

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 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**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Daphné DUMERY**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister.....	3
II. Algemene bespreking.....	6
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	7

Zie:

Doc 54 **2346/ (2016/2017):**

001: Wetsontwerp.

Voir aussi:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 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**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Daphné DUMERY**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du ministre.....	3
II. Discussion générale.....	6
III. Discussion des articles et votes.....	7

Voir:

Doc 54 **2346/ (2016/2017):**

001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

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-GOI	:	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 an-
nexes)

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 22 maart 2017.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER

De heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, geeft aan dat met dit wetsontwerp de verlenging wordt beoogd van de financiële steun aan het verspreid en gecombineerd vervoer per spoor voor de periode 2017-2020.

Dit wetsontwerp beoogt de bestendiging van het daadkrachtige, sinds 2005 gevoerde beleid ter ondersteuning van het binnenlands goederenvervoer per spoor. De Kamer heeft er het laatst kennis van genomen bij de goedkeuring van de maatregelen voor 2015 en 2016 (zie de wet van 10 augustus 2015).

Het gaat om een subsidieregeling voor een kwart van de ton-kilometers die per spoor worden vervoerd in dit land. Of, concreter gesteld, het betreft het verspreid vervoer op Belgisch grondgebied (al kan dit vervoer deel uitmaken van een internationaal traject), alsmede het bestaande gecombineerd vervoer binnen de Antwerpse haven (het “binnenhavenvervoer”) en het vervoer tussen die haven en terminals in Lauwe, Athus en Zeebrugge.

Het behoeft geen toelichting waarom deze vervoersvormen steun verdienen: door het vervoer per spoor te bevorderen, kan het met minder vrachtwagens op de weg, hetgeen dus gunstig is voor het milieu.

Anderzijds zijn verspreid vervoer en gecombineerd vervoer per spoor structureel verlieslatende activiteiten als men louter de economische exploitatie bekijkt; ook in andere Europese landen is dat vervoer structureel verlieslatend.

De vele inspanningen die bij verspreid vervoer nodig zijn om sorteringen onderweg en op de eindbestemming uit te voeren, maken dit type vervoer immers veel duurder dan vervoer tussen twee plaatsen met volledige treinen. Het stopzetten van deze activiteit en de verschraving van het spooraanbod die er het gevolg zou van zijn, zullen derhalve nefast zijn, niet alleen door het wegvallen van de milieuvordelen van het spoorvervoer maar ook door de weerslag ervan op de economie in het algemeen. Industriële sites in de petrochemie en de metallurgie zijn immers sterk afhankelijk van het verspreid

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 22 mars 2017.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE

M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, explique que le projet de loi à l'examen tend à prolonger les mesures de soutien au trafic diffus ainsi qu'au transport combiné pour la période 2017-2020.

Ce projet de loi perpétue une politique volontariste de soutien au transport intérieur de marchandises par rail, qui est menée depuis 2005 et dont cette assemblée a pris connaissance pour la dernière fois à l'occasion de l'approbation des mesures qui devaient prévaloir pour les années 2015 et 2016 (cf. la loi du 10 août 2015).

Il est question de subsidier un quart du nombre de tonnes-kilomètres transportées par le rail en Belgique. Plus concrètement, il est question de subsidier le trafic diffus qui s'opère sur le territoire belge (et ce, même s'il fait partie d'un trajet international), le transport combiné qui s'opère actuellement spécifiquement dans le port d'Anvers (ce que l'on appelle les transports interportuaires) et les transports effectués entre ce port et les terminaux de Lauwe, d'Athus et de Zeebruges.

Les raisons générales pour soutenir ces types de transport ne sont pas inconnues. L'encouragement du transport par rail est un moyen de réduire le nombre de camions sur les routes et a dès lors, en soi, un effet positif sur l'environnement.

Par contre, du point de vue de l'exploitation économique, il faut bien admettre que le transport diffus et le transport combiné par rail sont des activités structurellement déficitaires, comme dans d'autres pays d'Europe.

Les importants moyens nécessités par le trafic diffus pour procéder aux triages en cours d'acheminement et pour la desserte terminale rendent cette forme de transport plus beaucoup onéreuse que le transport entre deux points au moyen de trains complets. La cessation de cette activité, et la réduction de l'offre ferroviaire qui en découlerait, sera par conséquent néfaste non seulement en raison de la suppression des avantages offerts par le transport ferroviaire en matière d'environnement, mais aussi en raison des répercussions que cela aurait sur l'économie en général. Les sites

vervoer, naast het belang ervan voor de aan- en afvoer in de Belgische zeehavens (Antwerpen en Zeebrugge) en uiteindelijk de werkgelegenheid die met de activiteit samengaat en erdoor wordt gegenereerd.

Ook het gecombineerd vervoer is duurder dan het gewoon vervoer van volle wagenladingen, want containers moeten ten minste tweemaal worden overgeladen van het ene naar het andere vervoermiddel. De desbetreffende kosten kunnen moeilijk worden terugverdiend, gelet op de korte afstanden in België.

Zoals werd aangekondigd bij de goedkeuring van de vorige wet, werd ter voorbereiding van dit wetsontwerp een evaluatie gemaakt van de efficiëntie van de subsidieregeling zoals die tot en met 2016 bestond; dat onderzoek werd overigens uitgevoerd in overleg met de gewesten. Het onderzoek was tevens onderbouwd door de algemene vaststelling dat het vervoer per spoor afneemt (vooral sinds de financiële crisis van 2008), alsook door de vraag welke impact de kilometerheffing voor vrachtwagens mogelijk heeft op de concurrentiepositie van het spoor ten aanzien van het wegvervoer.

Uit dat onderzoek is onder meer gebleken dat het instellen van de kilometerheffing het economisch voordeel van het wegvervoer ten aanzien van het vervoer per spoor weliswaar heeft doen afnemen, maar dat de impact van die kilometerheffing te beperkt is om een echte modale verschuiving van de weg naar het spoor te bewerkstelligen.

Los van dat onderzoek merkt de minister echter op dat geen rekening werd gehouden met een aantal ontwikkelingen in de haven van Antwerpen, die op zich medebepalend zijn voor de toekomst van het goederenvervoer per spoor in ons land. In dat verband maakt hij gewag van het toenemende verkeer tussen de rechter- en de linkeroever, en van het feit dat de *Mainhub*-terminal opnieuw in gebruik is genomen. Bovendien staat ons land voor de uitdaging de nagestreefde modale verschuiving te verwezenlijken, door te voorzien in gemengd vervoer (waarbij treinen worden samengesteld uit wagons die afkomstig zijn van het verspreid vervoer én uit met containers geladen wagons), en derhalve indirect bij te dragen tot het bevorderen van de vorming van gemengde internationale langeafstandstreinen die vertrekken in de haven van Antwerpen. Op langere termijn zet de minister in op treinen die, gezien de af te leggen afstand, financieel zelfbedruipend kunnen zijn.

De ontworpen subsidieregeling sluit naadloos aan bij de bedragen die ook al in de wet van 10 augustus 2015 waren opgenomen:

industriels de la pétrochimie et de la métallurgie sont en effet très dépendants du trafic diffus, il est important pour l'acheminement des marchandises dans les ports maritimes belges (Anvers et Zeebruges) et finalement pour l'emploi qui est lié à cette activité et qui est généré par elle.

Le transport combiné est lui aussi plus onéreux que le transport pur de wagons complets du fait que les conteneurs doivent être transférés au moins deux fois d'un mode de transport à l'autre et que les frais y afférents peuvent difficilement être récupérés sur les courtes distances parcourues dans notre pays.

Comme le ministre l'avait annoncé lors de l'approbation de la précédente législation, il a fait procéder, en guise de préparation au présent projet de loi, à une évaluation de l'effectivité du régime de subventionnement tel qu'il prévalait jusqu'en 2016 inclus. Cette étude a d'ailleurs été réalisée en concertation avec les régions et trouvait aussi sa justification dans le constat général de trafic par rail en baisse (surtout après la crise financière de 2008) et dans l'interrogation quant à l'impact potentiel de la taxe kilométrique pour les camions sur la position concurrentielle du rail par rapport à la route.

De cette étude, il ressort notamment que l'instauration de la taxe kilométrique a réduit l'avantage économique du transport par la route par rapport au transport par rail, mais son impact est trop limité que pour engendrer un réel transfert modal de la route vers le rail.

Au-delà de cette étude, le ministre tient toutefois à noter la non prise en compte d'un certain nombre d'évolutions dans le port d'Anvers, qui en soi sont en partie déterminantes pour le futur transport de marchandises par rail dans ce pays: il y a le nombre croissant de trafics entre la rive gauche et la rive droite, la remise en service du terminal *Mainhub*, ainsi que le défi de réaliser désormais le transfert modal souhaité en créant des trafics mixtes (c'est-à-dire des trains transportant à la fois des wagons provenant du trafic diffus et des wagons chargés de conteneurs) et donc de contribuer indirectement à ce que la formation de trains internationaux longue distance mixtes au départ de la gare d'Anvers soit stimulée. A plus long terme, le ministre mise sur des trains qui, en raison de leur distance à parcourir, présentent le potentiel d'être financièrement autosuffisants.

Le régime de subsides proposé se situe dans la droite ligne des montants qui étaient également prévus par la loi du 10 août 2015:

— voor gecombineerd vervoer: een vast bedrag van 28 euro per container en van 0,14 euro per kilometer (deze bedragen worden gehalveerd voor binnenhavenvervoer);

— voor verspreid vervoer: een vast bedrag van 0,57 euro per volledige wagon per kilometer die op het Belgisch grondgebied wordt afgelegd.

Het daartoe vrijgemaakte jaarlijkse budget zal evenwel lager zijn dan het budget voor 2016 (dat budget bedroeg 15 miljoen euro – 10,5 miljoen euro voor verspreid vervoer en 4,5 miljoen euro voor gecombineerd vervoer); zulks strookt met de door de regering opgelegde besparingsmaatregelen, met name:

— voor 2017: 13,53 miljoen euro;

— voor 2018: 13,53 miljoen euro;

— voor 2019: 13,24 miljoen euro;

— voor 2020: 13,24 miljoen euro.

De voorgestelde regeling geldt voor vier jaar, niet voor een kortere periode zoals tot dusver het geval is. Stabiliteit en continuïteit zijn immers belangrijk bij activiteiten waarbij producenten en verladers lang vooraf hun keuzes maken inzake de te gebruiken vervoersmodi.

Wetgevingstechnisch wordt met dit wetsontwerp gekozen voor een totaal nieuwe rechtsbasis voor het verspreid vervoer, en is de wet van 27 december 2012 niet langer van kracht. Voor het gecombineerd vervoer wordt de bestaande wetgeving, met name de programmawet van 22 december 2008 en het koninklijk besluit van 15 juli 2009, gewijzigd.

Voorts is de minister ook verheugd dat de drie gewesten een gunstig advies hebben uitgebracht over de ontworpen reglementering.

Ter zake ontvingen de diensten van de Europese Commissie elektronisch een notificatie. Momenteel is de procedure nog aan de gang.

Op grond van deze beweegredenen en in overeenstemming met het regeerakkoord legt de minister, ter ondersteuning van een beleid ten gunste van een goederenvervoer per spoor, dit wetsontwerp ter goedkeuring voor aan deze commissie voor de Infrastructuur.

— pour le transport combiné, un montant fixe de 28 euros par conteneur et de 0,14 euro par kilomètre (ces montants sont réduits de moitié pour les trafics intraportuaires);

— pour le transport diffus, un montant fixe de 0,57 euro par wagon complet par kilomètre parcouru sur le territoire belge.

Le budget annuel qui est dégagé à cet effet sera toutefois inférieur au budget de 2016 (qui était de 15 millions d'euros: 10,5 millions d'euros pour le transport diffus et 4,5 millions d'euros pour le transport combiné), ce qui est conforme aux mesures d'économie décidées par le gouvernement:

— pour 2017: 13, 53 millions d'euros;

— pour 2018: 13, 53 millions d'euros;

— pour 2019: 13, 24 millions d'euros;

— pour 2020: 13, 24 millions d'euros.

Le système proposé sera applicable pendant quatre ans et pas pour une période plus limitée comme c'était le cas jusqu'ici. La stabilité et la continuité sont en effet importantes pour des activités dans lesquelles les producteurs et les chargeurs arrêtent longtemps à l'avance leurs choix quant aux modes de transport à utiliser.

D'un point de vue légistique, la future loi vise à donner une toute nouvelle base juridique au trafic diffus et à ne plus lui appliquer la loi du 27 décembre 2012. Pour le transport combiné, la législation existante, à savoir la loi-programme du 22 décembre 2008 et l'arrêté royal du 15 juillet 2009, est modifiée.

Par ailleurs, le ministre se réjouit également que les trois régions ont donné un avis favorable sur la réglementation proposée.

Une notification électronique auprès des services de la Commission européenne a eu lieu. A l'heure actuelle, la procédure est toujours en cours.

C'est sur la base de ces motifs et en conformité avec l'accord de gouvernement que le ministre, souhaitant soutenir une politique favorable au transport ferroviaire de marchandises, soumet le projet de loi à l'examen à l'approbation de la commission de l'Infrastructure.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) staat volledig achter de ondersteuning van verspreid en gecombineerd vervoer, omdat het bijdraagt tot de verkeersveiligheid, de impact van transport op het milieu vermindert en fileproblemen op de weg tegengaat. Het wetsontwerp stelt logistieke bedrijven in staat om keuzes te maken met betrekking tot de investeringen die ze willen doen op de lange termijn, omdat het in een regeling voorziet die de komende jaren zal gelden en aldus rechtszekerheid biedt.

Het verspreid vervoer wordt wel onttrokken aan de programmawet om als afzonderlijke wet te worden aangenomen, niet het gecombineerde vervoer. Waarom dat onderscheid?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) zegt op zijn beurt de volle steun van zijn fractie toe. Hij verheugt zich over het feit dat goederenvervoer per spoor weer in de lift zit, ondermeer vanuit klimaatoverwegingen, maar ook vanuit economisch oogpunt. Voor de petrochemie is dat zelfs levensnoodzakelijk. Opgemerkt zij dat de sector het de afgelopen jaren niet bepaald onder de markt had, mede door de financiële crisis van 2008. De groei blijft broos en ondersteuning van de sector is welkom, want goederenvervoer per spoor haalt verkeer van de weg. Een locomotief kan 2000 ton trekken, wat overeenkomt met 200 tientonnens. Goederenvervoer per spoor is bovendien acht keer klimaatvriendelijker dan hetzelfde goederenverkeer op de weg. Problematisch lijkt de evolutie in het buitenland ten aanzien van het oppikken van losse wagons, die mogelijk een negatieve impact kan hebben op de ontwikkelingen hier te lande. Niettemin is het een goede zaak dat België het anders aanpakt. Subsidiëring is nuttig en wordt overigens ook door de Europese Unie aanvaard.

De heer Paul-Olivier Delannois (PS) is het wetsontwerp eveneens gunstig gezind. De voordelen van goederenvervoer per spoor zijn talrijk, onder meer op milieuvlak. Het lid wenst te vernemen hoeveel de begroting moet bedragen om alle aanvragen aan te kunnen. Oorspronkelijk was 15 miljoen vastgesteld. Hoeveel aanvragen heeft de overheid niet kunnen inwilligen?

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Daphné Dumery (N-VA) est entièrement favorable au soutien du trafic diffus et du transport combiné, dès lors qu'il contribue à la sécurité routière, réduit l'impact du transport sur l'environnement et combat les problèmes d'embouteillages routiers. Le projet de loi permet à des entreprises logistiques d'opérer des choix concernant les investissements auxquels elles souhaitent procéder à long terme, parce qu'il prévoit une réglementation pour les années à venir et offre ainsi une sécurité juridique.

Le trafic diffus, à l'inverse du transport combiné, est cependant soustrait à la loi-programme afin d'être réglé dans une loi distincte. Comment explique-t-on cette distinction?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) promet, à son tour, le soutien sans réserve de son groupe. Il se réjouit que le transport ferroviaire de marchandises ait à nouveau la cote, notamment pour des considérations climatologiques, mais aussi sous l'angle économique. Pour la pétrochimie, cela est même absolument nécessaire. Il est à noter que le secteur a connu certaines difficultés au cours des dernières années, notamment par suite de la crise financière de 2008. La croissance demeure fragile et le soutien du secteur est le bienvenu, le transport ferroviaire de marchandises dégageant les routes. Une locomotive peut tirer 2 000 tonnes, ce qui correspond à 200 poids lourds de dix tonnes. En outre, le transport ferroviaire de marchandises est huit fois plus écologique que le même transport de marchandises par la route. L'évolution observée à l'étranger en matière prise en charge de wagons isolés semble problématique, en ce qu'elle peut avoir une incidence négative sur les évolutions dans le pays. Il n'en demeure pas moins positif que la Belgique adopte une approche différente. L'octroi de subsides est utile et est du reste accepté par l'Union européenne.

M. Paul-Olivier Delannois (PS) est également favorable au projet de loi. Les avantages du transport de marchandises par rail sont nombreux, notamment sur le plan environnemental. Le membre souhaite savoir quel montant il faut inscrire au budget afin de pouvoir répondre à toutes les demandes. Quinze millions d'euros avaient été initialement prévus. Combien de demandes les autorités n'ont-elles pas pu satisfaire?

B. Antwoorden van de minister

De minister verklaart dat het wetsontwerp om wetgevingstechnische redenen de vorm heeft aangenomen die het heeft. Wat de aanvragen betreft, meent hij dat ze allemaal konden worden behandeld. Hij beschikt niet over precieze cijfers, maar kan die wel later verstrekken.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikelen 1 tot 17

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Het gehele wetsontwerp wordt, met inbegrip van enkele taalkundige en wetgevingstechnische verbeteringen, eenparig aangenomen .

De rapporteur,

De voorzitter,

Daphné DUMERY

Karine LALIEUX

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vereisen (artikel 78.2, vierde lid, van het Reglement): *nihil*.

B. Réponses du ministre

Le ministre indique que la forme du projet de loi s'explique par des raisons d'ordre légistique. En ce qui concerne les demandes, il pense qu'elles ont toutes pu être traitées. Il ne dispose pas de chiffres précis, mais il pourra les communiquer plus tard.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Articles 1^{er} à 17

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'ensemble du projet de loi, y compris plusieurs corrections d'ordre linguistique et légistique, est adopté à l'unanimité.

La rapporteuse,

La présidente,

Daphné DUMERY

Karine LALIEUX

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution (article 78.2, alinéa 4, du Règlement): *nihil*.