bedragen waarnaar het betalingsbevel verwijst niet terugbetaald zijn geweest. De ondernemingen in moeilijkheden zoals bepaald door de Europese Commissie in de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden komen niet in aanmerking voor dit verminderingsmechanisme. De kandidaten staven de naleving van het eerste en tweede lid door een verklaring op erewoord die gevoegd wordt bij de overeenkomst bedoeld in artikel 99, § 2, die Infrabel onverwijld doorstuurt naar de FOD Mobiliteit en Vervoer. De kandidaten leveren elke bijkomende informatie, die de bevoegde minister of de FOD Mobiliteit en Vervoer, opvraagt teneinde de goede naleving van de toekenningsvoorwaarden te toetsen, binnen een termijn van 15 werkdagen. § 2. Indien de bevoegde minister of de FOD Mobiliteit en Vervoer vaststelt dat een vermindering van de retributie een onderneming heeft bevoordeeld die de voorwaarden voor de toekenning niet heeft nageleefd op het moment van de toepassing van de vermindering, wordt deze vermindering door de begunstigde binnen een termijn van een maand terugbetaald aan de Staat.

Bij gebrek aan betaling binnen de termijn zoals bedoeld in het eerste lid belast de Koning of zijn afgevaardigde de Algemene Administratie van de Inning en de Invordering met de gedwongen invordering van de onterecht ontvangen steun overeenkomstig artikel 3 van de domaniale wet van 22 december 1949. De aldus ingevorderde nietverschuldigde bedragen komen toe aan de Schatkist.	Bij gebrek aan betaling binnen de termijn zoals bedoeld in het eerste lid belast de Koning of zijn afgevaardigde de Algemene Administratie van de Inning en de Invordering met de gedwongen invordering van de onterecht ontvangen steun overeenkomstig artikel 3 van de domaniale wet van 22 december 1949. De aldus ingevorderde nietverschuldigde bedragen komen toe aan de Schatkist.
Afdeling 5 – Slotbepalingen	Afdeling 5 – Slotbepalingen
Art. 103. De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van de artikelen 98 tot 102. Dit hoofdstuk treedt buiten werking op 30 juni 2026.	Art. 103. De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van de artikelen 98 tot 102. Dit hoofdstuk treedt buiten werking op 30 juni 2026.