

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 maart 2017

WETSONTWERP

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

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	5
Voorontwerp	9
Impactanalyse	14
Advies van de Raad van State	26
Wetsontwerp	28
Coördinatie van de artikelen	35

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 mars 2017

PROJET DE LOI

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

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	5
Avant-projet	9
Analyse d'impact	20
Avis du Conseil d'État	26
Projet de loi	28
Coordination des articles	39

De regering heeft dit wetsontwerp op 13 maart 2017 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 13 mars 2017.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 13 maart 2017 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 13 mars 2017.

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
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

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

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

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

Het verspreid vervoer speelt een zeer belangrijke economische rol. In 2015 werden meer dan 7,6 miljoen ton goederen vervoerd via dit systeem, van en naar 225 Belgische sites die op het spoorweganet aangesloten zijn. In België vertegenwoordigt het verspreid vervoer ongeveer een vijfde van de vervoerde tonnage per spoor, of 158 000 wagons/jaar.

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

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

- de in België uitgevoerde en uit te voeren investeringen;
- de werkgelegenheid;

RÉSUMÉ

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

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

Le trafic diffus joue un rôle économique très important. Au cours de l'année 2015, plus de 7,6 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées par ce mode, au départ ou vers plus de 225 sites belges raccordés au rail. En Belgique, le trafic diffus représente environ un cinquième des tonnages transportés par fer, soit 158 000 wagons/an.

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

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

- les investissements réalisés et à réaliser en Belgique;
- l'emploi;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Verantwoording van dit voorontwerp

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

1.1. *Het verspreid vervoer*

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

Het verspreid vervoer speelt een zeer belangrijke economische rol. In 2015 werden meer dan 7,6 miljoen ton goederen vervoerd via dit systeem, van en naar 225 Belgische sites die op het spoorweganet aangesloten zijn. In België vertegenwoordigt het verspreid vervoer ongeveer een vijfde van de vervoerde tonnage per spoor, of 158 000 wagons/jaar.

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

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

— de in België uitgevoerde en uit te voeren investeringen;

EXPOSE DES MOTIFS

EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Justification du présent projet de loi

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

1.1. *Le trafic diffus*

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

Le trafic diffus joue un rôle économique très important. Au cours de l'année 2015, plus de 7,6 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées par ce mode, au départ ou vers plus de 225 sites belges raccordés au rail. En Belgique, le trafic diffus représente environ un cinquième des tonnages transportés par fer, soit 158 000 wagons/an.

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

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

— les investissements réalisés et à réaliser en Belgique;

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

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

1.2. *Het gecombineerd vervoer*

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

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

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

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

2. **Overzicht van de bepalingen van dit voorontwerp**

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

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

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

1.2. *Le transport combiné*

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

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

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

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

2. **Aperçu des dispositions du présent projet de loi**

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

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

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

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

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 2

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

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

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

Art. 3

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

Ten slotte, om dubbele aanvragen voor subsidie te weren, wordt er gesteld dat enkel de spoorwegonderneming die op grond van haar veiligheidscertificaat deel B de tractie van de wagen uitvoert, recht heeft op de

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

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

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

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article n’appelle pas de commentaire.

Art. 2

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

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

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

Art. 3

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

En outre, afin de lutter contre les doubles demandes de subsides, il a été choisi de spécifier que seule l’entreprise ferroviaire qui détient le certificat de sécurité partie B sous lequel les prestations de traction du wagon sont

subsidie in het kader van de steun aan het verspreid vervoer.

Art. 4

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 5

Deze nieuwe bepaling t.o.v. de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen, moet voorkomen dat meermaals subsidies voor dezelfde wagens worden aangevraagd. Voor een bepaalde wagen kan slechts een enkele aanvraag worden ingediend. Indien meerdere aanvragen worden ingediend, dan wordt er geen subsidie voor deze wagen toegekend. Dit nieuw artikel verplicht de spoorwegondernemingen om op voorhand te overleggen over wie de aanvraag zal indienen zodat dubbele aanvragen worden voorkomen.

Art. 6, 7 en 8

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

Art. 9

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

Art. 10, 11 en 12

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

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

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

réalisées peut bénéficier de subsides dans le cadre du régime de soutien du trafic diffus.

Art. 4

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 5

Cette nouvelle disposition, en comparaison avec la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes, vise à lutter contre les doubles demandes de subsides concernant les mêmes wagons. Ainsi, un wagon déterminé ne peut faire l'objet que d'une seule demande. A défaut, aucun subside ne pourra être accordé pour ce wagon précis. Ce nouvel article fait ainsi reposer sur les entreprises ferroviaires le soin de se concerter préalablement à toute demande afin d'éviter les doubles demandes.

Art. 6, 7 et 8

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 9

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

Art. 10, 11 et 12

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

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

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

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

HOOFDSTUK 1**Steun aan het verspreid vervoer****Artikel 1**

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

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

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

2° Bestuur: de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

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

4° Wagen: een conventioneel geladen goederenwagen komende van of gaande naar een ladingspunt in België die samen met andere wagens (d.i. met een verschillende bestemming of oorsprong) deel uitmaakt van eenzelfde trein die in België wordt samengesteld of gesplitst. Vallen niet onder deze definitie: wagens die land- of zeecontainers, wissellaadbakken of opleggers vervoeren;

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

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

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

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

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

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

CHAPITRE 1^{ER}**Soutien au trafic diffus****Article 1^{er}**

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

Art. 2

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

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

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

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

4° Wagon: wagon conventionnel de marchandises chargé provenant de ou allant vers un point de desserte en Belgique faisant partie avec d'autres wagons (i.e. avec une destination ou origine différente) de la composition d'un même train qui est composé ou décomposé en Belgique. Sont exclus de cette définition: les wagons transportant des conteneurs terrestres ou maritimes, des caisses mobiles et des semi-remorques;

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

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

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

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

Art. 3

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

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

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

Art. 4

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

Art. 5

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

Art. 6

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

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

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

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

Art. 7

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

Art. 3

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

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

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

Art. 4

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

Art. 5

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

Art. 6

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

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

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

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

Art. 7

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

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

Art. 8

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

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

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

Art. 9

De spoorwegonderneming levert op het eerste verzoek van het bestuur alle gegevens om haar toe te laten de juistheid van het overzicht te controleren alsook elke andere informatie.

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

Art. 10

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

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

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

Art. 11

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

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

Art. 8

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

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

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

Art. 9

L'entreprise ferroviaire fournit à première requête de l'administration toute donnée lui permettant de vérifier l'exactitude du relevé fourni ainsi que toute autre information demandée.

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

Art. 10

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

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

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

Art. 11

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

Art. 12

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

HOOFDSTUK 2

Steun aan het gecombineerd vervoer**Afdeling 1**

Wijziging van de programmawet van 22 december 2008

Art. 13

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

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

Afdeling 2

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

Art. 14

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

Art. 15

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

Art. 16

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

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

Art. 12

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

CHAPITRE 2

Soutien au transport combiné**Section 1^{re}**

Modification de la loi-programme du 22 décembre 2008

Art. 13

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

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

Section 2

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

Art. 14

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

Art. 15

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

Art. 16

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

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

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

2° het vierde lid wordt vervangen als volgt:

In afwijking van het derde lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de trimesters van 2015 en 2017 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van de wet van (...) betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020, nog worden ingediend uiterlijk één maand na bekendmaking van deze wet”.

Art. 17

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

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

HOOFDSTUK 3

Slotbepalingen

Art. 18

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

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

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

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

Art. 17

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

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

CHAPITRE 3

Dispositions finales

Art. 18

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

RIA formulier - v2 - oct. 2014

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.vereenvoudiging.be

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	F. BELLOT, Minister van Mobiliteit
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Christophe.vanderschueren@bellot.fed.be
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer_
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Michel De Vos, michel.devos@mobilit.fgov.be

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Wetsontwerp betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020
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 2017-2020._
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:	DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid, FOD Mobiliteit en Vervoer, weblocatie van deze FOD: www.mobilit.belgium.be
--	---

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

17/10/2016

1/6

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.

Het ontwerp maakt geen enkel onderscheid in behandeling tussen mannen en vrouwen.

Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

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

/

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

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

--

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

--

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

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

--

RIA formulier - v2 - oct. 2014

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.

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

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact Leg uit.

☐ Geen impact

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

Economische ontwikkeling .7.

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

Investerings .8.

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

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact Leg uit.

☒ Geen impact

--

Onderzoek en ontwikkeling .9.

Mogelijkheden betreffende onderzoeken 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

3 / 6

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: spoorwagondernemingen en 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. Bij de identificatie wordt beroep gedaan op bestaande gegevens

b. Bij de identificatie wordt beroep gedaan op bestaande gegevens

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

a. Per brieven mail_*

b. Per brieven 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?

/

RIA formulier - v2 - oct. 2014

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, uitvindingsoctrooien in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact Leg uit.

☒ Geen impact

--

5/6

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 enkel 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	F. BELLOT ,Ministre de la Mobilité
Contact cellule stratégique (nom, email, tél.)	Christophe.vanderschueren@bellot.fed.be
Administration compétente	SPF mobilité et Transports
Contact administration (nom, email, tél.)	Michel De Vos, michel.devos@mobilit.fgov.be

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Projet de loi concernant le soutien au transport diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné pour la période 2017-2020	
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 2017-2020	
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 :	DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire SPF Mobilité et Transports ; site internet de ce SPF : www.mobilit.belgium.be
---	--

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

17/10/2016

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



Un projet de réglementation aura généralement des impacts sur un nombre limité de thèmes.

Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème.

S'il y a des **impacts positifs et / ou négatifs**, **expliquez-les** (sur base des mots-clés si nécessaire) et **indiquez** les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs.

Pour les thèmes **3, 10, 11** et **21**, des questions plus approfondies sont posées.

Consultez le [manuel](#) ou contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question.

Lutte contre la pauvreté .1.

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

☐ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez.

☒ Pas d'impact

Égalité des chances et cohésion sociale .2.

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

☐ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez.

☒ Pas d'impact

Égalité entre les femmes et les hommes .3.

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

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

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

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

Le projet n'a pas d'impact sur l'égalité de traitement entre les hommes et les femmes.

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

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

/

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

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

--

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

--

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

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

--

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

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 positif par le maintien de la part modale du rail, qui produit 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 positif par le maintien de la part modale 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 positif par le maintien de la part modale du rail, avec effet positif 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 positif par le maintien de la part modale du rail, avec effet positif 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

3 / 6

PME .10.

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées par le projet ?
 Décrivez 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 : entreprises ferroviaires et opérateurs de fret, environ 10 entreprises, dont des PME, parfois filiales 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*

b. __ réglementation en projet**

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

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

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

a. Pour l'identification, utilisation de données existantes

b. Pour l'identification, utilisation de données existantes

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 ?

--

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

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 modale 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 modale 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 modale du rail comme mode de transport durable _ _ _ _ _

Ressources naturelles .16.

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

☒ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez.

☐ Pas d'impact

Maintien de la part modale 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 modale 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

_ _

5 / 6

Nuisances .19.

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

☐ Impact positif☐ Impact négatif

Expliquez.

☐ Pas d'impact

Maintenance de la part modale 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 :

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

Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné.

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. 60.684/4 VAN 16 JANUARI 2017**

Op 19 december 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Mobiliteit belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 16 januari 2017. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, Christian Behrendt en Marianne Dony, 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 Martine Baguet.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 16 januari 2017.

*

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,¹ 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.

1. Aangezien het voorontwerp niet aansluit bij een van de gevallen die in aanmerking komen voor vrijstelling of uitzondering, bepaald bij artikel 8, § 1 of § 2, van de wet van 15 december 2013 “houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging”, moet overeenkomstig artikel 6, § 1, van dezelfde wet een voorafgaande regelgevingsimpactanalyse van het voorontwerp worden uitgevoerd.

2. 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 gevoegd is, bevinden zich evenwel alleen de afschriften van de brieven die aan de verschillende gewestregeringen zijn gezonden en die 9 december 2016 zijn gedagtekend.

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 60.684/4 DU 16 JANVIER 2017**

Le 19 décembre 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 16 janvier 2017. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, Christian Behrendt et Marianne Dony, 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 Martine Baguet.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 16 janvier 2017.

*

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-projet¹, 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.

1. L'avant-projet ne correspondant à aucun des cas de dispense ou d'exception prévus par l'article 8, § 1^{er} ou § 2, de la loi du 15 décembre 2013 “portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative”, il doit être soumis à la procédure d'analyse d'impact préalable de la réglementation, conformément à l'article 6, § 1^{er}, de la même loi.

2. 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 9 décembre 2016.

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

De steller van het ontwerp moet er bijgevolg voor zorgen dat dit voorafgaande vormvereiste volledig vervuld wordt.

3. Overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU dient de Europese Commissie op de hoogte te worden gebracht van het feit dat de beide steunregelingen in kwestie verlengd worden voor de periode 2017-2020.

In het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, valt daarover evenwel niets terug te vinden. Daarover om uitleg gevraagd, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende geantwoord:

“Faisant suite à votre email du 28 décembre dernier, je peux vous indiquer que la prolongation des deux régimes a été prénotifiée à la Commission européenne fin décembre. Nous devrions recevoir très prochainement une invitation de la Commission pour une réunion afin d’évoquer ce dossier.”

De steller van het ontwerp moet ervoor zorgen dat ook die procedure volledig wordt gevolgd.

4. In artikel 18 moeten de woorden “treedt in werking op” vervangen worden door de woorden “heeft uitwerking met ingang van”.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

Il revient par conséquent à l’auteur du projet de veiller à l’accomplissement complet de cette formalité préalable.

3. La prolongation, pour la période de 2017-2020, des deux régimes d’aide concernés, doit être notifiée à la Commission européenne, conformément à l’article 108, paragraphe 3, TFUE.

Le dossier joint à la demande d’avis ne comporte toutefois aucune information sur ce point. Interrogé à ce propos, le fonctionnaire délégué a répondu:

“Faisant suite à votre email du 28 décembre dernier, je peux vous indiquer que la prolongation des deux régimes a été prénotifiée à la Commission européenne fin décembre. Nous devrions recevoir très prochainement une invitation de la Commission pour une réunion afin d’évoquer ce dossier.”

Il revient également à l’auteur du projet de veiller à l’accomplissement complet de cette procédure.

4. À l’article 18, il y a lieu de remplacer les mots “entre en vigueur” par les mots “produit ses effets”.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

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;

Gelet op het advies 60 684/4 van de Raad van State, gegeven op 16 januari 2017;

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

HOOFDSTUK 1**Steun aan het verspreid vervoer****Artikel 1**

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

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

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

2° Bestuur: de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

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

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};

Vu l'avis 60 684/4 du Conseil d'État, donné le 16 janvier 2017;

Sur la proposition du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité est chargé de présenter en Notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Soutien au trafic diffus****Article 1^{er}**

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

Art. 2

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

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

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

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

4° Wagen: een conventioneel geladen goederenwagen komende van of gaande naar een ladingspunt in België die samen met andere wagens (d.i. met een verschillende bestemming of oorsprong) deel uitmaakt van eenzelfde trein die in België wordt samengesteld of gesplitst. Vallen niet onder deze definitie: wagens die land- of zeecontainers, wissellaadbakken of opleggers vervoeren;

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

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

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

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

Art. 3

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

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

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

Art. 4

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

Art. 5

Een wagen geeft slechts recht op één subsidie per vrachtbrief. Als meerdere spoorwegondernemingen kunnen aanspraak maken op een subsidie voor

4° Wagon: wagon conventionnel de marchandises chargé provenant de ou allant vers un point de desserte en Belgique faisant partie avec d'autres wagons (i.e. avec une destination ou origine différente) de la composition d'un même train qui est composé ou décomposé en Belgique. Sont exclus de cette définition: les wagons transportant des conteneurs terrestres ou maritimes, des caisses mobiles et des semi-remorques;

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

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

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

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

Art. 3

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

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

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

Art. 4

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

Art. 5

Un wagon ne donne droit qu'à un seul subside par lettre de voiture. Si plusieurs entreprises ferroviaires peuvent prétendre à un subside pour le même wagon,

eenzelfde wagen, overleggen deze zodat er slechts één aanvraag wordt ingediend. Bij gebrek aan een enige aanvraag zal geen enkele subsidie worden toegekend voor deze wagen.

Art. 6

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

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

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

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

Art. 7

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

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

Art. 8

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

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

celles-ci se concertent de telle sorte qu'une seule demande est introduite. À défaut d'une demande unique, aucun subside ne sera octroyé pour ce wagon.

Art. 6

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

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

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

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

Art. 7

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

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

Art. 8

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

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

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

Art. 9

De spoorwegonderneming levert op het eerste verzoek van het bestuur alle gegevens om haar toe te laten de juistheid van het overzicht te controleren alsook elke andere informatie.

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

Art. 10

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

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

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

Art. 11

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

Art. 12

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

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

Art. 9

L'entreprise ferroviaire fournit à première requête de l'administration toute donnée lui permettant de vérifier l'exactitude du relevé fourni ainsi que toute autre information demandée.

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

Art. 10

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

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

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

Art. 11

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

Art. 12

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

HOOFDSTUK 2

Steun aan het gecombineerd vervoer**Afdeling 1***Wijziging van de programmawet van 22 december 2008***Art. 13**

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

“Art. 24. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2009 en treedt buiten werking op 31 december 2020.”

Afdeling 2

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

Art. 14

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

Art. 15

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

Art. 16

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

CHAPITRE 2

Soutien au transport combiné**Section 1^{re}***Modification de la loi-programme du 22 décembre 2008***Art. 13**

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

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

Section 2

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

Art. 14

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

Art. 15

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

Art. 16

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

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

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

2° het vierde lid wordt vervangen als volgt:

In afwijking van het derde lid, kunnen deze tabellen voor het bekomen van een subsidie voor de trimesters van 2015 en 2017 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van de wet van (...) betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020, nog worden ingediend uiterlijk één maand na bekendmaking van deze wet”.

Art. 17

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

“Art. 22. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009 en treedt buiten werking op 31 december 2020.”.

HOOFDSTUK 3

Slotbepalingen

Art. 18

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2017 en treedt buiten werking op 31 december 2020.

Gegeven te Brussel, 24 februari 2017

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

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

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

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

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

Art. 17

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

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

CHAPITRE 3

Dispositions finales

Art. 18

La présente loi produit ses effets à partir du 1^{er} janvier 2017 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2020.

Donné à Bruxelles, le 24 février 2017

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELEN

COORDINATION DES ARTICLES

Programmawet van 22 december 2008

HUDIGE TEKST (VOOR WIJZIGINGEN)

GECONSOLIDEERDE WIJZIGINGEN)

TEKST (NA

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 treedt buiten werking op 31 december 2020.

Koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden

HUDIGE TEKST (VOOR WIJZIGINGEN)

GECONSOLIDEERDE WIJZIGINGEN)

TEKST (NA

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 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

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. 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;

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 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

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 de jaren 2016 tot en met 2020 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015.*

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 toekenningjaar, respectievelijk de helft van de waarden " A " en " B ".

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

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. 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 10 augustus 2015 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,

" 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 toekenningjaar, respectievelijk de helft van de waarden " A " en " B ".

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

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 de jaren 2016 tot en met 2020 wordt de subsidie berekend op basis van de waarden vastgelegd voor het jaar 2015.*

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

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 trimesters van 2015 en 2017 die verstreken zijn vóór de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad van de wet van (...) betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020, nog worden ingediend uiterlijk één maand na bekendmaking van deze wet".

Bij gebrek aan indiening van de tabellen binnen de in het derde en vierde lid bepaalde termijn, vervalt het

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

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. 22. *Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009 en treedt buiten werking op 31 december 2020.*

Loi-programme du 22 décembre 2008

TEXTE ACTUEL	(AVANT	TEXTE COORDONNE	(APRES
MODIFICATIONS)		MODIFICATIONS)	

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

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

Arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal

TEXTE ACTUEL	(AVANT	TEXTE COORDONNE	(APRES
MODIFICATIONS)		MODIFICATIONS)	

Art. 3. Le subside visé aux alinéas 1^{er} 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 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.*

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;

Art. 3. Le subside visé aux alinéas 1^{er} 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 pour l'année 2014 le subside est calculé en recourant aux valeurs fixées pour l'année 2012. *Pour les années 2016 à 2020 le subside est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.*

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 subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2012. *Pour l'année 2016, le subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.*

Art. 8. Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subsidie 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 subsidie a été accordé ou jusqu'à la fin du mois pendant lequel le subsidie 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 1^{er} janvier de l'année concernée.

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 3, 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 10 août 2015 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 subsidie pour ces trimestres prend fin.

Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature à un subsidie relatif à l'une

" 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 subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2012. *Pour les années 2016 à 2020, le subsidie est calculé sur base des valeurs fixées pour l'année 2015.*

Art. 8. Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature pour un subsidie 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 subsidie a été accordé ou jusqu'à la fin du mois pendant lequel le subsidie cesse d'être en vigueur.

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

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

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

Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature à un subsidie relatif à l'une des

des mesures décrites au chapitre IV jusqu'au 30 juin 2012 inclus.

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.*

mesures décrites au chapitre IV jusqu'au 30 juin 2012 inclus.

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