

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 juni 2015

WETSONTWERP

**tot verlenging van de steunmaatregelen aan
het gecombineerd en het verspreid vervoer
voor de periode 2015-2016**

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	11
Advies van de Raad van State	31
Wetsontwerp	34
Bijlage	43

Blz.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 juin 2015

PROJET DE LOI

**portant prolongement des mesures de soutien
au transport combiné et au transport diffus
pour la période 2015-2016**

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	11
Avis du Conseil d'État	31
Projet de loi	34
Annexe	43

Pages

De regering heeft dit wetsontwerp op 19 juni 2015 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 19 juin 2015.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 24 juni 2015 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 24 juin 2015.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be*

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be*

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het bevorderen van het goederenspoorvervoer heeft een gunstige impact op het milieu. Het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer subsidiëren, blijft een weinig kostend middel om het aantal vrachtwagens te verminderen op de wegen en aldus de productie van CO₂ te verminderen.

Dit wetsontwerp beoogt:

— *een verlenging voor een periode van twee jaar van de steun aan het gecombineerd spoorvervoer zoals geregeld in de programmawet van 22 december 2008 en in het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd vervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012, regelgevende instrumenten die van kracht waren tot 31 december 2014;*

— *een verlenging voor een periode van twee jaar van de steun aan het verspreid vervoer, zoals geregeld door de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen waarbij de steun beperkt werd tot 31 december 2014.*

RÉSUMÉ

Encourager le transport ferroviaire de marchandises a un impact bénéfique sur l'environnement. Subsidier le transport combiné et le trafic diffus reste un moyen peu onéreux de diminuer le nombre de camions sur les routes et donc de réduire la production de CO₂.

Le présent projet de loi vise à permettre:

— *une prolongation pour une période de deux ans du soutien au transport combiné ferroviaire, tel qu'il est prévu dans la loi-programme du 22 décembre 2008 et dans l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012, instruments réglementaires qui étaient en vigueur jusqu'au 31 décembre 2014;*

— *une prolongation pour une période de deux ans du soutien au trafic diffus, tel qu'il est organisé par la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes dont le soutien était limité jusqu'au 31 décembre 2014.*

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het bevorderen van het goederenspoorvervoer heeft een gunstige impact op het milieu. Het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer subsidiëren, blijft een weinig kostend middel om het aantal vrachtwagens te verminderen op de wegen en aldus de productie van CO₂ te verminderen.

Dit wetsontwerp beoogt:

— een verlenging mogelijk te maken voor het gecombineerd spoorvervoer zoals voorzien in de programma-wet van 22 december 2008 en in het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd vervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012, regelgevende instrumenten die van kracht waren tot 31 december 2014;

— een verlenging mogelijk te maken voor de steun aan het verspreid vervoer, zoals georganiseerd wordt door de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen.

Gelet op de rol van het vervoer voor de Belgische economie, past de verderzetting van een politiek van steun aan het verspreid en het gecombineerd vervoer in de relancepolitiek die gewenst is door de regering. Het gaat om het ondersteunen van onze ondernemingen en hen terzelfdertijd te stimuleren om een beroep te doen op duurzame transportmodi.

De Gewesten hebben een Samenwerkingsakkoord gesloten op 31 januari 2014 waarin zij hebben afgesproken om gelijktijdig een kilometerheffing in te voeren die ten vroegste op 1 januari 2016 in voege zou zijn. Rekening houdend met deze nieuwe situatie zal de FOD Mobiliteit en Vervoer een studie uitvoeren om de opportuniteit te onderzoeken van een subsidiesysteem vanaf het jaar 2017.

EXPOSÉ DES MOTIFS

EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

Encourager le transport ferroviaire de marchandises a un impact bénéfique sur l'environnement. Subsidier le transport combiné et le trafic diffus reste un moyen peu onéreux de diminuer le nombre de camions sur les routes et donc de réduire la production de CO₂.

Le présent projet de loi vise à permettre:

— une prolongation du soutien au transport combiné ferroviaire, comme prévu dans la loi-programme du 22 décembre 2008 et dans l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012, instruments réglementaires qui étaient en vigueur jusqu'au 31 décembre 2014;

— une prolongation du soutien au trafic diffus, tel qu'il est organisé par la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes.

Etant donné le rôle du transport dans l'économie belge, la poursuite d'une politique de subventionnement aux transports diffus et combiné s'inscrit dans la politique de relance voulue par le gouvernement. Il s'agit de soutenir nos entreprises tout en les encourageant à faire appel à des modes de transport durables.

Les Régions ont conclu un Accord de coopération le 31 janvier 2014 en vertu duquel elles ont convenu d'introduire simultanément un prélèvement kilométrique qui devrait produire ses effets au plus tôt à partir du 1^{er} janvier 2016. Tenant compte de cette nouvelle situation le SPF Mobilité et Transports réalisera une étude afin d'évaluer la pertinence d'un système de subside à partir de l'année 2017.

ARTIKELSGEWIJZE VERANTWOORDING**Artikel 1**

Dit artikel behoeft geen uitleg.

HOOFDSTUK 1**Wijziging van de programmawet van
22 december 2008****Art. 2**

De programmawet van 22 december 2008 schiep het kader voor de financiële steun aan het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden. Dit artikel wijzigt de datum waarop de wet ophoudt van kracht te zijn.

De financiële steun houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.

Hiermee wordt aan de spoorsector de zekerheid gegeven dat er maatregelen genomen zijn die haar toelaten om de concurrentie met het wegvervoer beter aan te kunnen voor de komende twee jaar. In de huidige context, waarbij het wegvervoer geen enkele heffing kent, dat verband houdt met het aantal afgelegde kilometers, heeft deze financiële steun voor het spoorvervoer tot doel de concurrentie meer in evenwicht te brengen.

HOOFDSTUK 2**Wijziging van het koninklijk besluit van
15 juli 2009 betreffende de bevordering van het
gecombineerd spoorvervoer van intermodale
transporteenheden voor de periode 2009-2012****Art. 3**

Het opschrift van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 wordt gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met de tekst van het besluit.

Art. 4

Dit artikel behoeft geen uitleg.

COMMENTAIRES DES ARTICLES**Article 1^{er}**

Cet article n'appelle pas de commentaire.

CHAPITRE 1^{ER}**Modification de la loi-programme du
22 décembre 2008****Art. 2**

La loi-programme du 22 décembre 2008 fixe le cadre pour le soutien financier au transport combiné des unités de transport intermodales. Cet article modifie la date à laquelle la loi cesse d'être en vigueur.

Le soutien financier cessera donc d'être en vigueur le 31 décembre 2016.

De ce fait, la garantie est donnée au secteur ferroviaire que des mesures sont prises qui lui permettent de mieux résister à la concurrence avec le transport routier pour les deux années à venir. Dans le contexte actuel, dans lequel le transport routier ne se voit imposer aucune redevance en rapport avec le nombre de kilomètres parcourus, ce soutien financier du transport ferroviaire a pour but d'équilibrer la concurrence.

CHAPITRE 2**Modification de l'arrêté royal du
15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport
combiné ferroviaire d'unités de transport
intermodal pour la période 2009-2012****Art. 3**

L'intitulé de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 est modifié afin de leur rendre conforme avec le texte de l'arrêté.

Art. 4

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 5

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 6

Artikel 3 wordt gewijzigd om de waarden vast te stellen op basis waarvan de subsidies voor de jaren 2015 en 2016 zullen worden berekend.

De invoering van andere waarden voor de jaren 2015 en 2016 is verantwoord door het feit dat het gecombineerd spoorvervoer momenteel veel duurder is dan het wegvervoer, en dit vooral op korte afstanden. Dit komt hoofdzakelijk door de extra overslagkosten bij het spoorvervoer. Wegens milieuredenen (o.a. congestie, files, CO₂-uitstoot) is het noodzakelijk dat er in de toekomst minder vrachtwagens op de weg in België zouden rijden, en dat zowel het spooraandeel als het aandeel van de binnenvaart zouden verhogen.

Art. 7

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 8

Een bepaling wordt ingevoegd in artikel 5 van het besluit om te verduidelijken op basis van welke waarden de subsidies voor het tussenhavenselijke ITE vervoer voor de eerste zes maanden van 2013 en voor het jaar 2014 werden berekend. Daarnaast worden de waarden vastgesteld op basis waarvan de subsidies voor de jaren 2015 en 2016 zullen worden berekend.

De invoering van andere waarden voor de jaren 2015 en 2016 is verantwoord door het feit dat het gecombineerd spoorvervoer momenteel veel duurder is dan het wegvervoer, en dit vooral op korte afstanden. Dit komt hoofdzakelijk door de extra overslagkosten bij het spoorvervoer. Wegens milieuredenen (o.a. congestie, files, CO₂-uitstoot) is het noodzakelijk dat er in de toekomst minder vrachtwagens op de weg in België zouden rijden, en dat zowel het spooraandeel als het aandeel van de binnenvaart zouden verhogen.

Art. 9

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 5

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 6

L'article 3 est modifié afin de fixer les valeurs sur base desquelles les subsides seront calculés pour les années 2015 et 2016.

L'introduction d'autres valeurs pour les années 2015 et 2016 découle du fait que le transport ferroviaire combiné est pour le moment plus onéreux que le transport par route, et ce surtout pour les courtes distances. Cela provient principalement des coûts supplémentaires de transbordement. A cause de raisons environnementales (par exemple, la saturation, les embouteillages, l'émission de CO₂), il est indispensable de réduire dans le futur le nombre de camions de marchandises sur les routes en Belgique, et que tant la part de marché du rail que la celle de la navigation intérieure augmentent.

Art. 7

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 8

Une disposition est introduite à l'article 5 de l'arrêté afin de préciser sur base de quelles valeurs les subsides étaient calculés pour le transport ferroviaire interportuaire d'UTI pour les six premiers mois de l'année 2013 et pour l'année 2014. De même, sont fixées les valeurs sur base desquelles les subsides seront calculés pour les années 2015 et 2016.

L'introduction d'autres valeurs pour les années 2015 et 2016 découle du fait que le transport ferroviaire combiné est pour le moment plus onéreux que le transport par route, et ce surtout pour les courtes distances. Cela provient principalement des coûts supplémentaires de transbordement. A cause de raisons environnementales (par exemple, la saturation, les embouteillages, l'émission de CO₂), il est indispensable de réduire dans le futur le nombre de camions de marchandises sur les routes en Belgique, et que tant la part de marché du rail que la celle de la navigation intérieure augmentent.

Art. 9

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 10

Artikel 8 van het besluit wordt gewijzigd om te bepalen tot welke datum een operator een aanvraagdossier kan indienen om in aanmerking te komen voor een subsidie en tot welke datum de tabellen met vervoersgegevens kunnen worden ingediend om subsidies aan te vragen.

Er wordt ook een wijziging gedaan voor wat betreft de wijze van indiening van een aanvraagdossier en de documenten die dit dossier moet omvatten, en dit met het oog op de uitvoering van de wet van 5 mei 2014 houdende verankering van het principe van de unieke gegevensinzameling in de werking van de diensten en instanties die behoren tot of taken uitvoeren voor de overheid en tot vereenvoudiging en gelijkschakeling van elektronische en papieren formulieren.

Art. 11

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 12

Dit artikel strekt tot wijziging van artikel 10 van het besluit waarbij een zinsdeel wordt geschrapt om het op te nemen in een nieuw in te voegen artikel.

Art. 13

Met dit artikel wordt een nieuw artikel ingevoegd dat is geïnspireerd op artikel 13 van de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen inzake de behandeling van aanvraagdossiers voor subsidies met betrekking tot het verspreid vervoer.

Artikelen 14 en 15

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

Art. 16

Artikel 18 van het besluit wordt aangepast om de procedure inzake controle en goedkeuring of afwijzing van de vervoersgegevens en toekenning van de subsidies voor het gecombineerd en het verspreid vervoer op elkaar af te stemmen.

Art. 10

L'article 8 de l'arrêté est modifié afin de préciser la date jusqu'à laquelle un dossier de candidature peut être introduit pour entrer en compte pour un subside et jusqu'à quelle date les tableaux avec les données de transport peuvent être introduites afin de demander des subsides.

Une modification est faite en ce qui concerne la façon d'introduire un dossier de candidature et les documents que ce dossier doit comporter, en ce en vue d'exécuter la loi du 5 mai 2014 garantissant le principe de la collecte unique des données dans le fonctionnement des services et instances qui relèvent de ou exécutent certaines missions pour l'autorité et portant simplification et harmonisation des formulaires électroniques et papier.

Art. 11

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 12

Cet article vise à modifier l'article 10 de l'arrêté dans lequel une partie de phrase est abrogée afin de la reprendre dans un article nouvellement inséré.

Art. 13

Cet article introduit un nouvel article inspiré de l'article 13 de la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes concernant le traitement des dossiers de candidature visant à obtenir des subsides pour le trafic diffus.

Articles 14 et 15

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 16

L'article 18 de l'arrêté est adapté afin d'harmoniser la procédure relative au contrôle et à l'approbation des données de transport et l'attribution des subsides pour les transport combiné et diffus.

Art. 17

Een bepaling wordt ingevoegd om te bepalen dat de subsidiebedragen per kwartaal beperkt worden tot 25 % van het jaarbudget.

Art. 18

Artikel 19 wordt gewijzigd om aan te herinneren dat overeenkomstig de Europese regels de subsidie niet hoger mag zijn dan 30 % van de totale vervoerskosten.

Art. 19

Artikel 22 van hetzelfde besluit wordt gewijzigd om te bepalen dat de subsidieregeling ophoudt van kracht te zijn op 31 december 2016.

Daarnaast strekt de wijziging er toe om te bepalen dat de subsidies uitsluitend betrekking hebben op de transporten die zijn uitgevoerd gedurende de periode van 1 januari 2015 tot en met 31 december 2016.

Art. 20

Artikel 23 wordt opgenomen in artikel 8 van het besluit.

HOOFDSTUK 3

**Wijziging van de wet van
27 december 2012 houdende diverse dringende
bepalingen**

Art. 21

In de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen worden de verwijzingen naar de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen vervangen door de relevante verwijzingen in de Spoorcodex.

Art. 22

Dit artikel strekt tot verbetering van een foute verwijzing.

Art. 17

Un article est inséré afin de préciser que les subsides trimestriels sont limités à 25 % du budget annuel inscrit au budget fédéral.

Art. 18

L'article 19 de l'arrêté est amendé afin de rappeler que, conformément aux règles européennes, le subside ne peut pas être supérieur à 30 % des coûts de transport totaux.

Art. 19

L'article 22 du même arrêté est modifié afin de prévoir que la subvention cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2016.

Par ailleurs, la modification vise à déterminer que les subsides concernent uniquement les transports qui sont réalisés pendant la période du 1^{er} janvier 2015 jusqu'au 31 décembre 2016 inclus.

Art. 20

L'article 23 est déplacé à l'article 8 de l'arrêté.

CHAPITRE 3

**Modification de la loi du
27 décembre 2012 portant des dispositions
diverses urgentes**

Art. 21

Dans la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes, les renvois vers la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire sont remplacés par les renvois pertinents vers le Code ferroviaire.

Art. 22

Cet article vise à corriger une référence erronée.

Art. 23

Artikel 12 van dezelfde wet wordt gewijzigd om te bepalen tot welke datum een operator een aanvraagdossier kan indienen om in aanmerking te komen voor een subsidie en tot welke datum de tabellen met voersgegevens kunnen worden ingediend om subsidies aan te vragen.

Er wordt ook een wijziging gedaan voor wat betreft de wijze van indiening van een aanvraagdossier en de documenten die dit dossier moet omvatten, en dit met het oog op de uitvoering van de wet van 5 mei 2014 houdende verankering van het principe van de unieke gegevensinzameling in de werking van de diensten en instanties die behoren tot of taken uitvoeren voor de overheid en tot vereenvoudiging en gelijkschakeling van elektronische en papieren formulieren.

Art. 24

Artikel 13 van dezelfde wet wordt gewijzigd om te voorzien dat de beslissing van de minister of zijn gemachtigde wordt kenbaar gemaakt via gewone brief.

Art. 25

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 26

Artikel 17 van dezelfde wet wordt gewijzigd om te bepalen dat de spoorwegonderneming wordt geïnformeerd over het toegekende bedrag voor het kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd.

Art. 27

Een bepaling wordt ingevoegd om te bepalen dat de subsidiebedragen per kwartaal beperkt worden tot 25 % van het jaarbudget.

Art. 28 en 29

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

Art. 23

L'article 12 de la même loi est modifié afin de préciser la date jusqu'à laquelle un dossier de candidature peut être introduit pour entrer en compte pour un subside et jusqu'à quelle date les tableaux avec les données de transport peuvent être introduites afin de demander des subsides.

Une modification est faite en ce qui concerne la façon d'introduire un dossier de candidature et les documents que ce dossier doit comporter, et ce en vue d'exécuter la loi du 5 mai 2014 garantissant le principe de la collecte unique des données dans le fonctionnement des services et instances qui relèvent de ou exécutent certaines missions pour l'autorité et portant simplification et harmonisation des formulaires électroniques et papier.

Art. 24

L'article 13 de la même loi est modifié afin de prévoir que la décision du ministre ou de son délégué est notifiée par simple lettre.

Art. 25

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 26

L'article 17 de la même loi est modifié afin de préciser que l'entreprise ferroviaire est informée du montant attribué pour le trimestre pour lequel le subside est demandé.

Art. 27

Un article est inséré afin de préciser que les subsides trimestriels sont limités à 25 % du budget annuel inscrit au budget.

Art. 28 et 29

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 30

Dezelfde wet wordt gewijzigd om te bepalen dat de subsidieregeling ophoudt van kracht te zijn op 31 december 2016.

HOOFDSTUK 4

Slotbepalingen

Art. 31

Aan de bepalingen dient retroactieve werking verleend te worden omdat de verlengde periode voor het recht op subsidie begint te lopen vanaf 1 januari 2015.

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

Art. 30

Ladite loi est modifiée pour préciser que le subside cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2016.

CHAPITRE 4

Dispositions finales

Art. 31

Les dispositions doivent recevoir un effet rétroactif en raison du fait que la période prolongée pour le droit à un subside commence à courir à partir du 1^{er} janvier 2015.

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016

Artikel 1

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

HOOFDSTUK 1

Wijziging van de programmawet van 22 december 2008

Art. 2

Artikel 24 van de programmawet van 22 december 2008, gewijzigd door de wet van 15 mei 2014, wordt vervangen als volgt:

“Art. 24. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.”.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012

Art. 3

Het opschrift van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 wordt vervangen als volgt:

“Koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden”.

Art. 4

In artikel 1, 2°, van hetzelfde besluit worden de woorden “Vervoer te Land” vervangen door de woorden “Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid”.

Art. 5

In artikel 2, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010” vervangen door de woorden “, op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010 en op AB 33 51 80 31 22 01 vanaf 2013”.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l’avis du Conseil d’État

Avant-projet de loi portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016

Article 1^{er}

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

CHAPITRE 1^{ER}

Modification de la loi-programme du 22 décembre 2008

Art. 2

L’article 24 de la loi-programme du 22 décembre 2008, modifiée par la loi du 15 mai 2014, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 24. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et cesse d’être en vigueur le 31 décembre 2016.”.

CHAPITRE 2

Modification de l’arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d’unités de transport intermodal pour la période 2009-2012

Art. 3

L’intitulé de l’arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d’unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 est remplacé par ce qui suit:

“Arrêté royal relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d’unités de transport intermodal”.

Art. 4

Dans l’article 1, 2°, du même arrêté, les mots “Transport terrestre” sont remplacés par les mots “Politique de Mobilité durable et ferroviaire”.

Art. 5

Dans l’article 2, alinéa 1^{er}, du même arrêté, les mots “et à l’AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010” sont remplacés par les mots “, à l’AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010 et à l’AB 33 51 80 31 22 01 du budget à partir de 2013”.

Art. 6

In artikel 3 van hetzelfde besluit, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het derde lid wordt vervangen als volgt:

“De waardentabel is als volgt vastgesteld:

	2009	2010	2011	2012	2015
A (euro /km)	0,20	0,18	0,16	0,14	0,14
B (euro)	40	34	28	22	28

”.

2° het vierde lid wordt aangevuld met de volgende zin:

“Voor het jaar 2016 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015.”.

Art. 7

In artikel 4 van hetzelfde besluit worden de woorden “en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010” vervangen door de woorden “, op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010 en op AB 33 51 80 31 22 01 vanaf 2013”.

Art. 8

In artikel 5 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het derde lid wordt vervangen als volgt:

“De waardentabel is als volgt vastgesteld:

	2009	2010	2011	2012	2015
C (euro /km)	0,10	0,09	0,08	0,07	0,07
D (euro)	20	17	14	11	14

”.

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Voor de eerste zes maanden van het jaar 2013 en voor het jaar 2014 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2012. Voor het jaar 2016 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015.”.

Art. 9

In artikel 6, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010” vervangen door de woorden “, op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010 en op AB 33 51 80 31 22 01 vanaf 2013”.

Art. 6

A l'article 3 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Le tableau des valeurs est fixé comme suit:

	2009	2010	2011	2012	2015
A (euro /km)	0,20	0,18	0,16	0,14	0,14
B (euro)	40	34	28	22	28

”.

2° l'alinéa 4 est complété par la phrase suivante:

“Pour l'année 2016, le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.”.

Art. 7

Dans l'article 4 du même arrêté, les mots “et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010” sont remplacés par les mots “, à l'AB à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010 et à l'AB 33 51 80 31 22 01 à partir de 2013”.

Art. 8

A l'article 5 du même arrêté les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Le tableau des valeurs est fixé comme suit:

	2009	2010	2011	2012	2015
C (euro /km)	0,10	0,09	0,08	0,07	0,07
D (euro)	20	17	14	11	14

”.

2° l'article est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Pour les six premiers mois de l'année 2013 et pour l'année 2014, le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2012. Pour l'année 2016, le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.”.

Art. 9

A l'article 6, alinéa 1^{er}, du même arrêté, les mots “et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010” sont remplacés par les mots “, à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010 et à l'AB 33 51 80 31 22 01 du budget à partir de 2013”.

Art. 10

In artikel 8 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“De operators kunnen op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen om in aanmerking te komen voor een subsidie met betrekking tot één van de maatregelen beschreven in de hoofdstukken II en III en dit tot en met het einde van de maand waarin de subsidieregeling ophoudt uitwerking te hebben.”;

2° tussen het eerste en het tweede lid worden vier leden ingevoegd, luidende als volgt:

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

De tabellen met vervoersgegevens voor het bekomen van een subsidie worden ingediend uiterlijk op het einde van de maand die volgt op elk kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd.

In afwijking van het derde lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de kwartalen van 2015 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van de wet van (...) tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016, nog worden ingediend binnen de maand die volgt op het kwartaal waarin die wet wordt bekendgemaakt.

Bij gebrek aan indiening van de tabellen binnen de in het derde en vierde lid bepaalde termijn, vervalt het recht op subsidie voor die kwartalen.”.

Art. 11

In artikel 9 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“Met het oog hierop dienen de operators bij de administratie schriftelijk of elektronisch een verzoekschrift in, bestaande uit een deel algemene informatie en een deel met betrekking tot het spoorvervoer van ITE waarvoor steun wordt gevraagd.”;

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“Het deel algemene informatie dient te bevatten:

1° het ondernemingsnummer van de spoorwegonderneming;

Art. 10

A l'article 8 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

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

“Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subside relatif à une des mesures décrites aux chapitres II et III et ce jusqu'à la fin du mois qui suit le trimestre pendant lequel le subside a été accordé ou jusqu'à la fin du mois pendant lequel le subside cesse d'être en vigueur.”;

2° quatre alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 1^{er} et 2:

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

Les tableaux des données de transport pour l'obtention d'un subside sont introduits au plus tard à la fin du mois qui suit chaque trimestre pour lequel le subside est demandé.

Par dérogation à l'alinéa 3, les tableaux pour l'obtention d'un subside pour les trimestres 2015 qui ont expiré avant la publication au *Moniteur belge* de la loi du (...) portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016, peuvent encore être introduits dans le mois qui suit le trimestre au cours duquel cette loi est publiée.

A défaut de l'introduction des tableaux dans les délais prévus aux alinéas 3 et 4, le droit au subside pour ces trimestres prend fin.”.

Art. 11

A l'article 9 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

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

“A cet effet, les opérateurs introduisent auprès de l'administration une demande écrite ou électronique comprenant une partie d'information générale et une partie relative au transport ferroviaire d'UTI appelant un soutien.”;

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

“La partie d'information générale doit comprendre:

1° le numéro d'entreprise de l'entreprise ferroviaire;

2° het aantal per spoor vervoerde ITE in de voorafgaande twaalf maanden per transportrelatie. Indien, voor bepaalde maanden, het precieze aantal ITE nog niet gekend is, wordt voor deze maanden een schatting gegeven.”;

3° in het derde lid, worden in de bepaling onder 1° de woorden “de volledige periode” vervangen door de woorden “het jaar van de aanvraag”;

4° in het derde lid, worden in de bepaling onder 2° de woorden “de periode waarvoor” vervangen door de woorden “het kwartaal waarvoor”.

Art. 12

In artikel 10, 3° van hetzelfde besluit worden de woorden “, binnen de drie maanden na indiening van het volledige dossier kenbaar gemaakt aan de operator via aangetekend schrijven” geschrapt.

Art. 13

In hetzelfde besluit wordt een artikel 10/1 ingevoegd, luidende als volgt:

“Art. 10/1. De administratie onderzoekt het aanvraagdossier. De minister of zijn gemachtigde neemt een beslissing over het al dan niet in aanmerking nemen voor een subsidie. Deze beslissing wordt schriftelijk kenbaar gemaakt aan de operator binnen een termijn van twee maanden en vijftien dagen na de ontvangst van het volledige aanvraagdossier.”.

Art. 14

In artikel 16, § § 1 en 3, van hetzelfde besluit wordt in de Nederlandse tekst het woord “trimester” vervangen door het woord “kwartaal”.

Art. 15

Artikel 17 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

“Art. 17. De administratie controleert de juistheid van de in artikel 16 bedoelde tabellen.

Zij steunt hierbij, voor wat de tabellen bedoeld in artikel 16, § 1, aangaat, op de vrachtbrieven waartoe de operator haar inzage dient te verschaffen.”.

Art. 16

Artikel 18, eerste lid, van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

“Na controle van de in artikel 16 bedoelde tabellen, geeft de administratie binnen de twee maanden en vijftien dagen na het ontvangen van de voornoemde tabellen, haar goedkeuring

2° le nombre d’UTI transportées par voie ferrée au cours des douze mois précédents par relation de transport. Si, pour certains mois, le nombre précis d’UTI n’est pas encore connu, une estimation est donnée pour ces mois.”;

3° à l’alinéa 3, au 1°, les mots “la période complète” sont remplacés par les mots “l’année de la demande”;

4° à l’alinéa 3, au 2°, les mots “de la période pour laquelle” sont remplacés par les mots “du trimestre pour lequel”.

Art. 12

A l’article 10, 3°, du même arrêté, les mots “avec information à l’opérateur par lettre recommandée endéans les trois mois du dépôt du dossier complet” sont supprimés.

Art. 13

Dans le même arrêté, il est inséré un article 10/1, rédigé comme suit:

“Art. 10/1. L’administration instruit le dossier de candidature. Le ministre ou son délégué prend une décision sur l’éligibilité au subside ou non. Cette décision est notifiée par écrit à l’opérateur endéans un délai de deux mois et quinze jours suivant la réception du dossier de candidature complet.”.

Art. 14

Dans l’article 16, § § 1^{er} et 3, du même arrêté, dans le texte néerlandais, le mot “trimester” est chaque fois remplacé par le mot “kwartaal”.

Art. 15

L’article 17 du même arrêté est remplacé par ce qui suit:

“Art. 17. L’administration vérifie l’exactitude des relevés visés à l’article 16.

Elle se base, notamment, pour les tableaux visés à l’article 16, § 1^{er}, sur les lettres de voiture dont l’accès lui est assuré par l’opérateur.”.

Art. 16

L’article 18, alinéa 1^{er}, du même arrêté est remplacé par ce qui suit:

“Après vérification des tableaux visés à l’article 16, l’administration approuve ou rejette ces tableaux endéans les deux mois et quinze jours de la réception des tableaux précités et

of afwijzing van deze tabellen en informeert zij de operator over het toegekende bedrag voor het kwartaal waarvoor de subsidie gevraagd wordt. Tijdens deze termijn wisselt de administratie elke nuttige informatie uit met de operator. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt ten laatste uitgevoerd binnen de termijn van 3 maanden na het ontvangen van de voornoemde tabellen. De afwijzing van de tabellen leidt tot het verlies van het recht op subsidie voor dat kwartaal.”

Art. 17

In hetzelfde besluit wordt een artikel 18/1 ingevoegd, luidende als volgt:

“Art. 18/1. De subsidiebedragen worden toegekend per kwartaal en zijn beperkt tot 25 % van het jaarbudget dat ingeschreven is in de federale begroting.”

Art. 18

In artikel 19 van hetzelfde besluit wordt voor het eerste lid een lid toegevoegd, luidende:

“De subsidies die betaald worden, zijn beperkt tot 30 % van de vervoerskosten.”

Art. 19

Artikel 22 van hetzelfde besluit, gewijzigd door de wet van 15 mei 2014, wordt vervangen als volgt:

“Art. 22. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.

De beslissingen voor het toekennen van steun voorzien in de artikelen 2, 4 en 6 worden genomen voor de tussen 1 januari 2015 en 31 december 2016 uitgevoerde transporten.”

Art. 20

Artikel 23 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen

Art. 21

In artikel 9 van de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

Art 17

elle informe l'opérateur du montant octroyé pour le trimestre concerné. Au cours de ce délai, l'administration échange toute donnée pertinente avec l'opérateur. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans le délai de 3 mois après la transmission des tableaux précités. Le rejet des tableaux entraîne la perte des subsides pour ce trimestre.”

Dans le même arrêté, il est inséré un article 18/1, rédigé comme suit:

“Art. 18/1. Les subsides sont attribués par trimestre et sont limités à 25 % du budget annuel inscrit au budget fédéral.”

Art 18

Dans l'article 19 du même arrêté, un alinéa rédigé comme suit est inséré avant l'alinéa 1^{er}:

“Les subsides payés sont limités à 30 % des coûts de transport.”

Art. 19

L'article 22 du même arrêté, modifié par la loi 15 mai 2014, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 22. Le présent arrêté produit ses effets à partir du 1^{er} janvier 2009 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2016.

Les décisions d'octroi de subsides prévus aux articles 2, 4 et 6 sont prises pour les transports effectués du 1^{er} janvier 2015 jusqu'au 31 décembre 2016 inclus.”

Art 20

L'article 23 du même arrêté est abrogé.

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes

Art. 21

A l'article 9 de la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes, les modifications suivantes sont apportées:

1° de woorden “artikel 5, 4° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen” worden vervangen door de woorden “artikel 3, 27° van de Spoorcodex”;

2° de woorden “artikel 5, 5° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen” worden vervangen door de woorden “artikel 3, 32° van de Spoorcodex”.

Art. 22

In artikel 11 van dezelfde wet worden de woorden “artikel 2” vervangen door de woorden “artikel 10”.

Art. 23

Artikel 12 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 12. De spoorwegonderneming kan op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen om voor subsidie in aanmerking te komen en dit tot en met het einde van de maand waarin de subsidieregeling ophoudt uitwerking te hebben.

De tabellen met vervoersgegevens voor het bekomen van een subsidie worden ingediend uiterlijk op het einde van de maand die volgt op elk kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd.

In afwijking van het tweede lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de kwartalen van 2015 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van de wet van (...) tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016, nog worden ingediend binnen de maand die volgt op het kwartaal waarin die wet wordt bekendgemaakt.

Bij gebrek aan indiening van de tabellen binnen de in het tweede en derde lid bepaalde termijn, vervalt het recht op subsidie voor die kwartalen.

Het aanvraagdossier wordt schriftelijk of elektronisch ingediend via een verzoekschrift. Het aanvraagdossier omvat het ondernemingsnummer van de spoorwegonderneming.”.

Art. 24

Artikel 13 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 13. Het aanvraagdossier wordt onderzocht door het bestuur. De minister of zijn gemachtigde neemt een beslissing over het in aanmerking nemen voor een subsidie. Deze beslissing wordt schriftelijk kenbaar gemaakt aan de spoorwegonderneming uiterlijk twee maanden en vijftien dagen na ontvangst van het volledige aanvraagdossier.”.

1° les mots “l’article 5, 4°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d’exploitation ferroviaire” sont remplacés par les mots “l’article 3, 27°, du Code ferroviaire”;

2° les mots “l’article 5, 5°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d’exploitation ferroviaire” sont remplacés par les mots “l’article 3, 32°, du Code ferroviaire”.

Art. 22

A l’article 11 de la même loi les mots “l’article 2” sont remplacés par les mots “l’article 10”.

Art. 23

L’article 12 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 12. L’entreprise ferroviaire peut déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subsidie et ce jusqu’à la fin du mois pendant lequel le subsidie cesse d’être en vigueur.

Les tableaux des données de transport pour l’obtention d’un subsidie sont introduits au plus tard à la fin du mois qui suit chaque trimestre pour lequel le subsidie est demandé.

Par dérogation à l’alinéa 2, les tableaux pour l’obtention d’un subsidie pour les trimestres 2015 qui ont expiré avant la publication au *Moniteur belge* de la loi du (...) portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016, peuvent encore être introduits dans le mois qui suit le trimestre au cours duquel cette loi est publiée.

A défaut de l’introduction des tableaux dans les délais prévus aux alinéas 2 et 3, le droit au subsidie pour ces trimestres prend fin.

Le dossier de candidature est introduit par écrit ou par voie électronique au moyen d’une requête. Le dossier de candidature comprend le numéro d’entreprise de l’entreprise ferroviaire.”.

Art. 24

L’article 13 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 13. L’administration instruit le dossier de candidature. Le ministre ou son délégué prend une décision sur l’éligibilité au subsidie. Cette décision est notifiée par écrit à l’entreprise ferroviaire endéans un délai de deux mois et quinze jours suivant la réception du dossier de candidature complet.”.

Art. 25

In artikel 16 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1 worden de woorden “de periode die” vervangen door de woorden “het kwartaal dat”;

2° § 2 wordt opgeheven.

Art. 26

In artikel 17 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt: “Binnen de twee maanden en vijftien dagen na het ontvangen van de overzichten bedoeld in artikel 16, geeft het bestuur haar goedkeuring of afwijzing van deze overzichten en informeert zij de spoorwegonderneming over het toegekende bedrag voor het kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd. Tijdens deze termijn wisselt het bestuur elke nuttige informatie uit met de spoorwegonderneming. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt uiterlijk binnen een termijn van 3 maanden na het ontvangen van de voornoemde overzichten uitgevoerd. De afwijzing van de overzichten leidt tot het verlies van het recht op subsidie voor het kwartaal waarvoor de subsidie gevraagd wordt.”;

2° in het tweede lid worden de woorden “de periode die gedekt is” vervangen door de woorden “het kwartaal dat gedekt is”.

Art. 27

In dezelfde wet wordt een artikel 17/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 17/1. De subsidiebedragen worden toegekend per kwartaal en zijn beperkt tot 25 % van het jaarbudget dat ingeschreven is in de federale begroting.”.

Art. 28

Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt: “De subsidies die betaald worden, zijn beperkt tot 30 % van de vervoerskosten.”.

Art. 29

Artikel 20 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 30

Artikel 23 van dezelfde wet wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt:

Art. 25

A l'article 16 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° au § 1^{er}, les mots “la période qui” sont remplacés par les mots “le trimestre qui”;

2° le § 2 est abrogé.

Art. 26

A l'article 17 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit: “Dans les deux mois et quinze jours suivant la réception des relevés visés à l'article 16, l'administration approuve ou rejette ces relevés et elle informe l'entreprise ferroviaire du montant octroyé pour le trimestre pour lequel le subside a été demandé. Au cours de ce délai, l'administration échange toute donnée pertinente avec l'entreprise ferroviaire. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans un délai de 3 mois après la réception des relevés précités. Le rejet des relevés entraîne la perte des subsides pour le trimestre pour lequel le subside est demandé.”;

2° à l'alinéa 2, les mots “de la période couverte” sont remplacés par les mots “du trimestre couvert”.

Art. 27

Dans la même loi, il est inséré un article 17/1, rédigé comme suit:

“Art. 17/1. Les subsides sont attribués par trimestre et sont limités à 25 % du budget annuel inscrit au budget fédéral.”.

Art 28

L'article 18 de la même loi est remplacé par ce qui suit: “Les subsides payés sont limités à 30 % des coûts de transport.”.

Art. 29

L'article 20 de la même loi est abrogé.

Art. 30

L'article 23 de la même loi est complété par un second alinéa, rédigé comme suit:

“Afdeling 1 houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.”.

HOOFDSTUK 4

Slotbepalingen

Art. 31

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2015.

“La section 1^{re} cesse d’être en vigueur d’être en vigueur le 31 décembre 2016.”.

CHAPITRE 4

Dispositions finales

Art. 31

Cette loi produit ses effets le 1^{er} janvier 2015.

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	J. Galant, Minister van Mobiliteit
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Dominique.offergeld@galant.fed.be
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer_
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Myriam Juveyns; myriam.juveyns@mobilite.fgov.be _ _ _

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Ontwerp van wet houdende diverse bepalingen tot wijziging van de volgende regelgeving: 1) de programmawet van 22 december 2008; 2) het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012, en 3) de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen. _
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Verderzetting van de steun aan het gecombineerd en verspreid vervoer voor de periode 2015-2016._
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:	Verplichte raadplegingen: Betrekken van de gewesten, advies van de Inspecteur van Financiën, akkoord van de Minister van Begroting, advies van de Raad van State_ _
--	---

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:	Directie Multimodaliteit, FOD Mobiliteit en Vervoer, weblocatie van deze FOD: www.mobilite.fgov.be
--	--

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

6/03/2015

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.

Mogelijke indirecte impact op het personeel spoorwegondernemingen door behoud van de tewerkstelling, veeleer mannelijk personeel__



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.

Geen__



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

Mogelijke positieve impact door het behoud van het aandeel spoorvervoer dat minder uitstoot veroorzaakt. _ _

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

Mogelijke positieve impact door het behoud van het aandeel spoorvervoer en het behoud van banen in die sector

Consumptie- en productiepatronen .6.

Prijstabiliteit 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

Mogelijke positieve impact door het behoud van het aandeel spoor, en het verlagen van emissies en congestie op de weg,

Economische ontwikkeling .7.

Opripping 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

Mogelijke positieve impact door het behoud van het aandeel spoor, en het verlagen van congestie op de weg, indirect behoud van werkgelegenheid in andere sectoren _ _

Investeringen .8.

Investeringen 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

_ _

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

Streven naar optimalisering van de logistieke processen

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.

Sector spoorvervoer: goederenoperatoren, circa 10 ondernemingen, waarbij KMO's, soms onderdeel van grotere moederbedrijven. __

↓ 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.

Positieve impact: ondersteuning van transporten verspreid en gecombineerd vervoer __

↓ 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. __ huidige regelgeving*

b. __ ontwerp van regelgeving**

↓ 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. De regelgeving verplicht geen enkele onderneming tot het aanvragen van subsidies en dus tot het indienen van documenten. Ondernemingen die dit willen moeten zich identificeren en bewijs leveren van de gedane transporten waarvoor subsidie wordt gevraagd.

b. Bij de identificatie wordt meer beroep gedaan op bestaande gegevens

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

a. Per brief en mail __ *

b. Per brief en mail __ *

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

a. Kwartaal __ *

b. Kwartaal __ *

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

Beroep doen op bestaande databanken __

Energie .12.

Energiemix (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

Behoud van het aandeel spoorvervoer als duurzame transportmodus_ _

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

Behoud van het aandeel spoorvervoer als duurzame transportmodus_ _

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

Behoud van het aandeel spoorvervoer als duurzame transportmodus_ _

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

Behoud van het aandeel spoorvervoer als duurzame transportmodus_ _

Buiten- en binnenlucht .17.

Luchtqualiteit (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

Behoud van het aandeel spoorvervoer als duurzame transportmodus_ _

Biodiversiteit .18.

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoortrooien 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

--

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact  Leg uit.

☐ Geen impact

Behoud van het aandeel spoorvervoer als duurzame transportmodus__

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:

- | | |
|--|---|
| ☐ voedselveiligheid | ☐ inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie) |
| ☐ gezondheid en toegang tot geneesmiddelen | ☐ mobiliteit van personen |
| ☐ waardig werk | ☐ leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling) |
| ☐ lokale en internationale handel | ☐ vrede en veiligheid |

Indien er geen enkelen ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

Toepassing binnen België__

 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?

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	Jacqueline GALANT, Ministre de la Mobilité
Contact cellule stratégique (nom, email, tél.)	Dominique.offergeld@galant.fed.be
Administration compétente	SPF mobilité et Transports_
Contact administration (nom, email, tél.)	Myriam Juveyns; myriam.juveyns@mobilite.fgov.be_ _ _ _

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Le projet vise à introduire différents articles dans une loi dispositions diverses; il s'agit de modifier :-1) la loi-programme du 22 décembre 2008;-2) l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012;-3) la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes.	
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 prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016	
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 :	Consultations obligatoires : association des régions; avis de l'Inspecteur des Finances ; accord du Ministre du Budget; Avis du Conseil d'Etat. _
---	---

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

Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :	Direction Multimodalité du SPF Mobilité et Transports ; site internet de ce SPF : www.mobilite.belgium.be
---	--

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

06/03/2015

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.

Impact indirect potentiel sur les travailleurs des entreprises ferroviaires par le maintien de l'emploi, personnes plutôt masculins__



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.

Nul



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, diabète 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

Impact potentiel positive par le maintien du part modal du rail, qui a moins d'émissions

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

Impact potentiel positive par le maintien du part modal du rail, et le maintien des emplois dans le secteur

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

Impact potentiel positive par le maintien du part modal du rail, avec effet positive sur les émissions et la congestion de la route

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

Impact potentiel positive par le maintien du part modal du rail, avec effet positive sur les émissions et la congestion de la route, effet indirect de maintien d'emploi dans d'autres secteurs_ _

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

--

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

Viser une optimisation des processus logistiques

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.
 Secteur ferroviaire : opérateurs de fret, environs 10 entreprises, dont des PME, parfois filiale d'une entreprise-mère. _
- ↓ 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. __ réglementation actuelle* ↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle*, répondez aux questions 2a à 4a.	b. __ réglementation en projet** ↓ 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. La réglementation n'oblige aucune entreprise de demander des subsides et donc d'introduire des documents. Les candidats doivent s'identifier et donner des preuves des transports effectués. * _	b. Idem + Pour l'identification l'utilisation de données existantes est prévue
---	--
3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

a. Par lettre et e-mail __*	b. Par lettre et e-mail __*
-----------------------------	-----------------------------
4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

a. Par trimestre __*	b. Par trimestre __
----------------------	---------------------
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

Maintien de la part modal du rail comme mode de transport durable _ _ _ _

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

Maintien de la part modal du rail comme mode de transport durable _ _ _ _ _

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

Maintien de la part modal du rail comme mode de transport durable _ _ _ _ _

Ressources naturelles .16.

Gestion efficiente 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

Maintien de la part modal du rail comme mode de transport durable _ _ _ _ _

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

Maintien de la part modal du rail comme mode de transport durable _ _ _ _ _

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

_ _

Nuisances .19.

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez.

☐ Pas d'impact

Maintien de la part modal du rail comme mode de transport durable _ _ _ _ _

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 :

- sécurité alimentaire
- santé et accès aux médicaments
- travail décent
- commerce local et international
- revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)
- mobilité des personnes
- environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)
- paix et sécurité

Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné.

Application en Belgique _

↓ 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 ?

_ _

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 57.430/4 VAN 11 MEI 2015

Op 16 april 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 mei 2015. De kamer was samengesteld uit Pierre Vandernoot, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Luc Detroux, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck en Jacques Englebert, assessoren, en Colette Gigot, 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 Jacques Jaumotte.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 mei 2015.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, 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 deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen” moeten de drie gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het voorliggende voorontwerp.

In het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd bevinden zich evenwel alleen de afschriften van de brieven die aan de verschillende gewestregeringen zijn gezonden en die 16 maart 2015 gedagtekend zijn.

De steller van het ontwerp moet ervoor zorgen dat dit voorafgaande vormvereiste volledig wordt vervuld.

2. Overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van de wet van 15 december 2013 “houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging” moet een regelgevingsimpactanalyse worden uitgevoerd betreffende het voorliggende voorontwerp.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 57.430/4 DU 11 MAI 2015

Le 16 avril 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la ministre de la Mobilité à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 mai 2015. La chambre était composée de Pierre Vandernoot, président de chambre, Jacques Jaumotte et Luc Detroux, conseillers d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck et Jacques Englebert, assesseurs, et Colette Gigot, 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 Jacques Jaumotte.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 mai 2015.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. L'avant-projet examiné doit être soumis à la procédure d'association des trois gouvernements de région, conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 “des réformes institutionnelles”.

Ne figurent toutefois dans le dossier joint à la demande d'avis que les copies des lettres adressées aux différents gouvernements de région et datées du 16 mars 2015.

Il revient à l'auteur du projet de veiller à l'accomplissement complet de cette formalité préalable.

2. L'avant-projet examiné doit être soumis à une analyse d'impact de la réglementation, conformément aux articles 6 et 7 de la loi du 15 décembre 2013 “portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative”.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

INDIENINGSBESLUIT

Daar het om een indieningsbesluit gaat, moeten de verwijzingen naar de adviesverlening door de afdeling Wetgeving van de Raad van State worden weggelaten.

DISPOSITIEF

Artikel 5

Gelet op het beginsel van de jaarperiodiciteit van de begroting, neergelegd in artikel 174 van de Grondwet, behoort een normatieve wet, het krediet binnen de perken waarvan de subsidies die ze vaststelt, zouden worden toegekend niet exact aan te geven. De verdeling van de begrotingsmiddelen tussen de programmakredieten komt immers uitsluitend aan de begrotingswetgever toe en geldt bijgevolg slechts voor één begrotingsjaar.

Wanneer de normatieve wetgever de basisallocaties waarop de subsidies waarin hij voorziet zouden worden aangerekend, gedetailleerd aangeeft, gaat hij bovendien voorbij aan de begrotingstechniek die krachtens de wet van 22 mei 2003 “houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat” voor het opmaken van de begroting geldt. Overeenkomstig de artikelen 51 en 52 van die wet kan de bevoegde minister tijdens het begrotingsjaar en binnen de grenzen van de wettelijke kredieten de basisallocaties, die slechts onderverdelingen van de wettelijke kredieten zijn, immers herverdelen.

In plaats van de verwijzingen naar de basisallocaties in artikel 2 van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 te wijzigen, zou het beter zijn ze op te heffen. De woorden “binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting” volstaan, met naleving van het beginsel van de jaarperiodiciteit van de begroting, immers om de nagestreefde doelstelling te bereiken die erin bestaat het recht op subsidies afhankelijk te stellen van de toereikendheid van de kredieten die de begrotingswetgever jaarlijks voor die uitgaven heeft bestemd.

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 7 en 9.

Artikel 19

Het ontworpen artikel 22, tweede lid, van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 “betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012” lijkt, gelet op artikel 31 van het voorontwerp, geen nut te hebben. Het moet dus worden weggelaten.

Artikel 30

In de Franse tekst van het ontworpen artikel 23, tweede lid, moet de herhaling van de woorden “d’être en vigueur” worden geschrapt.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

ARRÊTÉ DU PRÉSENTATION

S’agissant d’un arrêté de présentation, les visas relatifs à la consultation de la section de législation du Conseil d’État doivent être omis.

DISPOSITIF

Article 5

Compte tenu du principe de l’annualité budgétaire, exprimé par l’article 174 de la Constitution, il ne convient pas qu’une loi de portée normative indique avec précision le crédit dans les limites duquel les subsides qu’elle prévoit seraient octroyés. La répartition des moyens budgétaires entre les crédits de programme est en effet une prérogative du législateur budgétaire et ne vaut, par voie de conséquence, que pour une année budgétaire.

L’indication précise par le législateur normatif des allocations de base auxquelles les subsides qu’il prévoit seraient imputées méconnaît en outre la technique budgétaire à laquelle répond l’élaboration du budget, en vertu de la loi du 22 mai 2003 “portant organisation du budget et de la comptabilité de l’État fédéral”, puisque, conformément aux articles 51 et 52 de cette loi, le ministre compétent peut, pendant l’année budgétaire et dans les limites des crédits légaux, procéder à une nouvelle ventilation de ces allocations de base qui ne sont que des subdivisions des crédits légaux.

Plutôt que de modifier dans l’article 2 de l’arrêté royal du 15 juillet 2009 les références aux allocations de base, mieux vaudrait abroger ces références. Les mots “dans les limites du crédit inscrit au budget” suffisent en effet, dans le respect du principe de l’annualité budgétaire, à atteindre l’objectif poursuivi qui est de conditionner le droit aux subsides à la suffisance des crédits que le législateur budgétaire aura décidé annuellement de prévoir pour ces dépenses.

La même observation vaut pour les articles 7 et 9.

Article 19

Compte tenu de l’article 31 de l’avant-projet, l’article 22, alinéa 2, en projet de l’arrêté royal du 15 juillet 2009 “relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d’unités de transport intermodal pour la période 2009-2012” semble dépourvu d’utilité. Il doit donc être omis.

Article 30

Dans le texte français de l’article 23, alinéa 2, en projet, il convient d’omettre la répétition des mots “d’être en vigueur”.

SLOTOPMERKING

In de verschillende artikelen van het voorontwerp moet de inleidende zin worden herzien teneinde daarin de te wijzigen bepalingen te vermelden met opgave van de vroegere wijzigingen die in elk van die bepalingen zijn aangebracht, en die nog steeds geldig zijn.¹

Dat geldt inzonderheid voor de beoogde wijzigingen van verschillende bepalingen van het voornoemde koninklijk besluit van 15 juli 2009, waarvan sommige gewijzigd zijn bij de wetten van 28 juni 2013 en 15 mei 2014.²

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre VANDERNOOT

OBSERVATION FINALE

Il convient de revoir les phrases liminaires des différents articles de l'avant-projet afin d'y mentionner les dispositions à modifier par l'indication des modifications que chacune de ces dispositions a subies et qui sont toujours en vigueur ¹.

Il en va notamment ainsi pour les modifications envisagées à diverses dispositions de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 précité, dont certaines ont été modifiées par les lois du 28 juin 2013 et du 15 mai 2014 ².

Le greffier,

Colette GIGOT

Le Président,

Pierre VANDERNOOT

¹ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek — Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tabblad "Wetgevingstechniek", aanbeveling 113 en formule F 4-2-1-1 en volgende.

² Zie bijvoorbeeld de artikelen 3 en 8 van dat besluit.

¹ *Principes de technique législative — Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 113 et formules F 4-2-1-1 et suivantes.

² Voir à titre d'exemples les articles 3 et 8 de cet arrêté.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, artikel 3, § 1;

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.

HOOFDSTUK 1

**Wijziging van de programmawet van
22 december 2008**

Art. 2

Artikel 24 van de programmawet van 22 december 2008, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014, wordt vervangen als volgt:

“Art. 24. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.”.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Vu les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, l'article 3, § 1^{er};

Sur la proposition de la ministre à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

La ministre de la Mobilité est chargée 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.

CHAPITRE 1^{ER}

**Modification de la loi-programme du
22 décembre 2008**

Art. 2

L'article 24 de la loi-programme du 22 décembre 2008, modifiée par la loi du 15 mai 2014, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 24. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2016.”.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012

Art. 3

Het opschrift van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 wordt vervangen als volgt:

“Koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden”.

Art. 4

In artikel 1, 2°, van hetzelfde besluit worden de woorden “Vervoer te Land” vervangen door de woorden “Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid”.

Art. 5

In artikel 2, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010” geschrapt.

Art. 6

In artikel 3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de wet van 28 juni 2013 en bij de wet van 15 mei 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het derde lid wordt vervangen als volgt:

“De waardentabel is als volgt vastgesteld:

	2009	2010	2011	2012	2015
A (euro /km)	0,20	0,18	0,16	0,14	0,14
B (euro)	40	34	28	22	28

”,

2° het vierde lid wordt aangevuld met de volgende zin:

“Voor het jaar 2016 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015.”.

CHAPITRE 2

Modification de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012

Art. 3

L'intitulé de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 est remplacé par ce qui suit:

“Arrêté royal relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal”.

Art. 4

Dans l'article 1, 2°, du même arrêté, les mots “Transport terrestre” sont remplacés par les mots “Politique de Mobilité durable et ferroviaire”.

Art. 5

Dans l'article 2, alinéa 1^{er}, du même arrêté, les mots “à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010” sont supprimés.

Art. 6

A l'article 3 du même arrêté, modifié par la loi du 28 juin 2013 et par la loi du 15 mai 2014, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Le tableau des valeurs est fixé comme suit:

	2009	2010	2011	2012	2015
A (euro /km)	0,20	0,18	0,16	0,14	0,14
B (euro)	40	34	28	22	28

”,

2° l'alinéa 4 est complété par la phrase suivante:

“Pour l'année 2016, le subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.”.

Art. 7

In artikel 4 van hetzelfde besluit worden de woorden “op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010” geschrapt.

Art. 8

In artikel 5 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het derde lid wordt vervangen als volgt:

“De waardentabel is als volgt vastgesteld:

	2009	2010	2011	2012	2015
C (euro /km)	0,10	0,09	0,08	0,07	0,07
D (euro)	20	17	14	11	14

”.

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Voor de eerste zes maanden van het jaar 2013 en voor het jaar 2014 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2012. Voor het jaar 2016 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015.”.

Art. 9

In artikel 6, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010” geschrapt.

Art. 10

In artikel 8 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“De operatoren kunnen op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen om in aanmerking te komen voor een subsidie met betrekking tot één van de maatregelen beschreven in de hoofdstukken II en III en dit tot en met het einde van de maand waarin de subsidieregeling ophoudt uitwerking te hebben.”;

Art. 7

Dans l'article 4 du même arrêté, les mots “à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010” sont supprimés.

Art. 8

A l'article 5 du même arrêté les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Le tableau des valeurs est fixé comme suit:

	2009	2010	2011	2012	2015
C (euro /km)	0,10	0,09	0,08	0,07	0,07
D (euro)	20	17	14	11	14

”.

2° l'article est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Pour les six premiers mois de l'année 2013 et pour l'année 2014, le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2012. Pour l'année 2016, le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.”.

Art. 9

A l'article 6, alinéa 1^{er}, du même arrêté, les mots “à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010” sont supprimés.

Art. 10

A l'article 8 du même arrêté, modifié par la loi du 15 mai 2014, les modifications suivantes sont apportées:

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

“Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subside relatif à une des mesures décrites aux chapitres II et III et ce jusqu'à la fin du mois qui suit le trimestre pendant lequel le subside a été accordé ou jusqu'à la fin du mois pendant lequel le subside cesse d'être en vigueur.”;

2° tussen het eerste en het tweede lid worden vier leden ingevoegd, luidende als volgt:

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

De tabellen met vervoersgegevens voor het bekomen van een subsidie worden ingediend uiterlijk op het einde van de maand die volgt op elk kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd.

In afwijking van het derde lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de kwartalen van 2015 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van de wet van (...) tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016, nog worden ingediend binnen de maand die volgt op het kwartaal waarin die wet wordt bekendgemaakt.

Bij gebrek aan indiening van de tabellen binnen de in het derde en vierde lid bepaalde termijn, vervalt het recht op subsidie voor die kwartalen.”.

Art. 11

In artikel 9 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“Met het oog hierop dienen de operatoren bij de administratie schriftelijk of elektronisch een verzoekschrift in, bestaande uit een deel algemene informatie en een deel met betrekking tot het spoorvervoer van ITE waarvoor steun wordt gevraagd.”;

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“Het deel algemene informatie dient te bevatten:
1° het ondernemingsnummer van de spoorwegonderneming;

2° het aantal per spoor vervoerde ITE in de voorafgaande twaalf maanden per transportrelatie. Indien, voor bepaalde maanden, het precieze aantal ITE nog niet gekend is, wordt voor deze maanden een schatting gegeven.”;

2° quatre alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 1^{er} et 2:

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

Les tableaux des données de transport pour l’obtention d’un subside sont introduits au plus tard à la fin du mois qui suit chaque trimestre pour lequel le subside est demandé.

Par dérogation à l’alinéa 3, les tableaux pour l’obtention d’un subside pour les trimestres 2015 qui ont expiré avant la publication au *Moniteur belge* de la loi du (...) portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016, peuvent encore être introduits dans le mois qui suit le trimestre au cours duquel cette loi est publiée.

A défaut de l’introduction des tableaux dans les délais prévus aux alinéas 3 et 4, le droit au subside pour ces trimestres prend fin.”.

Art. 11

A l’article 9 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° l’alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“A cet effet, les opérateurs introduisent auprès de l’administration une demande écrite ou électronique comprenant une partie d’information générale et une partie relative au transport ferroviaire d’UTI appelant un soutien.”;

2° l’alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“La partie d’information générale doit comprendre:

1° le numéro d’entreprise de l’entreprise ferroviaire;

2° le nombre d’UTI transportées par voie ferrée au cours des douze mois précédents par relation de transport. Si, pour certains mois, le nombre précis d’UTI n’est pas encore connu, une estimation est donnée pour ces mois.”;

3° in het derde lid, worden in de bepaling onder 1° de woorden “de volledige periode” vervangen door de woorden “het jaar van de aanvraag”;

4° in het derde lid, worden in de bepaling onder 2° de woorden “de periode waarvoor” vervangen door de woorden “het kwartaal waarvoor”.

Art. 12

In artikel 10, 3° van hetzelfde besluit worden de woorden “, binnen de drie maanden na indiening van het volledige dossier kenbaar gemaakt aan de operator via aangetekend schrijven” geschrapt.

Art. 13

In hetzelfde besluit wordt een artikel 10/1 ingevoegd, luidende als volgt:

“Art. 10/1. De administratie onderzoekt het aanvraag-dossier. De minister of zijn gemachtigde neemt een beslissing over het al dan niet in aanmerking nemen voor een subsidie. Deze beslissing wordt schriftelijk kenbaar gemaakt aan de operator binnen een termijn van twee maanden en vijftien dagen na de ontvangst van het volledige aanvraagdossier.”.

Art. 14

In artikel 16, § § 1 en 3, van hetzelfde besluit wordt in de Nederlandse tekst het woord “trimester” vervangen door het woord “kwartaal”.

Art. 15

Artikel 17 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

“Art. 17. De administratie controleert de juistheid van de in artikel 16 bedoelde tabellen.

Zij steunt hierbij, voor wat de tabellen bedoeld in artikel 16, § 1, aangaat, op de vrachtbrieven waartoe de operator haar inzage dient te verschaffen.”.

Art. 16

Artikel 18, eerste lid, van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

3° à l’alinéa 3, au 1°, les mots “la période complète” sont remplacés par les mots “l’année de la demande”;

4° à l’alinéa 3, au 2°, les mots “de la période pour laquelle” sont remplacés par les mots “du trimestre pour lequel”.

Art. 12

A l’article 10, 3°, du même arrêté, les mots “avec information à l’opérateur par lettre recommandée endéans les trois mois du dépôt du dossier complet” sont supprimés.

Art. 13

Dans le même arrêté, il est inséré un article 10/1, rédigé comme suit:

“Art. 10/1. L’administration instruit le dossier de candidature. Le ministre ou son délégué prend une décision sur l’éligibilité au subside ou non. Cette décision est notifiée par écrit à l’opérateur endéans un délai de deux mois et quinze jours suivant la réception du dossier de candidature complet.”.

Art. 14

Dans l’article 16, § § 1^{er} et 3, du même arrêté, dans le texte néerlandais, le mot “trimester” est chaque fois remplacé par le mot “kwartaal”.

Art. 15

L’article 17 du même arrêté est remplacé par ce qui suit:

“Art. 17. L’administration vérifie l’exactitude des relevés visés à l’article 16.

Elle se base, notamment, pour les tableaux visés à l’article 16, § 1^{er}, sur les lettres de voiture dont l’accès lui est assuré par l’opérateur.”.

Art. 16

L’article 18, alinéa 1^{er}, du même arrêté est remplacé par ce qui suit:

“Na controle van de in artikel 16 bedoelde tabellen, geeft de administratie binnen de twee maanden en vijftien dagen na het ontvangen van de voornoemde tabellen, haar goedkeuring of afwijzing van deze tabellen en informeert zij de operator over het toegekende bedrag voor het kwartaal waarvoor de subsidie gevraagd wordt. Tijdens deze termijn wisselt de administratie elke nuttige informatie uit met de operator. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt ten laatste uitgevoerd binnen de termijn van 3 maanden na het ontvangen van de voornoemde tabellen. De afwijzing van de tabellen leidt tot het verlies van het recht op subsidie voor dat kwartaal.”

Art. 17

In hetzelfde besluit wordt een artikel 18/1 ingevoegd, luidende als volgt:

“Art. 18/1. De subsidiebedragen worden toegekend per kwartaal en zijn beperkt tot 25 % van het jaarbudget dat ingeschreven is in de federale begroting.”

Art. 18

In artikel 19 van hetzelfde besluit wordt voor het eerste lid een lid toegevoegd, luidende:

“De subsidies die betaald worden, zijn beperkt tot 30 % van de vervoerskosten.”

Art. 19

Artikel 22 van hetzelfde besluit, gewijzigd door de wet van 15 mei 2014, wordt vervangen als volgt:

“Art. 22. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.”

Art. 20

Artikel 23 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

“Après vérification des tableaux visés à l'article 16, l'administration approuve ou rejette ces tableaux endéans les deux mois et quinze jours de la réception des tableaux précités et elle informe l'opérateur du montant octroyé pour le trimestre concerné. Au cours de ce délai, l'administration échange toute donnée pertinente avec l'opérateur. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans le délai de 3 mois après la transmission des tableaux précités. Le rejet des tableaux entraîne la perte des subsides pour ce trimestre.”

Art 17

Dans le même arrêté, il est inséré un article 18/1, rédigé comme suit:

“Art. 18/1. Les subsides sont attribués par trimestre et sont limités à 25 % du budget annuel inscrit au budget fédéral.”

Art 18

Dans l'article 19 du même arrêté, un alinéa rédigé comme suit est inséré avant l'alinéa 1^{er}:

“Les subsides payés sont limités à 30 % des coûts de transport.”

Art. 19

L'article 22 du même arrêté, modifié par la loi 15 mai 2014, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 22. Le présent arrêté produit ses effets à partir du 1^{er} janvier 2009 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2016.”

Art 20

L'article 23 du même arrêté est abrogé.

HOOFDSTUK 3

**Wijziging van de wet van
27 december 2012 houdende diverse dringende
bepalingen**

Art. 21

In artikel 9 van de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “artikel 5, 4° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen” worden vervangen door de woorden “artikel 3, 27° van de Spoorcodex”;

2° de woorden “artikel 5, 5° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen” worden vervangen door de woorden “artikel 3, 32° van de Spoorcodex”.

Art. 22

In artikel 11 van dezelfde wet worden de woorden “artikel 2” vervangen door de woorden “artikel 10”.

Art. 23

Artikel 12 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 12. De spoorwegonderneming kan op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen om voor subsidie in aanmerking te komen en dit tot en met het einde van de maand waarin de subsidieregeling ophoudt uitwerking te hebben.

De tabellen met vervoersgegevens voor het bekomen van een subsidie worden ingediend uiterlijk op het einde van de maand die volgt op elk kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd.

In afwijking van het tweede lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de kwartalen van 2015 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van de wet van (...) tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016, nog worden ingediend binnen de maand die volgt op het kwartaal waarin die wet wordt bekendgemaakt.

Bij gebrek aan indiening van de tabellen binnen de in het tweede en derde lid bepaalde termijn, vervalt het recht op subsidie voor die kwartalen.

CHAPITRE 3

**Modification de la loi du
27 décembre 2012 portant des dispositions
diverses urgentes**

Art. 21

A l'article 9 de la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “l'article 5, 4°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire” sont remplacés par les mots “l'article 3, 27°, du Code ferroviaire”;

2° les mots “l'article 5, 5°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire” sont remplacés par les mots “l'article 3, 32°, du Code ferroviaire”.

Art. 22

A l'article 11 de la même loi les mots “l'article 2” sont remplacés par les mots “l'article 10”.

Art 23

L'article 12 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 12. L'entreprise ferroviaire peut déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subside et ce jusqu'à la fin du mois pendant lequel le subside cesse d'être en vigueur.

Les tableaux des données de transport pour l'obtention d'un subside sont introduits au plus tard à la fin du mois qui suit chaque trimestre pour lequel le subside est demandé.

Par dérogation à l'alinéa 2, les tableaux pour l'obtention d'un subside pour les trimestres 2015 qui ont expiré avant la publication au *Moniteur belge* de la loi du (...) portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016, peuvent encore être introduits dans le mois qui suit le trimestre au cours duquel cette loi est publiée.

A défaut de l'introduction des tableaux dans les délais prévus aux alinéas 2 et 3, le droit au subside pour ces trimestres prend fin.

Het aanvraagdossier wordt schriftelijk of elektronisch ingediend via een verzoekschrift. Het aanvraagdossier omvat het ondernemingsnummer van de spoorwegonderneming.”.

Art. 24

Artikel 13 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 13. Het aanvraagdossier wordt onderzocht door het bestuur. De minister of zijn gemachtigde neemt een beslissing over het in aanmerking nemen voor een subsidie. Deze beslissing wordt schriftelijk kenbaar gemaakt aan de spoorwegonderneming uiterlijk twee maanden en vijftien dagen na ontvangst van het volledige aanvraagdossier.”.

Art. 25

In artikel 16 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1 worden de woorden “de periode die” vervangen door de woorden “het kwartaal dat”;

2° § 2 wordt opgeheven.

Art. 26

In artikel 17 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt: “Binnen de twee maanden en vijftien dagen na het ontvangen van de overzichten bedoeld in artikel 16, geeft het bestuur haar goedkeuring of afwijzing van deze overzichten en informeert zij de spoorwegonderneming over het toegekende bedrag voor het kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd. Tijdens deze termijn wisselt het bestuur elke nuttige informatie uit met de spoorwegonderneming. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt uiterlijk binnen een termijn van 3 maanden na het ontvangen van de voornoemde overzichten uitgevoerd. De afwijzing van de overzichten leidt tot het verlies van het recht op subsidie voor het kwartaal waarvoor de subsidie gevraagd wordt.”;

2° in het tweede lid worden de woorden “de periode die gedekt is” vervangen door de woorden “het kwartaal dat gedekt is”.

Le dossier de candidature est introduit par écrit ou par voie électronique au moyen d’une requête. Le dossier de candidature comprend le numéro d’entreprise de l’entreprise ferroviaire.”.

Art. 24

L’article 13 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 13. L’administration instruit le dossier de candidature. Le ministre ou son délégué prend une décision sur l’éligibilité au subside. Cette décision est notifiée par écrit à l’entreprise ferroviaire endéans un délai de deux mois et quinze jours suivant la réception du dossier de candidature complet.”.

Art. 25

A l’article 16 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° au § 1^{er}, les mots “la période qui” sont remplacés par les mots “le trimestre qui”;

2° le § 2 est abrogé.

Art. 26

A l’article 17 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l’alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit: “Dans les deux mois et quinze jours suivant la réception des relevés visés à l’article 16, l’administration approuve ou rejette ces relevés et elle informe l’entreprise ferroviaire du montant octroyé pour le trimestre pour lequel le subside a été demandé. Au cours de ce délai, l’administration échange toute donnée pertinente avec l’entreprise ferroviaire. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans un délai de 3 mois après la réception des relevés précités. Le rejet des relevés entraîne la perte des subsides pour le trimestre pour lequel le subside est demandé.”;

2° à l’alinéa 2, les mots “de la période couverte” sont remplacés par les mots “du trimestre couvert”.

Art. 27

In dezelfde wet wordt een artikel 17/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 17/1. De subsidiebedragen worden toegekend per kwartaal en zijn beperkt tot 25 % van het jaarbudget dat ingeschreven is in de federale begroting.”.

Art. 28

Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt: “De subsidies die betaald worden, zijn beperkt tot 30 % van de vervoerskosten.”.

Art. 29

Artikel 20 van dezelfde wet, vervangen door de wet van 28 juni 2013 en gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014, wordt opgeheven.

Art. 30

Artikel 23 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 28 juni 2013, wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt:

“Afdeling 1 houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.”.

HOOFDSTUK 4

Slotbepalingen

Art. 31

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2015.

Gegeven te Brussel, 7 juni 2015

FILIP

Van Koningswege:

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

Art. 27

Dans la même loi, il est inséré un article 17/1, rédigé comme suit:

“Art. 17/1. Les subsides sont attribués par trimestre et sont limités à 25 % du budget annuel inscrit au budget fédéral.”.

Art 28

L'article 18 de la même loi est remplacé par ce qui suit: “Les subsides payés sont limités à 30 % des coûts de transport.”.

Art. 29

L'article 20 de la même loi, remplacé par la loi du 28 juin 2013 et modifié par la loi du 15 mai 2014, est abrogé.

Art. 30

L'article 23 de la même loi, modifié par la loi du 28 juin 2013, est complété par un second alinéa, rédigé comme suit:

“La section 1^{re} cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2016.”.

CHAPITRE 4

Dispositions finales

Art. 31

La présente loi produit ses effets le 1^{er} janvier 2015.

Donné à Bruxelles, le 7 juin 2015

PHILIPPE

Par le Roi:

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

BIJLAGEN

ANNEXES

Nieuwe versie van de Programmawet van 22 december 2008 (na wijziging)

Oorspronkelijke versie van de Programmawet van 22 december 2008 (vóór wijziging)

HOOFDSTUK 3. - Bevordering van het gecombineerd vervoer per spoor.

HOOFDSTUK 3. - Bevordering van het gecombineerd vervoer per spoor.

Art. 24. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.

Art. 24. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2014.

Nouvelle version de la loi-programme du 22 décembre 2008 (après modification)

CHAPITRE 3. - Promotion du transport combiné ferroviaire.

Art. 24. *Le présent chapitre entre en vigueur le 1er janvier 2009 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2016.*

Version originale de la loi-programme du 22 décembre 2008 (avant modification)

CHAPITRE 3. - Promotion du transport combiné ferroviaire.

Art. 24. *Le présent chapitre entre en vigueur le 1er janvier 2009 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2014.*

Nieuwe versie van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 (na wijziging)

Koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden.

HOOFDSTUK I. - Begripsomschrijvingen

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° Minister : de Minister of de Staatssecretaris die bevoegd is voor mobiliteit;

2° administratie : het Directoraat-generaal *Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid* van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° vrachtbrief : ieder document dat wordt opgesteld overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), bijlage B bij het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol 1990, goedgekeurd bij de wet van 29 augustus 1997;

4° havengebied : havenzone van Antwerpen of Brugge-Zeebrugge, zoals omschreven door de Koning in uitvoering van de artikelen 35 en 37 van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités;

5° bloktrein : spoortransport uitsluitend bestemd voor het vervoer van ITE (Intermodale Transport Eenheid) met een capaciteit van minstens 40 TEU, het voorwerp uitmakend van een treinpad per reis geregistreerd;

6° TEU (Twenty feet Equivalent Unit) : maateenheid voor een container met een hoogte van 2,591 meter, een breedte van 2,438 meter en een lengte van 6,058 meter;

7° ITE km : afstand uitgedrukt in kilometer, waarover een ITE per spoor wordt vervoerd;

8° spoorkosten : de kosten voor het rijden van de trein (inclusief de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de kosten voor energie, voor de locomotief en voor de vorming van de treinen), de wagonkosten en de administratiekosten van de operator voor het organiseren van het vervoer van ITE per spoor;

Oorspronkelijke tekst van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 (vóór wijziging)

Koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012.

HOOFDSTUK I. - Begripsomschrijvingen

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° Minister : de Minister of de Staatssecretaris die bevoegd is voor mobiliteit;

2° administratie : het Directoraat-generaal *Vervoer te Land* van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° vrachtbrief : ieder document dat wordt opgesteld overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), bijlage B bij het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol 1990, goedgekeurd bij de wet van 29 augustus 1997;

4° havengebied : havenzone van Antwerpen of Brugge-Zeebrugge, zoals omschreven door de Koning in uitvoering van de artikelen 35 en 37 van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités;

5° bloktrein : spoortransport uitsluitend bestemd voor het vervoer van ITE (Intermodale Transport Eenheid) met een capaciteit van minstens 40 TEU, het voorwerp uitmakend van een treinpad per reis geregistreerd;

6° TEU (Twenty feet Equivalent Unit) : maateenheid voor een container met een hoogte van 2,591 meter, een breedte van 2,438 meter en een lengte van 6,058 meter;

7° ITE km : afstand uitgedrukt in kilometer, waarover een ITE per spoor wordt vervoerd;

8° spoorkosten : de kosten voor het rijden van de trein inclusief de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de kosten voor energie, voor de locomotief en voor de vorming van de treinen, de wagonkosten en de administratiekosten van de operator voor het organiseren van het vervoer van ITE per spoor;

9° overslagkosten : de kosten met betrekking tot de overslagbewegingen van ITE tussen het transportmaterieel van de verschillende modi;

10° relatie : regelmatige dienst van bloktreinen.

HOOFDSTUK II. - Ondersteuning van het binnenlands ITE vervoer per spoor

Art. 2. Elke operator, die per spoor ITE vervoert tussen twee overslagcentra of knooppunten op het Belgische grondgebied over een minimale afstand van 51 kilometer, geniet onder de voorwaarden bepaald in dit besluit een subsidie, ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

In geval van ophaling van ITE teneinde ze te groeperen en te verzenden naar andere landen of de distributie van uit andere landen afkomstige ITE naar verschillende opslagcentra op Belgisch grondgebied, valt elke georganiseerde relatie onder het toekennen van subsidie voorzien in dit hoofdstuk.

In het geval de twee overslagcentra of knooppunten tussen dewelke het spoorvervoer plaatsvindt zich in twee verschillende havengebieden bevinden, vallen deze transporten onder het toekennen van de subsidie voorzien in hoofdstuk III.

Art. 3. De in het eerste en tweede lid van artikel 2 bedoelde subsidie wordt toegekend voor elke vervoerde ITE volgens de voorwaarden van dit besluit en wordt berekend volgens volgende formule :

$$(A \times \text{ITE Km}) + B$$

" A " staat voor een jaarlijks degressieve factor, uitgedrukt in euro per kilometer;

" ITE km " staat voor het aantal per spoor afgelegde kilometer op het traject;

" B " staat voor een forfait met betrekking tot de overslag, jaarlijks degressief, uitgedrukt in euro.

De elementen " A " en " B " zijn het onderwerp van een waarde bepaald in functie van het toekenningsjaar.

9° overslagkosten : de kosten met betrekking tot de overslagbewegingen van ITE tussen het transportmaterieel van de verschillende modi;

10° relatie : regelmatige dienst van bloktreinen.

HOOFDSTUK II. - Ondersteuning van het binnenlands ITE vervoer per spoor

Art. 2. Elke operator, die per spoor ITE vervoert tussen twee overslagcentra of knooppunten op het Belgische grondgebied over een minimale afstand van 51 kilometer, geniet onder de voorwaarden bepaald in dit besluit een subsidie, ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010.

In geval van ophaling van ITE teneinde ze te groeperen en te verzenden naar andere landen of de distributie van uit andere landen afkomstige ITE naar verschillende opslagcentra op Belgisch grondgebied, valt elke georganiseerde relatie onder het toekennen van subsidie voorzien in dit hoofdstuk.

In het geval de twee overslagcentra of knooppunten tussen dewelke het spoorvervoer plaatsvindt zich in twee verschillende havengebieden bevinden, vallen deze transporten onder het toekennen van de subsidie voorzien in hoofdstuk III.

Art. 3. De in het eerste en tweede lid van artikel 2 bedoelde subsidie wordt toegekend voor elke vervoerde ITE volgens de voorwaarden van dit besluit en wordt berekend volgens volgende formule :

$$(A \times \text{ITE Km}) + B$$

" A " staat voor een jaarlijks degressieve factor, uitgedrukt in euro per kilometer;

" ITE km " staat voor het aantal per spoor afgelegde kilometer op het traject;

" B " staat voor een forfait met betrekking tot de overslag, jaarlijks degressief, uitgedrukt in euro.

De elementen " A " en " B " zijn het onderwerp van een waarde bepaald in functie van het toekenningsjaar.

De waardentabel is als volgt vastgelegd :

	2009	2010	2011	2012	2015
<i>A (euro /km)</i>	0,20	0,18	0,16	0,14	0,14
<i>B (euro)</i>	40	34	28	22	28

Voor de eerste zes maanden van het jaar 2013 en voor het jaar 2014 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2012. *Voor het jaar 2016 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015.*

HOOFDSTUK III. - Ondersteuning van het tussenhavenlijke ITE vervoer per spoor

Art. 4. Elke operator die door middel van een bloktrein ITE vervoert tussen overslagcentra gelegen in twee havengebieden in België en over een minimale afstand van 51 km geniet onder de in dit besluit vastgestelde voorwaarden een subsidie, ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Art. 5. De in artikel 4 bedoelde subsidie wordt toegekend voor elke vervoerde ITE volgens volgende formule :

$$(C \times \text{ITE Km}) + D$$

" C " staat voor een jaarlijks degressieve factor, uitgedrukt in euro per kilometer;

" ITE Km " staat voor het aantal per spoor afgelegde kilometer van het traject;

" D " staat voor een forfait met betrekking tot de overslag, jaarlijks degressief, uitgedrukt in euro.

De elementen " C " en " D " zijn het onderwerp van een waarde bepaald in functie van het toekenningsjaar, respectievelijk de helft van de waarden " A " en " B ".

De waardentabel is als volgt vastgelegd :

	2009	2010	2011	2012
<i>A (euro /km)</i>	0,20	0,18	0,16	0,14
<i>B (euro)</i>	40	34	28	22

Voor de eerste zes maanden van het jaar 2013 en voor het jaar 2014 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2012.

HOOFDSTUK III. - Ondersteuning van het tussenhavenlijke ITE vervoer per spoor

Art. 4. Elke operator die door middel van een bloktrein ITE vervoert tussen overslagcentra gelegen in twee havengebieden in België en over een minimale afstand van 51 km geniet onder de in dit besluit vastgestelde voorwaarden een subsidie, ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 *en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010.*

Art. 5. De in artikel 4 bedoelde subsidie wordt toegekend voor elke vervoerde ITE volgens volgende formule :

$$(C \times \text{ITE Km}) + D$$

" C " staat voor een jaarlijks degressieve factor, uitgedrukt in euro per kilometer;

" ITE Km " staat voor het aantal per spoor afgelegde kilometer van het traject;

" D " staat voor een forfait met betrekking tot de overslag, jaarlijks degressief, uitgedrukt in euro.

De elementen " C " en " D " zijn het onderwerp van een waarde bepaald in functie van het toekenningsjaar, respectievelijk de helft van de waarden " A " en " B ".

De waardentabel is als volgt vastgelegd :

	2009	2010	2011	2012	2015
<i>C (euro /km)</i>	0,10	0,09	0,08	0,07	0,07
<i>D (euro)</i>	20	17	14	11	14

De waardentabel is als volgt vastgelegd :

	2009	2010	2011	2012
<i>C (euro /km)</i>	0,10	0,09	0,08	0,07
<i>D (euro)</i>	20	17	14	11

Voor de eerste zes maanden van het jaar 2013 en voor het jaar 2014 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2012. Voor het jaar 2016 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015.

HOOFDSTUK IV. - Ondersteuning van nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties voor het vervoer van ITE

Art. 6. Elke operator die een nieuw georganiseerde internationale spoorrelatie voor het vervoer van ITE aanbiedt over een totale afstand van minstens 120 kilometer, met een wekelijkse frequentie en een vervoerscapaciteit van minimaal 50 TEU per trein geniet onder de voorwaarden bepaald in dit besluit een subsidie ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De relatie dient gedurende minstens 40 weken per jaar georganiseerd te worden.

De relatie dient bij te dragen aan de modal shift van de weg naar het spoor en te bestaan uit een nieuw aanbod.

Een spoorrelatie wordt als nieuw beschouwd :

1° hetzij wanneer, in de loop van de zes maanden voorafgaand aan de vraag tot toekenning van subsidie, geen enkele rechtstreekse spoorrelatie aangeboden werd tussen twee overslagcentra en/of knooppunten gelegen in een straal van 25 kilometer rond het vertrek- en aankomstpunt van de spoorrelatie waarvoor een subsidie wordt aangevraagd;

2° hetzij wanneer het aanbod nieuwe karakteristieken vertoont, met name met betrekking tot volgende elementen : de reisweg, de snelheid,

HOOFDSTUK IV. - Ondersteuning van nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties voor het vervoer van ITE

Art. 6. Elke operator die een nieuw georganiseerde internationale spoorrelatie voor het vervoer van ITE aanbiedt over een totale afstand van minstens 120 kilometer, met een wekelijkse frequentie en een vervoerscapaciteit van minimaal 50 TEU per trein geniet onder de voorwaarden bepaald in dit besluit een subsidie ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010.

De relatie dient gedurende minstens 40 weken per jaar georganiseerd te worden.

De relatie dient bij te dragen aan de modal shift van de weg naar het spoor en te bestaan uit een nieuw aanbod.

Een spoorrelatie wordt als nieuw beschouwd :

1° hetzij wanneer, in de loop van de zes maanden voorafgaand aan de vraag tot toekenning van subsidie, geen enkele rechtstreekse spoorrelatie aangeboden werd tussen twee overslagcentra en/of knooppunten gelegen in een straal van 25 kilometer rond het vertrek- en aankomstpunt van de spoorrelatie waarvoor een subsidie wordt aangevraagd;

2° hetzij wanneer het aanbod nieuwe karakteristieken vertoont, met name met betrekking tot volgende elementen : de reisweg, de snelheid,

de technische modaliteiten, de capaciteit in volumes of de aard van de goederen.

De steun bestaat uit een opstartsteun gedurende een periode van drie jaar met een verbintenis van de operator om de relatie te behouden gedurende tenminste twee jaar na de steun, op straffe van toepassing van artikel 21 van dit besluit.

HOOFDSTUK V. - Selectieprocedure

Art. 8. *De operatoren kunnen op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen om in aanmerking te komen voor een subsidie met betrekking tot één van de maatregelen beschreven in de hoofdstukken II en III en dit tot en met het einde van de maand waarin de subsidieregeling, ophoudt uitwerking te hebben.*

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

De tabellen met vervoersgegevens voor het bekomen van een subsidie worden ingediend uiterlijk op het einde van de maand die volgt op elk kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd.

In afwijking van het derde lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de kwartalen van 2015 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad van de wet van (...) tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016, nog worden ingediend binnen de maand die volgt op het kwartaal waarin die wet wordt bekendgemaakt.

Bij gebrek aan indiening van de tabellen binnen de in het derde en vierde lid bepaalde termijn, vervalt het recht op subsidie voor die kwartalen.

De operatoren kunnen op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen voor een subsidie met betrekking tot een van de in hoofdstuk IV beschreven maatregelen en dit tot 30 juni 2012 inbegrepen.

Art. 9. *Met het oog hierop dienen de operatoren bij de administratie schriftelijk of elektronisch een*

de technische modaliteiten, de capaciteit in volumes of de aard van de goederen.

De steun bestaat uit een opstartsteun gedurende een periode van drie jaar met een verbintenis van de operator om de relatie te behouden gedurende tenminste twee jaar na de steun, op straffe van toepassing van artikel 21 van dit besluit.

HOOFDSTUK V. - Selectieprocedure

Art. 8. *De operatoren kunnen op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen voor een subsidie met betrekking tot één van de maatregelen beschreven in de hoofdstukken II en III tot 31 januari 2015 inbegrepen.*

De operatoren kunnen op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen voor een subsidie met betrekking tot een van de in hoofdstuk IV beschreven maatregelen en dit tot 30 juni 2012 inbegrepen.

Art. 9. *Met het oog hierop dienen de operatoren een dossier in bij de administratie, bestaande uit*

verzoekschrift in, bestaande uit een deel algemene informatie en een deel met betrekking tot het spoorvervoer van ITE waarvoor steun wordt gevraagd.

Het deel algemene informatie dient te bevatten:
1° het ondernemingsnummer van de spoorwegonderneming;

2° het aantal per spoor vervoerde ITE in de voorafgaande twaalf maanden per transportrelatie. Indien, voor bepaalde maanden, het precieze aantal ITE nog niet gekend is, wordt voor deze maanden een schatting gegeven.

Het deel informatie met betrekking tot het spoorvervoer dient overeenkomstig de gekozen maatregel te bestaan uit :

1° hetzij een prognose van het aantal binnenlandse en tussenhavenlijke ITE dat zij verwachten te vervoeren in de loop van *het jaar van de aanvraag* waarvoor subsidies worden gevraagd.

De operator gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage II aan dit besluit;

2° hetzij een precieze beschrijving van, en een prognose voor, de nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties die zij in *het kwartaal waarvoor* subsidies worden gevraagd, voorzien te organiseren.

De operator gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage IV aan dit besluit.

Art. 10. De aanvraagdossiers worden onderworpen aan een ontvankelijkheidsproces met volgende etappes :

1° ontvangst van de vereiste gegevens en eventuele bijkomende gegevens die gevraagd worden aan de operator;

2° onderzoek van de relatie :

a) studie van het aanbod waarvoor men subsidie vraagt;

b) onderzoek naar het eventuele bestaan van regelmatige dienst(en) via het spoor en/of via de binnenvaart op dezelfde relatie en/of in een straal van 25 km rond de overslagcentra;

een deel algemene informatie en een deel met betrekking tot het spoorvervoer van ITE waarvoor steun wordt gevraagd.

Het deel algemene informatie dient te bevatten :
1° het door de Kruispuntbank van Ondernemingen toegekende ondernemingsnummer of vestigingseenheidsnummer of, bij gebrek hieraan, een afschrift van de statuten;

2° de gegevens en de handtekening van de gemachtigde persoon die de aanvraag beheert, alsook een bankrekeningnummer waarop de eventuele financiële steun mag worden gestort;

3° het aantal per spoor vervoerde ITE in de voorafgaande twaalf maanden per transportrelatie en per maand. Indien, voor bepaalde maanden, het precieze aantal ITE nog niet gekend is, wordt voor deze maanden een schatting gegeven.

Het deel informatie met betrekking tot het spoorvervoer dient overeenkomstig de gekozen maatregel te bestaan uit :

1° hetzij een prognose van het aantal binnenlandse en tussenhavenlijke ITE dat zij verwachten te vervoeren in de loop van *de volledige periode* waarvoor subsidies worden gevraagd.

De operator gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage II aan dit besluit;

2° hetzij een precieze beschrijving van, en een prognose voor, de nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties die zij in *de periode waarvoor* subsidies worden gevraagd, voorzien te organiseren.

De operator gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage IV aan dit besluit.

Art. 10. De aanvraagdossiers worden onderworpen aan een ontvankelijkheidsproces met volgende etappes :

1° ontvangst van de vereiste gegevens en eventuele bijkomende gegevens die gevraagd worden aan de operator;

2° onderzoek van de relatie :

a) studie van het aanbod waarvoor men subsidie vraagt;

b) onderzoek naar het eventuele bestaan van regelmatige dienst(en) via het spoor en/of via de binnenvaart op dezelfde relatie en/of in een straal van 25 km rond de overslagcentra;

c) analyse en bepaling van de karakteristieken van het aanbod waarvoor men subsidie vraagt in vergelijking met andere aanbiedingen met vaststelling of niet van een risico op concurrentievervalsing;

3° beslissing van de minister of zijn gemachtigde over het al dan niet toekennen van een subsidie.

c) analyse en bepaling van de karakteristieken van het aanbod waarvoor men subsidie vraagt in vergelijking met andere aanbiedingen met vaststelling of niet van een risico op concurrentievervalsing;

3° beslissing van de minister of zijn gemachtigde over het al dan niet toekennen van een subsidie, *binnen de drie maanden na indiening van het volledige dossier kenbaar gemaakt aan de operator via aangetekend schrijven.*

Art. 10/1. *De administratie onderzoekt het aanvraagdossier. De minister of zijn gemachtigde neemt een beslissing over het al dan niet in aanmerking nemen voor een subsidie. Deze beslissing wordt schriftelijk kenbaar gemaakt aan de operator binnen een termijn van twee maanden en vijftien dagen na de ontvangst van het volledige aanvraagdossier.*

HOOFDSTUK VI. - Toekenningsprocedure van de subsidies

Art. 16. § 1. Voor de maatregelen beschreven in hoofdstukken II en III stelt de operator per spoorrelatie en per maand een lijst op van de tijdens het voorgaande *kwartaal* vervoerde ITE die recht geven op een subsidie. Hiervoor gebruikt hij de twee tabellen waarvan de modellen zijn opgenomen in bijlage I aan dit besluit.

De operator actualiseert jaarlijks de prognose voorzien in artikel 9. Hij gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage II aan dit besluit. Deze tabel wordt uiterlijk eind oktober aan de administratie geleverd.

§ 2. Voor de maatregel opgenomen in hoofdstuk IV stelt de operator per maand een lijst op met de gegevens van de nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties die recht geven op een subsidie. Hiervoor gebruikt hij de twee tabellen waarvan de modellen zijn opgenomen in bijlage III aan dit besluit.

De operator actualiseert jaarlijks de prognose voorzien in artikel 9. Hij gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage IV aan dit besluit. Deze tabel wordt uiterlijk eind oktober aan de administratie geleverd.

§ 3. De operator levert binnen de maand volgend op het einde van elk *kwartaal* de tabellen bedoeld in bijlage I en III.

HOOFDSTUK VI. - Toekenningsprocedure van de subsidies

Art. 16. § 1. Voor de maatregelen beschreven in hoofdstukken II en III stelt de operator per spoorrelatie en per maand een lijst op van de tijdens het voorgaande *trimester* vervoerde ITE die recht geven op een subsidie. Hiervoor gebruikt hij de twee tabellen waarvan de modellen zijn opgenomen in bijlage I aan dit besluit.

De operator actualiseert jaarlijks de prognose voorzien in artikel 9. Hij gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage II aan dit besluit. Deze tabel wordt uiterlijk eind oktober aan de administratie geleverd.

§ 2. Voor de maatregel opgenomen in hoofdstuk IV stelt de operator per maand een lijst op met de gegevens van de nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties die recht geven op een subsidie. Hiervoor gebruikt hij de twee tabellen waarvan de modellen zijn opgenomen in bijlage III aan dit besluit.

De operator actualiseert jaarlijks de prognose voorzien in artikel 9. Hij gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage IV aan dit besluit. Deze tabel wordt uiterlijk eind oktober aan de administratie geleverd.

§ 3. De operator levert binnen de maand volgend op het einde van elk *trimester* de tabellen bedoeld in bijlage I en III.

Art. 17. *De administratie controleert de juistheid van de in artikel 16 bedoelde tabellen.*

Zij steunt hierbij, voor wat de tabellen bedoeld in artikel 16, § 1, aangaat, op de vrachtbrieven waartoe de operator haar inzage dient te verschaffen.

Art. 18. *Na controle van de in artikel 16 bedoelde tabellen geeft de administratie binnen de twee maanden en vijftien dagen na het ontvangen van de voornoemde tabellen, haar goedkeuring of afwijzing van deze tabellen en informeert zij de operator over het toegekende bedrag voor het kwartaal waarvoor de subsidie gevraagd wordt. Tijdens deze termijn wisselt de administratie elke nuttige informatie uit met de operator. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt ten laatste uitgevoerd binnen de termijn van 3 maanden na het ontvangen van de voornoemde tabellen. De afwijzing van de tabellen leidt tot het verlies van het recht op subsidie voor dat kwartaal.*

Bij overschrijding van het jaarlijks voorziene budget wordt het beschikbare bedrag pro rata toegekend aan het in aanmerking komende en gerealiseerde vervoer.

Art. 18/1. *De subsidiebedragen worden toegekend per kwartaal en zijn beperkt tot 25 % van het jaarbudget dat ingeschreven is in de federale begroting.*

Art. 19. *De subsidies die betaald worden, zijn beperkt tot 30 % van de vervoerskosten.*

De administratie controleert de naleving van de grens van 30 % die wordt toegepast per operator en per spoorrelatie.

Onder vervoerskosten dient te worden begrepen, de spoorkosten, de kosten van overslag van de ITE tussen het transportmaterieel van de verschillende modi en de eventuele kosten voor het wegvervoer tussen het vertrekpunt en het overslagcentrum en tussen het overslagcentrum en de bestemming.

Voor dezelfde ITE en dezelfde relatie, kan de toekenning van de subsidie krachtens de maatregelen beschreven in hoofdstukken II, III en IV niet gecumuleerd worden, noch onderling noch met de steun voorzien in de Verordening (EG) nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van

Art. 17. *De administratie controleert de juistheid van de in artikel 16 bedoelde lijsten.*

Zij steunt hierbij, voor wat de lijsten bedoeld in het eerste en tweede lid van artikel 16 aangaat, op de vrachtbrieven waartoe de operator haar inzage dient te verschaffen.

Art. 18. *Na controle en goedkeuring van de in artikel 16 bedoelde tabellen en voor zover de uit te betalen sommen binnen de grenzen van het voorziene jaarlijkse budget blijven, informeert de administratie de operator van het toegekende bedrag voor het betrokken trimester. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt ten laatste uitgevoerd binnen de termijn van 3 maanden na het opsturen van de voornoemde tabellen. De operator die de tabellen aan de administratie levert na de in artikel 16 vermelde termijn verliest het recht op subsidie voor het betreffende trimester.*

Bij overschrijding van het jaarlijks voorziene budget wordt het beschikbare bedrag pro rata toegekend aan het in aanmerking komende en gerealiseerde vervoer.

Art. 19. *De administratie controleert de naleving van de grens van 30 % die wordt toegepast per operator en per spoorrelatie.*

Onder vervoerskosten dient te worden begrepen, de spoorkosten, de kosten van overslag van de ITE tussen het transportmaterieel van de verschillende modi en de eventuele kosten voor het wegvervoer tussen het vertrekpunt en het overslagcentrum en tussen het overslagcentrum en de bestemming.

Voor dezelfde ITE en dezelfde relatie, kan de toekenning van de subsidie krachtens de maatregelen beschreven in hoofdstukken II, III en IV niet gecumuleerd worden, noch onderling noch met de steun voorzien in de Verordening (EG) nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van

communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren (" Marco Polo II ") en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003.

communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren (" Marco Polo II ") en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003.

HOOFDSTUK VII. - Slotbepalingen

Art. 22. *Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.*

HOOFDSTUK VII. - Slotbepalingen

Art. 22. *Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009. De beslissingen voor het toekennen van steun voorzien in de artikelen 2, 4 en 6 worden genomen voor de tot 30 juni 2013, en tussen 1 januari 2014 en 31 december 2014 uitgevoerde transporten*

Art. 23. *Met uitzondering van het jaar 2009 hebben de aanvraagdossiers betrekking op het vervoer van ITE dat ten vroegste plaatsvindt op de datum van indiening van het dossier.*

Nouvelle version de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 (après modification)

Arrêté royal relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal

CHAPITRE Ier. – Définitions

Article 1er. Au sens du présent arrêté, on entend par :

- 1° Ministre : le Ministre ou le Secrétaire d'Etat qui a la mobilité dans ses attributions;
- 2° administration : la Direction générale *Politique de Mobilité durable et ferroviaire* du Service public fédéral Mobilité et Transports;
- 3° lettre de voiture : tout document rédigé conformément aux articles 12 et 13 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole 1990, approuvé par la loi du 29 août 1997;
- 4° domaine portuaire : zone portuaire d'Anvers ou Bruges-Zeebruges, telle que délimitée par le Roi en application des articles 35 et 37 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires;
- 5° train bloc : convoi ferroviaire destiné exclusivement au transport d'UTI (Unité de Transport Intermodal) d'une capacité minimale de 40 TEU, faisant l'objet d'un sillon enregistré par voyage;
- 6° TEU (Twenty feet Equivalent Unit) : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres;
- 7° UTI km : distance exprimée en kilomètre, parcourue par une UTI par voie ferrée;
- 8° coûts ferroviaires : les coûts pour la circulation ferroviaire (inclusivement la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les coûts d'énergie, de locomotive et pour la formation des trains), les coûts des wagons et les coûts administratifs de l'opérateur pour l'organisation du transport d'UTI par voie ferrée;
- 9° coûts de transbordement : coûts relatifs aux mouvements de transbordement de l'UTI entre les engins de transport des différents modes;
- 10° relation : service régulier de trains blocs.

Version originale de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 (avant modification)

Arrêté royal relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012

CHAPITRE Ier. – Définitions

Article 1er. Au sens du présent arrêté, on entend par :

- 1° Ministre : le Ministre ou le Secrétaire d'Etat qui a la mobilité dans ses attributions;
- 2° administration : la Direction générale *Transport terrestre* du Service public fédéral Mobilité et Transports;
- 3° lettre de voiture : tout document rédigé conformément aux articles 12 et 13 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole 1990, approuvé par la loi du 29 août 1997;
- 4° domaine portuaire : zone portuaire d'Anvers ou Bruges-Zeebruges, telle que délimitée par le Roi en application des articles 35 et 37 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires;
- 5° train bloc : convoi ferroviaire destiné exclusivement au transport d'UTI (Unité de Transport Intermodal) d'une capacité minimale de 40 TEU, faisant l'objet d'un sillon enregistré par voyage;
- 6° TEU (Twenty feet Equivalent Unit) : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres;
- 7° UTI km : distance exprimée en kilomètre, parcourue par une UTI par voie ferrée;
- 8° coûts ferroviaires : les coûts pour la circulation ferroviaire (inclusivement la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les coûts d'énergie, de locomotive et pour la formation des trains), les coûts des wagons et les coûts administratifs de l'opérateur pour l'organisation du transport d'UTI par voie ferrée;
- 9° coûts de transbordement : coûts relatifs aux mouvements de transbordement de l'UTI entre les engins de transport des différents modes;
- 10° relation : service régulier de trains blocs.

CHAPITRE II. - Aide au transport intérieur ferroviaire d'UTI

Art. 2. Chaque opérateur, qui transporte par voie ferroviaire des UTI entre deux centres de transbordement ou points nodaux situés en Belgique sur une distance minimale de 51 kilomètres, bénéficie, dans les conditions déterminées par le présent arrêté, d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports.

En cas de collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi à destination d'autres Etats ou la distribution d'UTI venant d'autres Etats vers différents centres de transbordement situés en Belgique, toute relation organisée entre en ligne de compte pour l'octroi du subside prévu par le présent chapitre.

Au cas où les deux centres de transbordement ou points nodaux entre lesquels le transport ferroviaire a lieu se situent dans deux domaines portuaires différents, ces transports entrent en ligne de compte pour l'octroi du subside prévu au chapitre III.

Art. 3. Le subside visé aux alinéas 1er et 2 de l'article 2 est octroyé pour chaque UTI transportée selon les conditions du présent arrêté et est calculé selon la formule suivante:

$$(A \times \text{UTI Km}) + B$$

"A" représente un facteur dégressif annuellement, exprimé en euro par kilomètre;

"UTI km" représente le nombre de kilomètre du trajet parcouru par rail;

"B" représente un forfait relatif au transbordement, dégressif annuellement, exprimé en euro.

Les éléments " A " et " B " font l'objet d'une valeur déterminée en fonction de l'année d'octroi.

Le tableau des valeurs est fixé comme suit :

	2009	2010	2011	2012	2015
A (euro/km)	0,20	0,18	0,16	0,14	0,14
B (euro)	40	34	28	22	28

Pour les six premiers mois de l'année 2013, et

CHAPITRE II. - Aide au transport intérieur ferroviaire d'UTI

Art. 2. Chaque opérateur, qui transporte par voie ferroviaire des UTI entre deux centres de transbordement ou points nodaux situés en Belgique sur une distance minimale de 51 kilomètres, bénéficie, dans les conditions déterminées par le présent arrêté, d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010.

En cas de collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi à destination d'autres Etats ou la distribution d'UTI venant d'autres Etats vers différents centres de transbordement situés en Belgique, toute relation organisée entre en ligne de compte pour l'octroi du subside prévu par le présent chapitre.

Au cas où les deux centres de transbordement ou points nodaux entre lesquels le transport ferroviaire a lieu se situent dans deux domaines portuaires différents, ces transports entrent en ligne de compte pour l'octroi du subside prévu au chapitre III.

Art. 3. Le subside visé aux alinéas 1er et 2 de l'article 2 est octroyé pour chaque UTI transportée selon les conditions du présent arrêté et est calculé selon la formule suivante:

$$(A \times \text{UTI Km}) + B$$

"A" représente un facteur dégressif annuellement, exprimé en euro par kilomètre;

"UTI km" représente le nombre de kilomètre du trajet parcouru par rail;

"B" représente un forfait relatif au transbordement, dégressif annuellement, exprimé en euro.

Les éléments " A " et " B " font l'objet d'une valeur déterminée en fonction de l'année d'octroi.

Le tableau des valeurs est fixé comme suit :

	2009	2010	2011	2012
A (euro/km)	0,20	0,18	0,16	0,14
B (euro)	40	34	28	22

Pour les six premiers mois de l'année 2013, et

pour l'année 2014 le subside est calculé en recourant aux valeurs fixées pour l'année 2012. Pour l'année 2016, le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.

CHAPITRE III. - Aide au transport ferroviaire interportuaire d'UTI

Art. 4. Chaque opérateur qui transporte des UTI par train bloc entre des centres de transbordement situés dans deux domaines portuaires en Belgique et sur une distance minimale de 51 km bénéficie, sous les conditions déterminées par le présent arrêté, d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 5. Le subside visé à l'article 4 est octroyé pour chaque UTI transportée selon la formule suivante :

$$(C \times \text{UTI Km}) + D$$

"C" représente un facteur dégressif annuellement, exprimé en euro par kilomètre;

"UTI Km" représente le nombre de kilomètre du trajet parcouru par rail;

"D" représente un forfait relatif au transbordement, dégressif annuellement, exprimé en euro.

Les éléments " C " et " D " font l'objet d'une valeur déterminée en fonction de l'année d'octroi, respectivement la moitié des valeurs " A " et " B ".

Le tableau des valeurs est fixé comme suit :

	2009	2010	2011	2012	2015
C (euro/km)	0,10	0,09	0,08	0,07	0,07
D (euro)	20	17	14	11	14

Pour les six premiers mois de l'année 2013 et pour l'année 2014, le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2012. Pour l'année 2016, le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.

CHAPITRE IV. - Aide aux nouvelles relations ferroviaires internationales régulières pour le transport d'UTI

Art. 6. Chaque opérateur qui offre une relation

pour l'année 2014 le subside est calculé en recourant aux valeurs fixées pour l'année 2012.

CHAPITRE III. - Aide au transport ferroviaire interportuaire d'UTI

Art. 4. Chaque opérateur qui transporte des UTI par train bloc entre des centres de transbordement situés dans deux domaines portuaires en Belgique et sur une distance minimale de 51 km bénéficie, sous les conditions déterminées par le présent arrêté, d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010.

Art. 5. Le subside visé à l'article 4 est octroyé pour chaque UTI transportée selon la formule suivante :

$$(C \times \text{UTI Km}) + D$$

"C" représente un facteur dégressif annuellement, exprimé en euro par kilomètre;

"UTI Km" représente le nombre de kilomètre du trajet parcouru par rail;

"D" représente un forfait relatif au transbordement, dégressif annuellement, exprimé en euro.

Les éléments " C " et " D " font l'objet d'une valeur déterminée en fonction de l'année d'octroi, respectivement la moitié des valeurs " A " et " B ".

Le tableau des valeurs est fixé comme suit :

	2009	2010	2011	2012
C (euro/km)	0,10	0,09	0,08	0,07
D (euro)	20	17	14	11

CHAPITRE IV. - Aide aux nouvelles relations ferroviaires internationales régulières pour le transport d'UTI

Art. 6. Chaque opérateur qui offre une relation

ferroviaire internationale nouvellement organisée pour le transport d'UTI, sur une distance totale d'au moins 120 kilomètres, avec une fréquence hebdomadaire et une capacité de transport d'au moins 50 TEU par train, bénéficie dans les conditions déterminées par le présent arrêté d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports.

La relation doit être organisée au moins au cours de 40 semaines par an.

La relation doit contribuer au transfert modal de la route vers le rail et constituer une nouvelle offre.

Une relation ferroviaire est considérée comme nouvelle :

1° soit quand, au cours des six mois précédant la demande d'octroi de subside, aucune relation ferroviaire directe n'a été offerte entre deux centres de transbordement et/ou points nodaux situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle un subside est demandé; 2° soit quand l'offre présente des caractères nouveaux relatifs notamment aux éléments suivants : l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.

L'aide constitue un soutien au démarrage pendant une période de trois années avec engagement de l'opérateur à garantir ladite relation durant au moins deux années à l'issue de l'aide, sous peine d'application de l'article 21 du présent arrêté.

CHAPITRE V. - Procédure de sélection

Art. 8. *Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subside relatif à une des mesures décrites aux chapitres II et III et ce jusqu'à la fin du mois qui suit le trimestre pendant lequel le subside a été accordé ou jusqu'à la fin du mois pendant lequel le subside cesse d'être en vigueur.*

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

Les tableaux des données de transport pour

ferroviaire internationale nouvellement organisée pour le transport d'UTI, sur une distance totale d'au moins 120 kilomètres, avec une fréquence hebdomadaire et une capacité de transport d'au moins 50 TEU par train, bénéficie dans les conditions déterminées par le présent arrêté d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010.

La relation doit être organisée au moins au cours de 40 semaines par an.

La relation doit contribuer au transfert modal de la route vers le rail et constituer une nouvelle offre.

Une relation ferroviaire est considérée comme nouvelle :

1° soit quand, au cours des six mois précédant la demande d'octroi de subside, aucune relation ferroviaire directe n'a été offerte entre deux centres de transbordement et/ou points nodaux situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle un subside est demandé; 2° soit quand l'offre présente des caractères nouveaux relatifs notamment aux éléments suivants : l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.

L'aide constitue un soutien au démarrage pendant une période de trois années avec engagement de l'opérateur à garantir ladite relation durant au moins deux années à l'issue de l'aide, sous peine d'application de l'article 21 du présent arrêté.

CHAPITRE V. - Procédure de sélection

Art. 8. *Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature à un subside relatif à une des mesures décrites aux chapitres II et III jusqu'au 31 janvier 2015 inclus.*

l'obtention d'un subside sont introduits au plus tard à la fin du mois qui suit chaque trimestre pour lequel le subside est demandé.

Par dérogation à l'alinéa 3, les tableaux pour l'obtention d'un subside pour les trimestres 2015 qui ont expiré avant la publication au Moniteur belge de la loi du (...) portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016, peuvent encore être introduits dans le mois qui suit le trimestre au cours duquel cette loi est publiée.

A défaut de l'introduction des tableaux dans les délais prévus aux alinéas 3 et 4, le droit au subside pour ces trimestres prend fin.

Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature à un subside relatif à l'une des mesures décrites au chapitre IV jusqu'au 30 juin 2012 inclus.

Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature à un subside relatif à l'une des mesures décrites au chapitre IV jusqu'au 30 juin 2012 inclus.

Art. 9. *A cet effet, les opérateurs introduisent auprès de l'administration une demande écrite ou électronique comprenant une partie d'information générale et une partie relative au transport ferroviaire d'UTI appelant un soutien.*

La partie d'information générale doit comprendre :

1° le numéro d'entreprise de l'entreprise ferroviaire ;

2° le nombre d'UTI transportées par voie ferrée au cours des douze mois précédents par relation de transport. Si, pour certains mois, le nombre précis d'UTI n'est pas encore connu, une estimation est donnée pour ces mois.

La partie d'information relative au transport ferroviaire doit comprendre selon la mesure choisie :

1° soit une prévision du nombre d'UTI intérieures et interportuaires qu'ils estiment transporter au cours de l'année de la demande pour laquelle des subsides sont demandés. A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe II du présent arrêté;

2° soit une description précise ainsi qu'une

Art. 9. *A cet effet, les opérateurs introduisent un dossier auprès de l'administration comprenant une partie d'information générale et une partie relative au transport ferroviaire d'UTI appelant un soutien.*

La partie d'information générale doit comprendre :

1° le numéro d'entreprise ou le numéro d'unité d'établissement octroyé par la Banque Carrefour des Entreprises ou, à défaut, une copie des statuts;

2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier;

3° le nombre d'UTI transportées par voie ferrée au cours des douze mois précédents par relation de transport et par mois. Si, pour certains mois, le nombre précis d'UTI n'est pas encore connu, une estimation est donnée pour ces mois.

La partie d'information relative au transport ferroviaire doit comprendre selon la mesure choisie :

1° soit une prévision du nombre d'UTI intérieures et interportuaires qu'ils estiment transporter au cours de la période complète pour laquelle des subsides sont demandés. A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe II du présent arrêté;

2° soit une description précise ainsi qu'une

prévision des nouvelles relations ferroviaires internationales qu'ils prévoient organiser au cours du trimestre pour lequel des subsides sont demandés.

A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe IV du présent arrêté.

Art. 10. Les dossiers de candidatures font l'objet d'un processus d'éligibilité comprenant les étapes suivantes :

1° réception des données requises et éventuels compléments demandés auprès de l'opérateur;

2° instruction de la relation :

a) examen de l'offre pour laquelle un subside est demandé;

b) vérification de l'éventuelle existence d'offre(s) de service(s) ferroviaire(s) régulier(s) et/ou par navigation intérieure sur la même relation et/ou dans un rayon de 25 km autour des centres de transbordement;

c) analyse et détermination des caractéristiques de l'offre pour laquelle un subside est demandé par rapport aux autres offres avec établissement ou non d'un risque de distorsion de concurrence;

3° décision du ministre ou de son délégué sur l'octroi ou non d'un subside.

Art. 10/1. *L'administration instruit le dossier de candidature. Le ministre ou son délégué prend une décision une décision sur l'éligibilité au subside ou non. Cette décision est notifiée par écrit à l'opérateur endéans un délai de deux mois et quinze jours suivant la réception du dossier de candidature complet.*

CHAPITRE VI. - Procédure d'octroi des subsides

Art. 16. § 1er. Pour les mesures décrites aux chapitres II et III, l'opérateur établit par relation ferroviaire et par mois, un relevé des UTI transportées le trimestre précédent qui ouvrent un droit à subside. A cette fin, il utilise les deux tableaux dont les modèles sont repris en annexe Ire du présent arrêté.

L'opérateur actualise annuellement la prévision prévue à l'article 9. A cette fin, il utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe II du présent arrêté. Ce tableau est fourni avant la fin du mois d'octobre à l'administration.

§ 2. Pour la mesure prévue au chapitre IV,

prévision des nouvelles relations ferroviaires internationales qu'ils prévoient organiser au cours de la période pour laquelle des subsides sont demandés.

A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe IV du présent arrêté.

Art. 10. Les dossiers de candidatures font l'objet d'un processus d'éligibilité comprenant les étapes suivantes :

1° réception des données requises et éventuels compléments demandés auprès de l'opérateur;

2° instruction de la relation :

a) examen de l'offre pour laquelle un subside est demandé;

b) vérification de l'éventuelle existence d'offre(s) de service(s) ferroviaire(s) régulier(s) et/ou par navigation intérieure sur la même relation et/ou dans un rayon de 25 km autour des centres de transbordement;

c) analyse et détermination des caractéristiques de l'offre pour laquelle un subside est demandé par rapport aux autres offres avec établissement ou non d'un risque de distorsion de concurrence;

3° décision du ministre ou de son délégué sur l'octroi ou non d'un subside *avec information à l'opérateur par lettre recommandée endéans les trois mois du dépôt du dossier complet.*

CHAPITRE VI. - Procédure d'octroi des subsides

Art. 16. § 1er. Pour les mesures décrites aux chapitres II et III, l'opérateur établit par relation ferroviaire et par mois, un relevé des UTI transportées le trimestre précédent qui ouvrent un droit à subside. A cette fin, il utilise les deux tableaux dont les modèles sont repris en annexe Ire du présent arrêté.

L'opérateur actualise annuellement la prévision prévue à l'article 9. A cette fin, il utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe II du présent arrêté. Ce tableau est fourni avant la fin du mois d'octobre à l'administration.

§ 2. Pour la mesure prévue au chapitre IV,

l'opérateur établit, par mois, un relevé avec les données sur les nouvelles relations ferroviaires internationales régulières ouvrant le droit au subside. A cette fin, il utilise les deux tableaux dont les modèles sont repris en annexe III du présent arrêté.

L'opérateur actualise annuellement la prévision prévue à l'article 9. A cette fin, il utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe IV du présent arrêté. Ce tableau est fourni avant la fin du mois d'octobre à l'administration.

§ 3. L'opérateur fournit les tableaux prévus en annexes Ire et III endéans le mois qui suit l'issue de chaque trimestre.

Art. 17. *L'administration vérifie l'exactitude des relevés visés à l'article 16.*

Elle se base, notamment, pour les tableaux visés à l'article 16, § 1er, sur les lettres de voiture dont l'accès lui est assuré par l'opérateur.

Art. 18. *Après vérification des tableaux visés à l'article 16, l'administration approuve ou rejette ces tableaux endéans les deux mois et quinze jours de la réception des tableaux précités et elle informe l'opérateur du montant octroyé pour le trimestre concerné. Au cours de ce délai, l'administration échange toute donnée pertinente avec l'opérateur. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans le délai de 3 mois après la transmission des tableaux précités. Le rejet des tableaux entraîne la perte des subsides pour ce trimestre.*

En cas de dépassement du budget annuel prévu, le solde disponible est octroyé au prorata des trafics éligibles et réalisés.

Art. 18/1. *Les subsides sont attribués par trimestre et sont limités à 25% du budget annuel inscrit au budget fédéral.*

Art. 19. *Les subsides payés sont limités à 30 % des coûts de transport.*

L'administration vérifie le respect de la limite des 30 % qui s'applique par opérateur et par relation ferroviaire.

Par coûts de transport, il y a lieu d'entendre les coûts de transport ferroviaire, les coûts de transbordement des UTI entre les engins de transport des différents modes et les éventuels coûts de transport par route entre le lieu d'origine et le centre de transbordement et entre le centre de transbordement et le lieu de destination.

Pour la même UTI et la même relation, l'octroi de subside en vertu des mesures décrites dans les

l'opérateur établit, par mois, un relevé avec les données sur les nouvelles relations ferroviaires internationales régulières ouvrant le droit au subside. A cette fin, il utilise les deux tableaux dont les modèles sont repris en annexe III du présent arrêté.

L'opérateur actualise annuellement la prévision prévue à l'article 9. A cette fin, il utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe IV du présent arrêté. Ce tableau est fourni avant la fin du mois d'octobre à l'administration.

§ 3. L'opérateur fournit les tableaux prévus en annexes Ire et III endéans le mois qui suit l'issue de chaque trimestre.

Art. 17. *L'administration vérifie l'exactitude des relevés visés à l'article 16. Elle se base, notamment, pour les relevés visés aux alinéas 1er et 2 de l'article 16 sur les lettres de voiture dont l'accès lui est assuré par l'opérateur.*

Art. 18. *Après vérification et approbation des tableaux visés à l'article 16, et pour autant que les sommes à payer soient comprises dans les limites du budget prévu annuellement, l'administration informe l'opérateur du montant octroyé pour le trimestre concerné. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans le délai de 3 mois après la transmission des tableaux précités. L'opérateur qui transmet les tableaux à l'administration après le délai visé à l'article 16, perd le bénéfice du subside pour le trimestre concerné.*

En cas de dépassement du budget annuel prévu, le solde disponible est octroyé au prorata des trafics éligibles et réalisés.

Art. 19. *L'administration vérifie le respect de la limite des 30 % qui s'applique par opérateur et par relation ferroviaire.*

Par coûts de transport, il y a lieu d'entendre les coûts de transport ferroviaire, les coûts de transbordement des UTI entre les engins de transport des différents modes et les éventuels coûts de transport par route entre le lieu d'origine et le centre de transbordement et entre le centre de transbordement et le lieu de destination.

Pour la même UTI et la même relation, l'octroi de subside en vertu des mesures décrites dans les

chapitres II, III et IV ne peut donner lieu à aucun cumul tant entre eux qu'avec l'aide prévue par le Règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (" Marco Polo II "), et abrogeant le Règlement (CE) n° 1382/2003.

chapitres II, III et IV ne peut donner lieu à aucun cumul tant entre eux qu'avec l'aide prévue par le Règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (" Marco Polo II "), et abrogeant le Règlement (CE) n° 1382/2003.

CHAPITRE VII. - Dispositions finales

Art. 22. *Le présent arrêté produit ses effets à partir du 1er janvier 2009 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2016.*

CHAPITRE VII. - Dispositions finales

Art. 22. *Le présent arrêté produit ses effets à partir du 1er janvier 2009. Les décisions d'octroi de subsides prévus aux articles 2, 4 et 6 sont prises pour les transports effectués jusqu'au 30 juin 2013 inclus.*

Art. 23. *A l'exception de l'année 2009, les dossiers de candidature concernent le transport d'UTI qui débute au plus tôt à la date de dépôt du dossier.*

Nieuwe versie van de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen (na wijziging)

Oorspronkelijke tekst van de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen (vóór wijziging)

HOOFDSTUK 3. - Mobiliteit

HOOFDSTUK 3. - Mobiliteit

Afdeling 1. - Steun aan het verspreid vervoer in België

Afdeling 1. - Steun aan het verspreid vervoer in België

Onderafdeling 1. - Begripsomschrijvingen

Onderafdeling 1. - Begripsomschrijvingen

Art. 9. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Art. 9. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

- minister : de minister die bevoegd is voor Mobiliteit;
- bestuur : de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- vrachtbrief : ieder document dat wordt opgesteld overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), bijlage B bij het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999, goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;
- wagenlading : een conventionele geladen wagon komende van of gaande naar een ladingspunt in België dat regelmatig bediend wordt en die samen met andere wagons (d.i. met een verschillende bestemming of oorsprong) deel uitmaakt van eenzelfde trein die het voorwerp uitmaakt van een samenstelling of een splitsing in België;
- spoorkosten : de kosten voor het rijden op het spoor van wagenladingen, namelijk de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de kosten voor energie, de kosten verbonden aan de huur en/of aan de afschrijving van het tractiemateriaal en van de wagons, alsook de kosten van de treinbestuurder;
- DIUM : (Distancier International Uniforme Marchandises) document met de verschillende gegevens met betrekking tot het goederenvervoer per spoor en het internationaal verkeer die nuttig zijn voor de spoorwegondernemingen (SO) en voor klanten die de vrachtbrief CIM/de wagonbrief CUV invullen, en die toelaten de afstanden te berekenen tussen de stations en/of de spoorplaatsen waar aangenomen/afgeleverd wordt;
- spoorwegonderneming : de onderneming

- minister : de minister die bevoegd is voor Mobiliteit;
- bestuur : de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- vrachtbrief : ieder document dat wordt opgesteld overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), bijlage B bij het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999, goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;
- wagenlading : een conventionele geladen wagon komende van of gaande naar een ladingspunt in België dat regelmatig bediend wordt en die samen met andere wagons (d.i. met een verschillende bestemming of oorsprong) deel uitmaakt van eenzelfde trein die het voorwerp uitmaakt van een samenstelling of een splitsing in België;
- spoorkosten : de kosten voor het rijden op het spoor van wagenladingen, namelijk de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de kosten voor energie, de kosten verbonden aan de huur en/of aan de afschrijving van het tractiemateriaal en van de wagons, alsook de kosten van de treinbestuurder;
- DIUM : (Distancier International Uniforme Marchandises) document met de verschillende gegevens met betrekking tot het goederenvervoer per spoor en het internationaal verkeer die nuttig zijn voor de spoorwegondernemingen (SO) en voor klanten die de vrachtbrief CIM/de wagonbrief CUV invullen, en die toelaten de afstanden te berekenen tussen de stations en/of de spoorplaatsen waar aangenomen/afgeleverd wordt;
- spoorwegonderneming : de onderneming

bedoeld in *artikel 3, 27° van de Spoorcodex*;

- spoorweginfrastructuur : de infrastructuur bedoeld in *artikel 3, 32° van de Spoorcodex*.

Onderafdeling 2. - Steun voor het rijden van wagenladingen op de spoorweginfrastructuur

Art. 11. De in *artikel 10* bedoelde subsidie wordt berekend door het aantal DIUM kilometers gereden door een wagenlading te vermenigvuldigen met 0,57 euro.

Onderafdeling 3. - Procedure

Art. 12. *De spoorwegonderneming kan op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen om voor subsidie in aanmerking te komen en dit tot en met het einde van de maand waarin de subsidieregeling ophoudt uitwerking te hebben.*

De tabellen met vervoersgegevens voor het bekomen van een subsidie worden ingediend uiterlijk op het einde van de maand die volgt op elk kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd.

In afwijking van het tweede lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de kwartalen van 2015 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad van de wet van (...) tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016, nog worden ingediend binnen de maand die volgt op het kwartaal waarin die wet wordt bekendgemaakt.

Bij gebrek aan indiening van de tabellen binnen de in het tweede en derde lid bepaalde termijn, vervalt het recht op subsidie voor die kwartalen.

Het aanvraagdossier wordt schriftelijk of elektronisch ingediend via een verzoekschrift. Het aanvraagdossier omvat het ondernemingsnummer van de spoorwegonderneming.

Art. 13. *Het aanvraagdossier wordt onderzocht door het bestuur. De minister of zijn gemachtigde neemt een beslissing over het in aanmerking nemen voor een subsidie. Deze beslissing wordt schriftelijk kenbaar gemaakt aan de spoorwegonderneming uiterlijk twee maanden en*

bedoeld in *artikel 5, 4° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen*;

- spoorweginfrastructuur : de infrastructuur bedoeld in *artikel 5, 5° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen*.

Onderafdeling 2. - Steun voor het rijden van wagenladingen op de spoorweginfrastructuur

Art. 11. De in *artikel 2* bedoelde subsidie wordt berekend door het aantal DIUM kilometers gereden door een wagenlading te vermenigvuldigen met 0,57 euro.

Onderafdeling 3. - Procedure

Art. 12. *De spoorwegonderneming dient een aanvraagdossier in voor de subsidie die onder deze wet valt om subsidiabel verklaard te worden.*

Dit dossier omvat alle gegevens voor de identificatie van de spoorwegonderneming alsook van zijn activiteit van goederenvervoer per wagenlading, onder andere zijn ondernemingsnummer en zijn vergunning.

Art. 13. *Het aanvraagdossier maakt het voorwerp uit van een beslissing om in aanmerking te komen voor subsidiëring of niet, genomen door de minister of zijn gemachtigde, en kenbaar gemaakt aan de spoorwegonderneming bij een aangetekende zending uiterlijk een maand na*

vijftien dagen na ontvangst van het volledige aanvraagdossier.

Art. 16. § 1. De spoorwegonderneming maakt een overzicht op van de wagenlading en van de door deze laatste in België gereden DIUM kilometers voor het kwartaal dat recht geeft op een subsidie.

Art. 17. Binnen de twee maanden en vijftien dagen na het ontvangen van de overzichten bedoeld in artikel 16, geeft het bestuur haar goedkeuring of afwijzing van deze overzichten en informeert zij de spoorwegonderneming over het toegekende bedrag voor het kwartaal waarvoor de subsidie wordt gevraagd. Tijdens deze termijn wisselt het bestuur elke nuttige informatie uit met de spoorwegonderneming. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt uiterlijk binnen een termijn van 3 maanden na het ontvangen van de voornoemde overzichten uitgevoerd. De afwijzing van de overzichten leidt tot het verlies van het recht op subsidie voor het kwartaal waarvoor de subsidie gevraagd wordt.

Indien tijdens het kwartaal dat gedekt is door de overzichten, het budget wordt overschreden, zullen de subsidies waarvan de spoorwegonderneming zou kunnen genieten, pro rata verminderd worden.

Art. 17/1. De subsidiebedragen worden toegekend per kwartaal en zijn beperkt tot 25 % van het jaarbudget dat ingeschreven is in de federale begroting.

Art. 18. De subsidies die betaald worden, zijn beperkt tot 30 % van de vervoerskosten.

ontvangst van het volledig aanvraagdossier.

Art. 16. § 1. De spoorwegonderneming maakt een overzicht op van de wagenlading en van de door deze laatste in België gereden DIUM kilometers voor de periode die recht geeft op een subsidie.

§ 2. De spoorwegonderneming levert binnen de maand volgend op de bedoelde periode de overzichten bedoeld in § 1.

De spoorwegonderneming die de overzichten na deze termijn aan het bestuur levert, verliest het recht op subsidie.

Art. 17. Binnen de twee maanden volgend op het einde van de periode voor dewelke de subsidies gevraagd zijn, geeft het bestuur haar goedkeuring of afwijzing van de overzichten bedoeld in artikel 16. Tijdens deze termijn wisselt het bestuur elke nuttige informatie uit met de spoorwegonderneming. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt uiterlijk binnen de termijn van 3 maanden na de goedkeuring uitgevoerd. De afwijzing van de overzichten leidt tot verlies van de subsidie.

Indien tijdens de periode die gedekt is door de overzichten, het budget wordt overschreden, zullen de subsidies waarvan de spoorwegonderneming zou kunnen genieten, pro rata verminderd worden.

Art. 18. De subsidies die betaald zijn voor een periode zijn beperkt tot 30 % van de vervoerskosten.

Art. 20. De periodes die recht geven op een subsidie zijn de volgende :

- van 1 januari 2013 tot 28 februari 2013;
- van 1 maart 2013 tot 30 juni 2013;
- van 1 januari 2014 tot 31 maart 2014;
- van 1 april 2014 tot 30 juni 2014;
- van 1 juli 2014 tot 30 september 2014;
- van 1 oktober 2014 tot 31 december 2014.

Afdeling 2. - Wijziging van de programmawet van 22 december 2008 en van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 beogende de voortzetting van een financiële steun aan het gecombineerd vervoer per spoor van intermodale transporteenheden

Art. 23. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2013.

Afdeling 1 houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2016.

Afdeling 2. - Wijziging van de programmawet van 22 december 2008 en van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 beogende de voortzetting van een financiële steun aan het gecombineerd vervoer per spoor van intermodale transporteenheden

Art. 23. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2013.

**Nouvelle version de la loi du 27 décembre 2012
(après modification)**

CHAPITRE 3. - Mobilité

Section 1re. - Soutien au trafic diffus en Belgique

Sous-section 1re. - Définitions

Art. 9. Au sens de la présente loi, on entend par :

- ministre : le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions;
- administration : le Service public fédéral Mobilité et Transports;
- lettre de voiture : tout document rédigé conformément aux articles 12 et 13 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999, approuvé par la loi du 15 février 2007;
- wagon isolé : wagon conventionnel chargé provenant de ou allant vers un point de desserte en Belgique desservi de manière régulière et faisant partie avec d'autres wagons (i.e. avec une destination ou origine différente) de la composition d'un même train faisant l'objet d'une opération de composition ou de décomposition en Belgique;
- coûts ferroviaires : les coûts pour la circulation ferroviaire des wagons isolés, c'est-à-dire la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les coûts d'énergie, les coûts liés à la location et/ou l'amortissement du matériel de traction et des wagons, ainsi que les coûts du conducteur;
- DIUM : (Distancier International Uniforme Marchandises) document qui reprend différentes données relatives au transport ferroviaire de marchandises en trafic international utiles aux Entreprises Ferroviaires (EF) et aux clients pour compléter la lettre de voiture CIM/la lettre de wagon CUV, et qui permet de calculer les distances entre les gares et/ou les lieux ferroviaires de prise en charge/de livraison;
- entreprise ferroviaire : l'entreprise visée à l'article 3, 27°, du Code ferroviaire;
- infrastructure ferroviaire : l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 32°, du Code ferroviaire.

**Version originale de la loi du 27 décembre
2012 (avant modification)**

CHAPITRE 3. - Mobilité

Section 1re. - Soutien au trafic diffus en Belgique

Sous-section 1re. - Définitions

Art. 9. Au sens de la présente loi, on entend par :

- ministre : le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions;
- administration : le Service public fédéral Mobilité et Transports;
- lettre de voiture : tout document rédigé conformément aux articles 12 et 13 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999, approuvé par la loi du 15 février 2007;
- wagon isolé : wagon conventionnel chargé provenant de ou allant vers un point de desserte en Belgique desservi de manière régulière et faisant partie avec d'autres wagons (i.e. avec une destination ou origine différente) de la composition d'un même train faisant l'objet d'une opération de composition ou de décomposition en Belgique;
- coûts ferroviaires : les coûts pour la circulation ferroviaire des wagons isolés, c'est-à-dire la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les coûts d'énergie, les coûts liés à la location et/ou l'amortissement du matériel de traction et des wagons, ainsi que les coûts du conducteur;
- DIUM : (Distancier International Uniforme Marchandises) document qui reprend différentes données relatives au transport ferroviaire de marchandises en trafic international utiles aux Entreprises Ferroviaires (EF) et aux clients pour compléter la lettre de voiture CIM/la lettre de wagon CUV, et qui permet de calculer les distances entre les gares et/ou les lieux ferroviaires de prise en charge/de livraison;
- entreprise ferroviaire : l'entreprise visée à l'article 5, 4°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;
- infrastructure ferroviaire : l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 5, 5°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Sous-section 2. - Aide à la circulation des wagons isolés sur l'infrastructure ferroviaire

Art. 11. Le subside visé à l'article 10 est calculé en multipliant le nombre de kilomètres DIUM parcourus par le wagon isolé par 0,57 euro.

Sous-section 3. – Procédure

Art. 12. L'entreprise ferroviaire peut déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subside et ce jusqu'à la fin du mois pendant lequel le subside cesse d'être en vigueur.

Les tableaux des données de transport pour l'obtention d'un subside sont introduits au plus tard à la fin du mois qui suit chaque trimestre pour lequel le subside est demandé.

Par dérogation à l'alinéa 2, les tableaux pour l'obtention d'un subside pour les trimestres 2015 qui ont expiré avant la publication au Moniteur belge de la loi du (...) portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016, peuvent encore être introduits dans le mois qui suit le trimestre au cours duquel cette loi est publiée.

A défaut de l'introduction des tableaux dans les délais prévus aux alinéas 2 et 3, le droit au subside pour ces trimestres prend fin.

Le dossier de candidature est introduit par écrit ou par voie électronique au moyen d'une requête.

Le dossier de candidature comprend le numéro d'entreprise de l'entreprise ferroviaire.

Art. 13. L'administration instruit le dossier de candidature. Le ministre ou son délégué prend une décision sur l'éligibilité au subside. Cette décision est notifiée par écrit à l'entreprise ferroviaire endéans un délai de deux mois et quinze jours suivant la réception du dossier de candidature complet.

Art. 16. § 1er. L'entreprise ferroviaire établit un relevé des wagons isolés et des kilomètres DIUM parcourus en Belgique par ces derniers pour le trimestre qui ouvre un droit à subside.

Sous-section 2. - Aide à la circulation des wagons isolés sur l'infrastructure ferroviaire

Art. 11. Le subside visé à l'article 2 est calculé en multipliant le nombre de kilomètres DIUM parcourus par le wagon isolé par 0,57 euro.

Sous-section 3. – Procédure

Art. 12. L'entreprise ferroviaire dépose un dossier de candidature au subside visé par cette loi, en vue d'être déclarée éligible à l'octroi d'un subside.

Ce dossier reprend toute donnée permettant l'identification de l'entreprise ferroviaire ainsi que de son activité de transport de marchandises par wagon isolé, entre autres son numéro d'entreprise et sa licence.

Art. 13. Le dossier de candidature fait l'objet d'une décision d'éligibilité au subside ou non, prise par le ministre ou son délégué, et communiquée par envoi recommandé, au plus tard un mois après la réception du dossier de candidature complet.

Art. 16. § 1er. L'entreprise ferroviaire établit un relevé des wagons isolés et des kilomètres DIUM parcourus en Belgique par ces derniers pour la période qui ouvre un droit à subside.
§ 2. L'entreprise ferroviaire fournit les relevés

visés au § 1er dans le mois qui suit la période y visée.

L'entreprise ferroviaire qui transmet les relevés à l'administration après ce délai perd le bénéfice du subside.

Art. 17. Dans les deux mois et quinze jours suivant la réception des relevés visés à l'article 16, l'administration approuve ou rejette ces relevés et elle informe l'entreprise ferroviaire du montant octroyé pour le trimestre pour lequel le subside a été demandé. Au cours de ce délai, l'administration échange toute donnée pertinente avec l'entreprise ferroviaire. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans un délai de 3 mois après la réception des relevés précités. Le rejet des relevés entraîne la perte des subsides pour le trimestre pour lequel le subside est demandé.

Si au cours du trimestre couvert par les relevés, le budget prévu est dépassé, les subsides dont pourrait bénéficier l'entreprise ferroviaire concernée seront réduits au pro rata.

Art. 17/1. Les subsides sont attribués par trimestre et sont limités à 25% du budget annuel inscrit au budget fédéral.

Art. 18. Les subsides payés sont limités à 30 % des coûts de transport.

Art. 17. Dans les deux mois suivant la fin de la période pour laquelle les subsides sont demandés, l'administration approuve ou rejette les relevés visés à l'article 16. Au cours de ce délai, l'administration échange toute donnée pertinente avec l'entreprise ferroviaire. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans le délai de 3 mois après l'approbation. Le rejet des relevés entraîne la perte des subsides.

Si au cours de la période couverte par les relevés, le budget prévu est dépassé, les subsides dont pourrait bénéficier l'entreprise ferroviaire concernée seront réduits au pro rata.

Art. 18. Les subsides payés par période sont limités à 30 % des coûts de transport.

Art. 20. Les périodes qui ouvrent le droit à un subside sont les suivantes :

- du 1er janvier 2013 au 28 février 2013;
- du 1er mars 2013 au 30 juin 2013;
- du 1er janvier 2014 au 31 mars 2014;
- du 1er avril 2014 au 30 juin 2014;
- du 1er juillet 2014 au 30 septembre 2014;
- du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014.

Section 2. - Modification de la loi-programme du 22 décembre 2008 et l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 en vue de la poursuite d'un soutien financier au transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal

Art. 23. Le présent chapitre entre en vigueur le 1er janvier 2013.

La section 1re cesse d'être en vigueur d'être en vigueur le 31 décembre 2016.

Section 2. - Modification de la loi-programme du 22 décembre 2008 et l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 en vue de la poursuite d'un soutien financier au transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal

Art. 23. Le présent chapitre entre en vigueur le 1er janvier 2013.