

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 mai 2020

PROPOSITION DE LOI**relative au soutien au transport international
de passagers**(déposée par Mmes Kim Buyst
et Sarah Schlitz et M. Josy Arens)BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 mei 2020

WETSVOORSTEL**betreffende de steun aan het
internationale passagiersvervoer**(ingediend door de dames Kim Buyst
en Sarah Schlitz en de heer Josy Arens)**RÉSUMÉ**

Actuellement, le secteur des transports est responsable d'un quart des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne. L'objectif du «Pacte vert», à savoir de tendre vers une économie totalement neutre pour le climat d'ici 2050, ne sera donc pas atteint sans un transfert de grande envergure des transports aérien et routier vers le transport ferroviaire (transfert modal). À cet effet, il est essentiel de développer un réseau ferroviaire international.

Les trains internationaux et, en particulier, les trains de nuit sont, il est vrai, souvent assez chers à exploiter. Pour la fixation des prix, le marché ne prend toutefois que très peu en compte les effets externes négatifs considérables des transports aérien et routier sur les usagers (congestion) et toute la société (pollution et détérioration du climat). Le secteur du transport aérien bénéficie par ailleurs aussi de nombreuses subventions explicites et implicites.

Cette proposition remédie à cette situation en accordant une aide temporaire aux nouvelles liaisons ferroviaires internationales et ce, dans les limites des règles européennes en matière de subventions.

SAMENVATTING

Op dit moment is de transportsector verantwoordelijk voor een kwart van de broeikasgasemissies in de Europese Unie. De doelstelling van de Green Deal om te evolueren naar een volledig klimaatneutrale economie tegen 2050 zal daarom niet zonder een verregaande verplaatsing van lucht- en wegtransport naar spoorwegvervoer (modal shift) kunnen gehaald worden. Hierbij is de uitbouw van een internationaal treinnetwerk essentieel.

Internationale treinen, en met name internationale nachttreinen, zijn echter vaak relatief duur in exploitatie. De aanzienlijke negatieve externe gevolgen van lucht- en wegtransport voor de gebruikers (congestie) of de gehele maatschappij (vervuiling en aantasting van het klimaat) worden dan weer slechts zeer beperkt in rekening gebracht in de prijsbepaling door marktwerking. We stellen overigens ook de vele expliciete en impliciete subsidies voor luchtvaartsector vast.

Dit voorstel komt hieraan tegemoet door een tijdelijke steun aan initiatieven voor nieuwe internationale treinverbindingen, binnen de perken van de Europese subsidiereggeving.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

A. Contexte général

À l'heure actuelle, le secteur des transports est responsable d'un quart des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne, et ces émissions continuent d'augmenter. L'Europe entière doit faire preuve de davantage d'ambitions afin d'atteindre les objectifs du Pacte vert pour l'Europe. L'ensemble des États membres de l'Union européenne, le Parlement européen et la Commission européenne ont l'ambition de tendre vers une économie totalement neutre pour le climat d'ici 2050. Un changement radical est nécessaire pour concilier les émissions du secteur des transports avec ce principe. À cet égard, il est essentiel d'opérer un transfert modal de grande envergure des transports aérien et routier vers le transport ferroviaire. C'est pourquoi il est nécessaire de développer, en Europe, un réseau ferroviaire international auquel tous les États membres devront essayer de contribuer dans la mesure du possible.

La libre circulation des personnes est l'un des piliers fondamentaux de l'Union européenne, et un acquis digne d'être défendu et porté. Les citoyens de l'UE – c'est-à-dire les citoyens de tout État membre de l'UE – sont libres de voyager vers et dans tous les autres États membres. En outre, les pays signataires de l'accord de Schengen n'organisent pas de contrôles à leurs frontières communes. Il s'ensuit une incroyable liberté de travailler, d'étudier et de voyager, que de nombreux Belges utilisent avec beaucoup d'enthousiasme.

Les mouvements et les réseaux qui voient ainsi le jour en Europe ont pour résultat que l'idée d'une Europe unie dans toute sa diversité et ses différences constitue une réalité quotidienne pour un nombre croissant de personnes. Cependant, une grande partie de ces déplacements sont aujourd'hui encore effectués à l'aide de moyens de transport polluants ou très polluants, à savoir des véhicules alimentés par des combustibles fossiles ou des avions toujours plus nombreux. Le défi majeur des années à venir sera donc de maintenir la dynamique de ces échanges tout en opérant un basculement en matière de durabilité des moyens de transport utilisés. À l'heure actuelle, toutes les études disponibles montrent que le train est de loin le mode de transport le plus adéquat pour y parvenir.

Les trains internationaux, en particulier les trains de nuit, sont souvent assez chers à exploiter. En effet, pour les trains de nuit, par exemple, les coûts sont élevés parce qu'ils nécessitent un matériel spécifique, parce qu'ils

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

A. Algemene context

Op dit moment is vervoer verantwoordelijk voor een kwart van de broeikasgasemissies in de Europese Unie, en de uitstoot blijft stijgen. In heel Europa moet de ambitie omhoog om de doelstellingen van de Europese Green Deal te realiseren. Het is de ambitie van alle Europese lidstaten, het Europees Parlement en de Europese Commissie om te evolueren naar een volledig klimaatneutrale economie tegen 2050. Om de uitstoot van de transportsector hiermee in overeenstemming te brengen, moet er een manifeste omwenteling gebeuren. Een verregaande modal shift, met een verplaatsing van lucht- en wegtransport naar spoorwegvervoer, is hierbij essentieel. Het uitbouwen van het internationale treinnetwerk in Europa is daarom noodzakelijk, waaraan alle lidstaten binnen de grenzen van het mogelijke moeten proberen bij te dragen.

De vrijheid van personenverkeer is één van de grote pijlers van de Europese Unie, en een verworvenheid die het waard is beschermd en uitgedragen te worden. EU-burgers – dat wil zeggen de burgers van eender welke EU-lidstaat – zijn vrij om te reizen naar en in alle andere lidstaten. De landen die het Schengenakkoord hebben ondertekend, hebben bovendien geen grenscontroles tussen de deelnemende landen. Dit creëert een ongeëvenaarde vrijheid van werken, studeren en reizen, waar vele Belgen met veel enthousiasme gebruik van maken.

De bewegingen en netwerken die zo binnen Europa ontstaan zorgen er voor dat het idee van één Europa in al haar diversiteit en verscheidenheid voor steeds meer mensen dagelijkse werkelijkheid wordt. Een groot deel van deze verplaatsingen gebeurt op dit moment echter nog met vervuilende tot zeer vervuilende vervoersmiddelen, met name in door fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen, of door het almaar toenemende luchtverkeer. De grote uitdaging voor de volgende jaren is dan ook de dynamiek van uitwisseling te behouden, maar tegelijkertijd een ommezwaai tot stand te brengen op het vlak van de duurzaamheid van de transportmiddelen die worden ingezet. Op dit moment blijkt uit alle beschikbare studies dat de trein daarvoor veruit de meest geschikte kandidaat is.

Internationale treinen, en met name internationale nachttreinen, zijn vaak relatief duur in exploitatie: er zijn in het laatste geval bijvoorbeeld hoge kosten door specifiek materieel, hoge personeelskosten omdat meer

mobilisent plus de personnel qui doit surtout travailler durant la nuit et parce que le nombre de places est relativement peu élevé. La redevance d'infrastructure que les transporteurs doivent payer pour utiliser l'infrastructure ferroviaire est relativement élevée en raison des longues distances et des suppléments qui s'ajoutent au tarif de base. C'est pourquoi les liaisons nationales de nuit comme celles qui existent en Suède, au Royaume-Uni et en France sont généralement déficitaires. En outre, il ressort de la pratique en Autriche et d'études réalisées à la demande des autorités publiques néerlandaises que même les lignes des réseaux étendus de trains internationaux sont parfois déficitaires, notamment au cours de la phase cruciale de démarrage.

B. Objectif de la présente proposition de loi

L'objectif du régime d'aide proposé dans la présente proposition est de transférer au secteur du transport ferroviaire une partie du transport international de voyageurs par la route et par la voie des airs en favorisant la proactivité des prestataires potentiels de services de transport international de voyageurs à l'égard de la création de nouvelles liaisons. La présente proposition de loi vise dès lors à réduire les émissions de CO₂ générées par le transport de voyageurs entre la Belgique et d'autres pays européens. Encourager le trafic ferroviaire international aura des effets bénéfiques sur le climat, l'environnement et les embouteillages.

La présente proposition de loi répond au constat que les activités du secteur des transports ont des effets négatifs externes considérables, notamment pour les usagers (congestion) et pour toute la société (pollution et détérioration du climat). Or, ces effets négatifs externes n'étant que très peu pris en compte lors de la fixation des prix par le marché, ils entraînent des inégalités potentielles entre les différents modes de transport qu'il convient de supprimer grâce à des aides publiques en faveur des modes de transport ayant le moins d'effets négatifs externes. Nous songeons par exemple, à cet égard, aux coûts externes considérables découlant de la croissance explosive du trafic aérien au sein de l'Union européenne, ainsi qu'aux nombreuses subventions implicites et explicites allouées à ce secteur.

C. Compatibilité avec la législation européenne

La législation européenne autorise les États membres à allouer des subventions aux exploitants ferroviaires à condition qu'ils s'appuient sur une base juridique spécifique et que la législation régissant les aides publiques soit respectée. L'article 93 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) dispose en effet que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des

personeel nodig is dat vooral 's nachts moet werken, en relatief weinig plaatsen per trein. De infrastructuurheffing die vervoerders moeten betalen voor het gebruik van het spoor, is relatief hoog vanwege de lange afstanden en de toeslagen bovenop het basistarief. Zo zien we dat binnenlandse nachtverbindingen zoals in Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk veelal niet kostendekkend zijn. Bovendien blijkt uit praktische ervaring in Oostenrijk en studies gedaan in opdracht van de Nederlandse overheid, dat zelfs lijnen die deel uitmaken van uitgebreide netwerken van internationale treinen niet altijd kostendekkend zijn, met name in de essentiële beginfase.

B. Doel van dit wetsvoorstel

Het doel van de steunregeling die voorgesteld wordt in dit voorstel is het overhevelen van een deel van het internationale personenvervoer van de weg en het luchtverkeer naar het spoor, door het bevorderen van de actiebereidheid van de potentiële aanbieders van internationale reizigersvervoerdiensten op het vlak van de creatie van nieuwe verbindingen. Dit wetsvoorstel beoogt dan ook de CO₂-uitstoot door personenvervoer tussen België en andere Europese landen te verminderen. Het bevorderen van het internationale treinverkeer heeft positieve effecten op het klimaat, het milieu en de files.

Met dit wetsvoorstel wordt tegemoetgekomen aan de vaststelling dat door de activiteiten van de vervoerssector aanzienlijke negatieve externe gevolgen ontstaan, bijvoorbeeld voor de gebruikers (congestie) of de gehele maatschappij (vervuiling en aantasting van het klimaat). Deze negatieve externe gevolgen worden slechts zeer beperkt in rekening gebracht in de prijsbepaling door marktwerking. Hieruit vloeien mogelijke ongelijkheden voort tussen de verschillende vervoerswijzen, die het verdienen te worden opgeheven door steun van de overheid aan de vervoerswijzen die de minste negatieve externe gevolgen veroorzaken. We kunnen hierbij bijvoorbeeld denken aan de omvangrijke externe kosten die veroorzaakt worden door het explosief toenemende vliegverkeer binnen de EU, alsook de vele impliciete en expliciete subsidies die deze sector krijgt.

C. Compatibiliteit met Europese wetgeving

De Europese wetgeving staat toe dat staten subsidies verlenen aan spoorexploitanten op voorwaarde dat er een specifieke rechtsgrondslag bestaat en dat de wetgeving inzake staatssteun wordt nageleefd. Artikel 93 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) bepaalt immers dat steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van

transports sont compatibles avec le TFUE et le Traité sur l'Union européenne (TUE). L'article 9 du Règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route dispose en outre que les États membres peuvent continuer d'octroyer des aides en faveur du secteur des transports conformément à l'article 73 du traité, pourvu que ces aides répondent aux besoins de la coordination des transports.

L'article 6.2. des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (C 184/07) précise que la notion de "coordination des transports" a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques qui vise à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun.

Une condition pour que cette législation entre en vigueur est que la Commission européenne donne préalablement son accord. À ce jour, il n'existe pas, en Belgique, de fondement juridique pour le trafic international des voyageurs, mais bien pour le transport combiné de marchandises en Belgique et le trafic diffus de marchandises par rail. Cette absence risque de constituer une lacune, notamment à la lumière de l'étude récente réalisée à la demande des autorités publiques néerlandaises. Cette étude a révélé qu'il existait bien un intérêt potentiel suffisant du côté de la demande – autrement dit de la part des citoyens – pour environ huit liaisons ferroviaires internationales de nuit à partir des Pays-Bas, mais que les opérateurs potentiels de ces liaisons n'ont guère agi en conséquence en raison de l'incertitude qui plane sur leur rentabilité.

L'octroi de subventions pilotes non discriminatoires, ouvertes sous certaines conditions à tous les opérateurs potentiels dans les premières années de leur projet de nouvelle liaison internationale, pourrait toutefois convaincre ces opérateurs à faire le grand saut. La Belgique pourrait ainsi contribuer à la mission que la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne promeut au cours la présente législature, à savoir une "ambition zéro pollution" visant à réduire l'impact des transports sur le climat et notre environnement naturel, et ce, dans le cadre d'un marché intérieur des transports équitable et opérationnel. La présente proposition de loi vise donc à rester dans les limites de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE, lequel dispose que les aides destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur.

Les lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires reconnaissent

het vervoer met het VWEU en het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU) verenigbaar zijn. In artikel 9 van verordening 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg wordt bovendien bepaald dat de lidstaten overeenkomstig artikel 73 van het Verdrag steun aan de vervoerssector kunnen blijven verlenen, indien deze steun beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer.

In de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (C 184/26) maakt artikel 6.2. duidelijk dat 'coördinatie' een ruimere betekenis heeft dan louter het vergemakkelijken van de ontwikkeling van een economische activiteit. Het impliceert dat de overheid met het oog op het gemeenschappelijk belang maatregelen neemt om de ontwikkeling van de vervoerssector te sturen.

Een voorwaarde voor het in werking treden van dergelijke wetgeving is dat er een voorafgaand akkoord van de Europese Commissie wordt gegeven. Op dit moment bestaat een dergelijke rechtsgrond in België niet voor internationaal passagiersverkeer, maar wel voor intra-Belgisch gecombineerd goederenvervoer en voor verspreid goederenvervoer. Dit veroorzaakt een mogelijke lacune, onder meer gelet op recent onderzoek in opdracht van de Nederlandse overheid. Dit onderzoek toonde aan dat er weliswaar voldoende potentiële interesse aanwezig is aan de vraagzijde – met andere woorden, van de burgers – voor een achttal internationale nachtelijke treinverbindingen vanuit Nederland, maar dat er vanwege de onzekerheid betreffende het verdienpotentieel slechts weinig actie wordt ondernomen door de potentiële aanbieders van deze verbindingen.

Door het geven van niet-discriminatoire pilootsubsidies die voor alle potentiële aanbieders openstaan in de eerste jaren van een door hen voorgestelde nieuwe internationale verbinding onder bepaalde voorwaarden, kunnen deze aanbieders overtuigd worden de stap toch te wagen. Op deze manier kan België mee bijdragen aan de missie die het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) van de Europese Commissie deze legislatuur behartigt, namelijk een 'zero-pollution'-ambitie, gericht op het verminderen van de impact van transport op ons klimaat en onze natuurlijke omgeving, binnen een eerlijke en functionerende interne markt voor transport. Dit wetsvoorstel poogt dan ook binnen de limieten te blijven van artikel 107, lid 3, punt b, van het VWEU, dat stelt dat steunmaatregelen om de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang te bevorderen als verenigbaar met de interne markt kunnen worden beschouwd.

In de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen wordt ook erkend

également que les chemins de fer possèdent un certain nombre d'atouts uniques et que le transport ferroviaire, en tant que mode de transport sûr et non polluant, peut apporter une contribution importante au développement de transports durables en Europe. Il est donc clair que la présente proposition de loi ne porte pas atteinte aux intérêts généraux de l'UE et qu'elle vise au contraire à promouvoir les objectifs largement soutenus dans toute l'Union, tels que ceux qui ont été mentionnés dans le Livre blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports" (2011), exposés dans les orientations politiques de la présidente de la Commission, Mme von der Leyen, et transposés dans le programme de travail de la Commission pour 2020. C'est ainsi que l'une des ambitions du Livre blanc était que "pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer en train".

Enfin, la présente proposition de loi répond aux critères sur la base desquels la Commission a déjà approuvé par le passé des demandes similaires de la Belgique. Ces critères correspondent aux principes suivants:

1° l'aide est nécessaire et l'objectif de cette aide répond aux intérêts de l'Union européenne;

2° l'aide compense, d'une part, les coûts d'infrastructure qui ne sont pas supportés par les modes de transport concurrents et vise, d'autre part, à encourager les modes de transport qui génèrent proportionnellement le moins de coûts externes;

3° l'aide est accordée à des conditions non discriminatoires;

4° le régime d'aide est transparent et limité dans le temps;

5° l'aide ne contribue pas à une distorsion de la concurrence dans une mesure qui serait contraire à l'intérêt commun.

Nous renvoyons aux précédents concernant l'aide aux entreprises ferroviaires dans un passé récent, tels que les cas N 571/2008, SA.38611, SA.41472, SA.47109 et SA.50584. Dans le commentaire des articles, sont abordées les conditions de nécessité, de proportionnalité et celle relative au caractère temporaire auxquelles doivent satisfaire les mesures d'aide telles que celles qui sont prévues dans la présente proposition de loi.

Étant donné que, conformément à l'article 108, alinéa 3, du TFEU, cette législation nécessite une évaluation de la Commission européenne, il est recommandé de demander immédiatement l'avis des commissaires européens à la

dat spoorwegen beschikken over een aantal unieke troeven, en dat spoorvervoer als veilige en niet vervuillende vervoerswijze een belangrijke bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van duurzaam vervoer in Europa. Het mag dan ook duidelijk zijn dat dit wetsvoorstel geen schade toebrengt aan de algemene belangen van de EU, maar zich integendeel inschrijft in het bevorderen van de doorheen de Unie breed gedragen doelstellingen, zoals die bijvoorbeeld werden benoemd in het Witboek Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte (2011) en zoals die uiteen worden gezet in de politieke beleidslijnen van Commissievoorzitter Von der Leyen en tot uiting komen in het Werkprogramma van de Commissie voor 2020. Zo luidde in het Witboek de ambitie om "tegen 2050 meer dan de helft van het passagiersvervoer over middellange afstand per spoor te laten gebeuren".

Tot slot voldoet dit wetsvoorstel aan de toetsstenen aan de hand waarvan de Commissie in het verleden soortgelijke aanvragen vanwege België goedkeurde, met name de volgende principes:

1° de steun is noodzakelijk en het doel van de steun voldoet aan de belangen van de Europese Unie;

2° de steun compenseert enerzijds de infrastructuurkosten die niet door concurrerende vervoerswijzen worden gedragen en anderzijds is deze bedoeld om de vervoerswijzen aan te moedigen die de minste externe kosten genereren in vergelijking met andere vervoerswijzen;

3° de steun wordt verleend op niet-discriminerende voorwaarden;

4° de steunregeling is transparant en beperkt in de tijd;

5° de steun draagt niet bij tot concurrentievervalsing in een mate die strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

Wij verwijzen naar precedents in verband met steun aan spoorwegondernemingen in het recente verleden, zoals de casussen N 571/2008, SA.38611, SA.41472, SA.47109 en SA.50584. In de artikelsgewijze toelichting wordt ingegaan op de voorwaarden van noodzakelijkheid, evenredigheid en tijdelijkheid waaraan steunmaatregelen zoals diegene die in dit wetsvoorstel voorliggen, moeten voldoen.

Gelet op het feit dat deze wetgeving volgens artikel 108, lid 3, van het VWEU een beoordeling van de Europese Commissie behoeft, strekt het tot aanbeveling tijdens de eerste behandeling in de Kamer van

Mobilité et à la Concurrence lors du premier examen à la Chambre des représentants.

volksvertegenwoordigers onmiddellijk de Europese commissarissen voor Mobiliteit en Mededinging om advies te vragen.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 3

Cet article esquisse les conditions générales auxquelles un service international de transport de voyageurs doit satisfaire afin de pouvoir prétendre à une aide. Compte tenu des objectifs nationaux et européens visant à réaliser un transfert modal vers le transport ferroviaire, cet article prévoit un minimum en ce qui concerne la distance et la capacité en passagers auquel les entreprises ferroviaires doivent satisfaire afin d'être éligible.

Partant du constat que le transport aérien notamment bénéficie, malgré ses coûts externes plus élevés, d'une série d'avantages concurrentiels et du constat que le transport ferroviaire international ne parvient pas, en raison d'une série d'entraves liées aux coûts, à remédier à une inadéquation existant entre l'offre et la demande, cet article prévoit une aide temporaire aux liaisons ferroviaires internationales nouvellement créées.

L'engagement pris selon lequel la liaison ferroviaire subsistera également lorsque l'aide prendra fin rend compte de la conviction qu'il existe de réelles perspectives, que les glissements réalisés vers le transport ferroviaire seront permanents et que l'aide conduira à un glissement durable dans les modes de transport.

Art. 4

La présente proposition vise à permettre l'octroi d'aides à la réduction des coûts externes et à encourager un transfert modal vers le rail, comme le dispose le point 98, b), des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires. Cet article garantit que la formule utilisée pour calculer le montant de ces aides donnera toujours un résultat inférieur à 30 % du coût total du transport ferroviaire, comme le dispose le point 107, b), de ces lignes directrices. En outre, la dégressivité visée dans cet article souligne le caractère temporaire de ces aides.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 3

Dit artikel schetst de algemene voorwaarden waaraan een internationale reizigersvervoerdienst behoort te voldoen om aanspraak te kunnen maken op steun. Gelet op de nationale en Europese doelstellingen om een modal shift naar het spoorvervoer te realiseren, voorziet dit artikel in een ondergrens qua afstand en qua passagierscapaciteit waaraan spoorwegondernemingen behoren te voldoen om in aanmerking te komen.

Uitgaande van de vaststelling dat onder meer het luchtverkeer ondanks zijn hogere externe kosten een aantal concurrentievoordelen geniet, en van de vaststelling dat het internationale treinverkeer vanwege een aantal kostengerelateerde obstakels er niet in slaagt een bestaande mismatch tussen vraag en aanbod weg te werken, voorziet dit artikel in tijdelijke steun voor nieuw gecreëerde internationale treinverbindingen.

De opgenomen verbintenis dat de treinverbinding ook zal blijven bestaan wanneer de steun ten einde loopt, geeft uiting aan de overtuiging dat er reële perspectieven zijn dat de gerealiseerde verschuivingen naar het spoorvervoer van blijvende aard zullen zijn en dat de steun tot een duurzame vervoersverschuiving zal leiden.

Art. 4

Dit wetsvoorstel beoogt een steunregeling voor de vermindering van de externe kosten mogelijk te maken en is bestemd om een modale verschuiving naar het spoorvervoer aan te moedigen, zoals bepaald in punt 98, b), van de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen. Dit artikel garandeert dat de gehanteerde formule voor het verlenen van steun altijd een uitkomst onder de 30 % van de totale kostprijs van de spoorvervoersdiensten zal opleveren, zoals bepaald in punt 107, b), van de richtsnoeren. Bovendien benadrukt de degressiviteit die opgenomen is in dit artikel de tijdelijkheid van de steunmaatregelen.

Art. 5

Cet article précise notamment qu'une entreprise ferroviaire peut, à tout moment, introduire un dossier de demande en vue de bénéficier de subsides. L'introduction du dossier devra se faire au plus tard un mois après la fin du trimestre donnant droit aux subides, mais une demande pourra également être introduite bien avant le début de ce trimestre.

Art. 11

En égard à l'évolution rapide du secteur des transports et des besoins en coordination qui en découlent, l'octroi de ces aides devra être limité à une période maximale de cinq ans, de sorte qu'après cette période, la Commission pourra réexaminer cette mesure à la lumière des résultats obtenus. Cet article donne ainsi suite à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 12 octobre 1978, qui a été rendu dans le cadre de l'affaire 156/77, Commission des Communautés européennes contre Royaume de Belgique.

Art. 5

Dit artikel verduidelijkt onder meer dat een spoorwegonderneming op elk ogenblik een aanvraagdossier kan indienen om voor subsidie in aanmerking te komen. De deadline hiervoor ligt uiterlijk een maand na het einde van het trimester dat recht kan geven op een subsidie, maar een aanvraag kan ook geruime tijd voor de aanvang van dit trimester ingediend worden.

Art. 11

Gelet op de snelle evolutie van de vervoerssector en de coördinatiebehoeften die daarmee gepaard gaan, dient deze steunmaatregel te worden beperkt tot een periode van maximaal vijf jaar, zodat de Commissie na deze periode de maatregel opnieuw kan onderzoeken in het licht van de verkregen resultaten. Dit artikel geeft daarmee uitdrukking aan het arrest van het Europese Hof van Justitie van 12 oktober 1978, in de zaak 156/77, Commissie tegen België.

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Josy ARENS (cdH)

PROPOSITION DE LOI**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, on entend par:

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

2° "administration": le Service public fédéral Mobilité et Transports;

3° "coûts ferroviaires": les coûts pour la circulation ferroviaire, 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 et du personnel de bord;

4° "entreprise ferroviaire": entreprise visée à l'article 3, 27°, de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, qui a son siège d'activité sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne;

5° "infrastructure ferroviaire": l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 32°, de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire;

6° "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;

7° "service international de transport de voyageurs": service de transport visé à l'article 3, 62°, de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Art. 3

Toute entreprise ferroviaire qui offre un service de transport de voyageurs international nouvellement organisé sur une distance totale d'au moins 200 km, avec au moins une fréquence hebdomadaire et une capacité de transport minimale de 350 passagers par train, bénéficie, dans les conditions prévues par la présente loi et moyennant certaines conditions supplémentaires pouvant être imposées par le ministre, d'un subside à charge et dans les limites du budget annuel des dépenses.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als 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° "spoorwegkosten": de kosten voor het rijden op het spoor zoals de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de kosten voor energie, de kosten in verband met de huur en/of de afschrijving van het tractiematerieel en de wagens, alsook de kosten voor de treinbestuurder en het treinpersoneel;

4° "spoorwegonderneming": de onderneming bedoeld in artikel 3, 27°, van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, met een vestigingsplaats op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie;

5° "spoorweginfrastructuur": de infrastructuur bedoeld in artikel 3, 32°, van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

6° "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;

7° "internationale reizigersvervoerdienst": de vervoersdienst bedoeld in artikel 3, 62°, van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Art. 3

Elke spoorwegonderneming die een nieuw georganiseerde internationale reizigersvervoerdienst aanbiedt over een totale afstand van minstens 200 kilometer, met minstens een wekelijkse frequentie en een vervoerscapaciteit van minimaal 350 passagiers per trein geniet onder de voorwaarden bepaald in deze wet en onder nadere voorwaarden die opgelegd kunnen worden door de minister, een subsidie ten laste en binnen de grenzen van de jaarlijkse uitgavenbegroting.

Cette liaison doit être organisée durant au moins 48 semaines par an.

Ladite liaison doit contribuer au transfert modal du transport aérien et routier vers le rail et constituer une nouvelle offre.

Une liaison ferroviaire est considérée comme nouvelle:

1° soit quand, au cours des six mois précédant la demande d'octroi de subside, aucun service de transport de voyageurs direct n'a été offert entre deux gares situées dans un rayon de 100 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la liaison ferroviaire pour laquelle un subside est demandé;

2° soit quand l'offre présente des caractères nouveaux relatifs notamment aux éléments suivants: itinéraire, vitesse, modalités techniques, capacités ou fréquence de la liaison.

L'aide constitue un soutien au démarrage alloué durant une période de trois années avec l'engagement de l'entreprise ferroviaire de maintenir ladite liaison durant au moins deux années à l'issue de l'aide. En cas de non-respect de cette obligation, le ministre exclut l'opérateur du bénéfice des subsides pour une durée qu'il fixe et qui ne peut excéder trois ans. En outre, l'opérateur sera tenu de rembourser les subsides reçus pour les six mois précédant la date à laquelle le non-respect a été constaté.

Art. 4

Le Roi fixe la formule d'allocation du subside visé à l'article 3, alinéa 1^{er}, en tenant compte des éléments suivants:

1. les subsides alloués par trimestre pour un service international de transport de voyageurs sont plafonnés à 30 % des coûts ferroviaires de ce service durant le trimestre visé;

2. le montant de l'aide allouée à tout nouveau service international de transport de voyageurs diminue au cours de la deuxième année et de la troisième année d'allocation.

Art. 5

L'entreprise ferroviaire peut déposer en tout temps un dossier de demande pour bénéficier d'un subside

De relatie dient gedurende minstens 48 weken per jaar georganiseerd te worden.

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

Een spoorrelatie wordt als nieuw beschouwd:

1° hetzij wanneer, in de loop van de zes maanden voorafgaand aan de vraag tot toekenning van subsidie, geen enkele rechtstreekse reizigersvervoerdienst aangeboden werd tussen twee stations gelegen in een straal van 100 kilometer rond het vertrek- en aankomstpunt van de spoorrelatie waarvoor een subsidie wordt aangevraagd;

2° hetzij wanneer het aanbod nieuwe karakteristieken vertoont, met name met betrekking tot volgende elementen: de reisweg, de snelheid, de technische modaliteiten, de capaciteit of de frequentie van de verbinding.

De steun bestaat uit een opstartsteun gedurende een periode van drie jaar met een verbintenis van de spoorwegonderneming om de relatie te behouden gedurende tenminste twee jaar na de steun. Bij niet-naleving van deze verplichting sluit de minister de operator uit van verdere subsidies voor een door hem vastgestelde termijn die drie jaar niet mag overschrijden. Bovendien moet de operator de ontvangen subsidies terugstorten voor de periode van 6 maanden die aan de datum waarop de niet-naleving werd vastgesteld, voorafgaat.

Art. 4

De Koning bepaalt de formule waarmee de in artikel 3, eerste lid, bedoelde subsidie wordt toegekend, rekening houdende met de volgende elementen:

1. de per trimester voor een internationale reizigersvervoerdienst betaalde subsidies zijn beperkt tot maximaal 30 % van de spoorwegkosten voor die dienst tijdens het betreffende trimester;

2. de omvang van de aan een nieuwe internationale reizigersvervoerdienst toegekende steun neemt af in het tweede en derde jaar waarin ze toegekend wordt.

Art. 5

De spoorwegonderneming kan op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen om voor subsidie in aanmerking

et ce au plus tard un mois après la fin du trimestre qui peut ouvrir un droit au subsidie.

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

L'administration instruit le dossier de demande. Le ministre ou son délégué prend une décision sur l'opportunité d'allouer un subsidie. Cette décision est notifiée par écrit à l'entreprise ferroviaire dans un délai d'un mois suivant la réception du dossier de demande complet.

Le dossier de candidature peut être déposé en personne auprès de 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. 6

§ 1^{er}. L'entreprise ferroviaire établit, pour les liaisons pour lesquelles des subsides sont demandés, un relevé des kilomètres parcourus pour le trimestre qui ouvre un droit au subsidie sur la base du modèle que l'administration a publié sur son site web.

Dans ce relevé, l'entreprise ferroviaire fournit à l'administration 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 visé.

L'entreprise ferroviaire qui transmet le relevé à l'administration après ce délai perd le droit au subsidie pour le trimestre concerné.

Art. 7

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

Tout subsidie versé en excès ou à tort doit être remboursé dans un délai d'un mois après que l'administration en a fait la demande par lettre recommandée.

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. 6

§ 1. De spoorwegonderneming maakt voor de relaties waarvoor subsidies zijn aangevraagd een overzicht op van de gereden kilometers voor het trimester dat recht geeft op een subsidie aan de hand van het model dat het bestuur op zijn website publiceert.

De spoorwegonderneming levert het bestuur in dit overzicht de details van de spoorkosten die gemaakt zijn gedurende het betreffende trimester.

§ 2. De spoorwegonderneming levert dit 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. 7

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. 8

Dans les deux mois et quinze jours de la réception des relevés visés à l'article 6, l'administration approuve ou rejette ces relevés. Au cours de ce délai, l'administration échange toute information pertinente avec l'entreprise ferroviaire.

Le paiement du montant du subside est effectué, au plus tard, dans les quatre mois de la réception des relevés précités.

Le rejet des relevés entraîne la perte du droit aux subsides pour le trimestre pour lequel le subside est demandé.

Art. 9

Les subsides sont alloués par trimestre et limités à 25 % du budget annuel inscrit pour ce poste dans le budget fédéral.

Art. 10

Outre les conditions prévues aux articles 3, 5, 6 et 7, le ministre peut imposer des conditions supplémentaires qui devront être remplies par toute entreprise ferroviaire pour pouvoir prétendre à ce subside.

Art. 11

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2025.

20 février 2020

Art. 8

Binnen twee maanden en vijftien dagen na het ontvangen van de overzichten bedoeld in artikel 6, geeft het bestuur zijn goedkeuring of verworpt het 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.

Art. 9

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

Art. 10

De minister kan naast de in de artikelen 3, 5, 6 en 7 bepaalde voorwaarden bijkomende voorwaarden opleggen waaraan een spoorwegonderneming moet voldoen om aanspraak te maken op deze subsidie.

Art. 11

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2021 en treedt buiten werking op 31 december 2025.

20 februari 2020

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Josy ARENS (cdH)