

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 décembre 2023

PROJET DE LOI

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

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. Olivier Vajda

Sommaire Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres.....	3
B. Réponses du ministre	6
C. Répliques des membres.....	8
D. Réponses complémentaires du ministre	9
E. Répliques supplémentaires des membres	10
F. Réponses complémentaires du ministre	11
G. Nouvelles répliques des membres	11
H. Réponse complémentaire du ministre (suite)	12
III. Votes.....	12

Voir:

Doc 55 **3695/ (2023/2024)**:
001: Projet de loi.

Voir aussi:
003: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 december 2023

WETSONTWERP

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

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Olivier Vajda**

Inhoud Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden van de minister	6
C. Replieken van de leden	8
D. Aanvullende antwoorden van de minister	9
E. Aanvullende replieken van de leden.....	10
F. Aanvullende antwoorden van de minister	11
G. Nieuwe replieken van de leden.....	11
H. Aanvullend antwoord van de minister (vervolg).....	12
III. Stemmingen	12

Zie:

Doc 55 **3695/ (2023/2024)**:
001: Wetsontwerp.

Zie ook:
003: Tekst aangenomen door de commissie.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen Kim Buyst, Sarah Schlitz, Olivier Vajda
 PS Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB Maria Vindevoghel
 Open Vld Marianne Verhaert
 Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Maggie De Block, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

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

Les Engagés Josy Arens

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*
 Vooruit : *Vooruit*
 Les Engagés : *Les Engagés*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
 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)

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 Parlementair document van de 55^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 vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
 PLEN Plenum
 COM Commissievergadering
 MOT Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi, qui bénéficie de l'urgence, le 6 décembre 2023.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, présente le projet de loi. Pour le détail, il est renvoyé à l'exposé des motifs (DOC 55 3695/001, p. 3).

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) rappelle que le Parlement a adopté, le 29 juin 2023, le projet de loi portant aide au transport ferroviaire de marchandises par wagons isolés – *Single Wagon Load* ou "SWL" – (DOC 3424/005). Après plusieurs années de retard, un nouveau régime de subvention a ainsi été mis en place.

L'exposé des motifs du projet de loi à l'examen (DOC 3695/001, p. 3 et suivantes) indique que ce projet vise à permettre l'augmentation de la réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire prévue par la loi-programme du 27 décembre 2021, et ce pour l'année 2023. La subvention prévue pour le transport SWL n'a pas pu être octroyée faute de notification à la Commission européenne.

La notification semble bien avoir eu lieu depuis lors. La question est donc de savoir quand et dans quelles circonstances. Pourquoi la discussion du projet de loi à l'examen doit-elle avoir lieu à la dernière minute et dans l'urgence?

Le document de la Chambre laisse entendre que la notification est très récente. En effet, il indique que le système d'aide au transport ferroviaire de marchandises par wagons isolés n'a pas encore été notifié à la Commission européenne. Six mois n'ont-ils pas suffi au ministre pour soumettre le texte à la Commission européenne?

Maintenant que le secteur risque d'être privé d'aides, le ministre met les bouchées doubles pour rectifier le tir et pour pouvoir accorder les moyens proposés. Dans son avis du 31 octobre 2023 (n° 74.2650/4), le Conseil d'État observe cependant que l'avant-projet doit faire l'objet d'une notification préalable à la Commission européenne en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du Traité

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp, waaraan de urgentie is verleend, besproken op 6 december 2023.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, licht het wetsontwerp toe. Voor meer details wordt verwezen naar de memorie van toelichting (DOC 55 3695/001, blz. 3).

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) wijst erop dat het Parlement op 29 juni 2023 het wetsontwerp houdende steun voor het goederenvervoer per spoor per geïsoleerde wagons – de *Single Wagon Load* of "SWL" – heeft aangenomen (DOC 3424/005). Na jaren uitstel werd daarbij een nieuw subsidieregime ingevoerd.

In de toelichting bij het voorliggende wetsontwerp (DOC 3596/001, blz. 3 en volgende) staat dat het de bedoeling is om de in de programmawet van 27 december 2021 opgenomen vermindering van de gebruiksvergoeding voor spoorinfrastructuur te verhogen, en dit voor het jaar 2023. De subsidie waarin de SWL voorziet, kon niet worden toegekend bij gebrek aan kennisgeving aan de Europese Commissie.

De melding schijnt inmiddels wel te zijn gebeurd en de vraag is bijgevolg wanneer en onder welke omstandigheden. Hoe komt het dat de bespreking van het wetsontwerp *last minute* dient plaats te vinden en met urgentie?

Het Kamerstuk lijkt te suggereren dat de kennisgeving heel recent is, omdat in de toelichting staat dat de steunregeling voor het goederenvervoer per spoor per wagenlading nog niet gemeld is bij de Europese Commissie. Is een half jaar onvoldoende voor de minister om de tekst af te toetsen bij de Europese Commissie?

Nu de sector het risico loopt naast de steun te grijpen, zet de minister alle hens aan dek om de zaak alsnog recht te trekken en de voorgestelde middelen te kunnen uitkeren. Het advies van de Raad van State van 31 oktober 2023 (nr. 74.2650/4) beschouwt echter wel dat ten aanzien van het voorontwerp ook vooraf de kennisgevingsprocedure dient te worden gevolgd op

sur le fonctionnement de l'Union européenne (*ibid.*, p. 17). La question est donc de savoir si les moyens visés pourront encore être effectivement accordés cette année. Dans quel délai peut-on espérer un feu vert de la Commission européenne? S'il arrive après le début de l'année prochaine, cela présentera des risques. Comment le ministre voit-il les choses? Que se passera-t-il, dans le pire des cas, pour les moyens inscrits dans le budget de l'année 2023, si la Commission européenne répond en 2024? Quid en cas d'avis négatif de la part des instances européennes? Le ministre soumettra-t-il alors encore un nouveau projet de loi?

La méthode de travail du ministre soulève des questions et le membre demande de la clarté.

M. Olivier Vajda (Ecolo-Groen) considère quant à lui que le ministre poursuit sur sa lancée pour le développement du rail et, en l'espèce, du fret. Ambitieux, le ministre n'en demeure pas moins pragmatique, puisque sa démarche prend en considération les normes européennes et la manière dont elles peuvent s'interpréter, afin de préserver l'effet d'une mesure déjà budgétisée.

Le projet de loi a l'examen, qui vise à modifier la loi-programme du 27 décembre 2021 en ce qui concerne les mesures relatives au transport de fret ferroviaire organisant le transfert modal, doit apporter une correction d'ordre technique, pour éviter de perdre le montant du bénéfice déjà négocié: rien ne change dans la loi, il ne s'agit que de permettre le transfert d'un montant.

Le membre souligne l'attente du secteur concerné et espère dès lors que le projet de loi, qui par ailleurs contribue à la décarbonation de l'économie, sera rapidement adopté avec un large soutien.

Mme Laurence Zanchetta (PS) se souvient que les membres de la commission ont adopté un projet de loi visant à mettre en place un mécanisme de soutien au transport de fret par wagon isolé (DOC 3424/004). Quinze millions d'euros étaient prévus pour le financer sur l'année 2023. Or, ce mécanisme d'aide devait être notifié à la Commission européenne pour entrer en vigueur, et cela n'a pas été fait.

L'argent n'a donc pas pu être libéré. Le ministre propose d'utiliser une partie de ce montant (10,6 millions d'euros environ) pour soutenir le fret via un autre mécanisme, la réduction de la redevance à Infrabel, toujours pour l'année 2023.

grond van artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (*ibid.*, blz. 17). De vraag is dan of de middelen effectief nog dit jaar kunnen worden toegekend. Binnen welke termijn mag op groen licht van de Europese Commissie worden gerekend? Na de jaarwisseling zal dat risico's veroorzaken. Hoe ziet de minister dat? Wat zijn de implicaties in het slechtste geval voor de middelen die ingeschreven worden in de begroting voor het jaar 2023, als de Europese Commissie in 2024 antwoord geeft? Quid bij negatief advies van de Europese instanties? Zal de minister dan nogmaals een nieuw wetsontwerp indienen?

De manier van werken van de minister roept vragen op en het lid vraagt om duidelijkheid.

De heer Olivier Vajda (Ecolo-Groen), vindt dan weer dat de minister op zijn elan voortgaat wat de ontwikkeling van het spoor en hier meer bepaald het goederenvervoer betreft. De minister is niet alleen ambitieus maar ook pragmatisch, aangezien hij acht slaat op de Europese normen en de mogelijke interpretaties ervan; op die manier blijft het effect van een eerder begrote beleidsmaatregel intact.

Met het voorliggende wetsontwerp tot wijziging van de programmawet van 27 december 2021 voor wat betreft de maatregelen inzake het goederenvervoer per spoor ter regeling van de *modal shift*, wordt een technische correctie aangebracht opdat het bedrag van het reeds onderhandelde voordeel niet verloren zou gaan. Er verandert dus niets aan de wet zelf; het gaat louter om de verschuiving van een bedrag.

Het lid wijst erop dat de sector hier naar uitkijkt en hoopt dan ook dat het wetsontwerp, dat voorts bijdraagt tot het koolstofarm maken van de economie, snel en met brede steun zal worden goedgekeurd.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) herinnert zich dat de commissieleden een wetsontwerp houdende steun voor het goederenvervoer per spoor per geïsoleerde wagons hebben aangenomen (DOC 3424/004). Voor het jaar 2023 werd daarbij in een bedrag van vijftien miljoen euro voor de financiering ervan voorzien. Dat steunmechanisme diende echter bij de Europese Commissie te worden aangemeld voordat het in werking kon treden, wat niet is gebeurd.

Het geld ervoor kon dus niet worden vrijgemaakt. De minister stelt voor om een deel van dat bedrag (ongeveer 10,6 miljoen euro) te gebruiken om het goederenvervoer per spoor te ondersteunen via een ander mechanisme, namelijk de verlaging van de door Infrabel verschuldigde gebruiksvergoeding, en dat nog dit jaar.

L'oratrice souhaiterait, dans un premier temps, revenir sur la question de la rétroactivité de ce financement. Dans quelle mesure celui-ci serait-il susceptible d'avoir l'effet incitatif attendu: plus de transport de marchandises par train, et moins par camion, en Belgique? Est-ce que l'annonce du mécanisme de soutien au transport de marchandises par wagon isolé de juin 2023 a eu l'effet escompté? Les bénéficiaires potentiels du mécanisme seraient-ils concernés par la réduction de la redevance?

Ensuite, le fait que ce mécanisme – pourtant adopté en juin 2023 – n'ait toujours pas été notifié à la Commission européenne semble au centre du problème. Comment expliquer cela?

Enfin, pourquoi seuls 10,6 des 15 millions d'euros ont-ils été réaffectés à la réduction de la redevance pour le fret? Qu'en est-il des 4,6 millions d'euros restant? Le ministre estime-t-il que ce dernier montant puisse être utilisé rétroactivement pour 2023?

M. Pieter De Spiegeleer (VB) estime que la gestion du dossier par le ministre est plutôt nonchalante. En effet, en raison du dépôt tardif du projet de loi à l'examen, le secteur ne reçoit pas de signaux forts pouvant lui faire penser que les mesures proposées aboutiront. Ce n'est pas la première fois que le ministre traîne pour un projet de loi qui bénéficie d'un appui mais qui manque de solidité. L'intervenant précise que cela n'empêche pas son groupe de soutenir les mesures en faveur du transport de fret.

Le ministre peut-il indiquer quand la Commission européenne pourrait approuver l'aide d'État proposée? Que se passera-t-il sur le plan budgétaire et pour le secteur concerné si l'issue est négative?

Le membre se dit disposé à soutenir le projet de loi mais pointe le manque de solidité de ses fondements techniques.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) rappelle à son tour que, le 20 juin 2023, la commission a adopté le projet de loi portant aide au transport ferroviaire de marchandises par wagons isolés (DOC 55 3424/004) et renvoie aux critiques qu'elle avait émises dans le cadre de la discussion (cf. DOC 3424/003).

Lors de la discussion en séance plénière le 29 juin 2023 (CRIV 55 PLEN 252, pp. 50 et 51), l'intervenante avait énoncé que les tarifs de Lineas pourraient augmenter. À

De spreekster zou vooreerst willen terugkomen op de terugwerkende kracht van de beoogde financiering. In welke mate zou die leiden tot het verwachte stimulerende effect: meer goederenvervoer per spoor en minder per vrachtwagen in België? Heeft de aankondiging van het steunmechanisme voor het goederenvervoer per geïsoleerde wagons van juni 2023 het verwachte effect gehad? Zouden de potentiële begunstigden van het mechanisme baat hebben bij de verlaging van de gebruiksvergoeding?

Het feit dat het mechanisme, dat nochtans reeds in juni 2023 werd aangenomen, nog altijd niet bij de Europese Commissie is aangemeld, lijkt de kern van het probleem te vormen. Hoe kan dat worden verklaard?

Waarom werd slechts 10,6 van de 15 miljoen euro andermaal bestemd voor de verlaging van de gebruiksvergoeding inzake goederenvervoer? Wat gebeurt er met de resterende 4,6 miljoen euro? Denkt de minister dat dat laatste bedrag alsnog met terugwerkende kracht voor 2023 kan worden gebruikt?

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) vindt dat de minister het dossier veeleer op nonchalante wijze beheert. Door de laattijdige indiening van voorliggend wetsontwerp ontvangt de sector immers geen krachtige signalen dat het met de voorgestelde maatregelen wel goed komt. Het is niet de eerste keer dat de minister talmt met een wetsontwerp dat wel *backing* geniet, maar toch met haken en ogen aaneen hangt. Dit neemt niet weg dat de fractie achter de maatregelen ten gunste van het goederenvervoer staat.

Kan de minister aangeven wanneer de Europese Commissie zou kunnen instemmen met de toekenning van staatssteun? Wat zal er begrotingsmatig en voor de betrokken sector gebeuren als dit verhaal een negatief gevolg krijgt?

Het lid is bereid het wetsontwerp te steunen, al wringt de technische onderbouw ervan.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) wijst op haar beurt op het feit dat de commissie op 20 juni 2023 haar goedkeuring heeft gegeven aan het wetsontwerp houdende steun voor het goederenvervoer per spoor per geïsoleerde wagons (DOC 55 3424/004) en herinnert aan de bedenkingen die ze bij de bespreking heeft geuit (cf. DOC 3424/003).

Tijdens de bespreking in de plenaire zitting van 29 juni 2023 (CRIV 55 PLEN 252, blz. 50 en 51) heeft de spreekster aangekaart dat de tarieven van Lineas

l'issue de la séance plénière, les tarifs de cette entreprise ont disparu, pour empêcher les comparaisons.

La libéralisation du transport de marchandises par voie ferrée est une catastrophe. Il faut espérer des mesures lors de la présidence belge du Conseil de l'UE.

L'oratrice s'enquiert au sujet de la notification à la Commission européenne. Le soutien à Lineas pourrait-il être refusé? En effet, la situation de l'entreprise n'est pas bonne, à tel point qu'elle a besoin d'une recapitalisation. De plus, le personnel est en chômage économique et craint le dépôt de bilan.

Il est important de régler les problèmes, mais il n'y a aucune garantie quant à une solution, ni à l'égard du personnel, ni en faveur du transport de marchandises. Quel est au fond le sens du présent projet de loi?

Pendant combien de temps les subsides pourront être accordés? Combien d'entreprises pourront en bénéficier? Quel sera l'impact écologique des mesures?

L'oratrice estime problématique le fait que le gouvernement apporte un soutien à une entreprise privée, alors que l'avenir même de cette entreprise est incertain.

B. Réponses du ministre

Nouvelles initiatives

De nouvelles mesures de soutien sont prises pour promouvoir le fret ferroviaire conformément au cadre européen et dans le respect de l'obligation de notifier cette aide. Le gouvernement doit à présent attendre le feu vert la Commission européenne. Pour l'un des deux projets de loi, l'approbation de la Commission est encore attendue. C'est ce qui explique le transfert du budget concernant la bosse de triage dans le port d'Anvers pour l'année 2023, budget qui a été accordé et qui se rapporte aux deuxième et troisième trimestres, vers un système qui a déjà été approuvé par la Commission européenne. Il s'agit de la diminution linéaire des coûts d'utilisation des sillons.

Le secteur ne perdra rien, car auparavant – c'est-à-dire avant les mesures prises par le gouvernement actuel – il ne disposait plus de système d'aide valable. L'idée est d'utiliser les moyens disponibles par le biais de techniques budgétaires afin de soutenir des activités essentielles.

zouden kunnen stijgen. Na afloop van die plenumvergadering bleken die tarieven onvindbaar te zijn gemaakt om vergelijkingen te voorkomen.

De liberalisering van het goederenvervoer per spoor is een ramp. Het is hopen op maatregelen tijdens het Belgische voorzitterschap van de Raad van de EU.

De spreker heeft vragen over de melding bij de Europese Commissie. Zou de steun aan Lineas kunnen worden geweigerd? Het gaat immers niet goed met het bedrijf, in die mate dat het nood heeft aan een herkapitalisatie. Bovendien is zijn personeel economisch werkloos en vreest het een faillissement.

De problemen moeten worden opgelost, maar er is geen enkele waarborg dat dat ook zal gebeuren, noch ten aanzien van het personeel, noch wat de verbetering van het goederenvervoer betreft. Welke zin heeft dit wetsontwerp in wezen?

Hoelang zullen de subsidies kunnen worden toegekend? Hoeveel ondernemingen zullen er baat bij hebben? Welke impact zullen de maatregelen hebben op het milieu?

De spreker vindt het problematisch dat de regering steun verleent aan een privébedrijf waarvan de toekomst zelf onzeker is.

B. Antwoorden van de minister

Nieuwe initiatieven

Er worden nieuwe steunmaatregelen getroffen ter bevordering van het goederenvervoer per spoor conform het Europese kader en met verplichting om hiervan kennis te geven. De regering dient te wachten op de instemming van de Europese Commissie. Voor een van twee wetsontwerpen ontbreekt dat nog. Vandaar de overheveling van de begroting inzake de trierhevel in de haven van Antwerpen voor het jaar 2023 die toegekend werd en die betrekking heeft op het tweede en het derde trimester naar een systeem dat reeds de goedkeuring wegdraagt van de Europese Commissie. Het betreft de lineaire vermindering van de kosten voor het gebruik van de rijpaden.

De sector zal niets verliezen, want voorheen – dit wil zeggen voor de maatregelen die de huidige regering heeft getroffen – beschikte die niet meer over een valabel steunmechanisme. Het is de bedoeling om de beschikbare middelen aan te wenden door middel van begrotingstechnieken ter ondersteuning van essentiële activiteiten.

Les acteurs européens estiment d'ailleurs que la Belgique agit de manière très efficace et proactive.

Le vote a eu lieu en juin, après quoi la Commission européenne a été informée de la mesure.

Utilisation des subsides

Un montant a été prélevé sur l'enveloppe gestion neutre de la bosse de triage, de quoi payer l'utilisation pour un trimestre. Le reste des moyens a été transféré vers le subside linéaire dont bénéficie l'ensemble des acteurs, de façon à pouvoir utiliser de la façon la plus efficiente possible le budget disponible et soutenir le secteur dans sa volonté de transporter davantage de marchandises, dans les limites de ce que permet actuellement le droit européen en la matière, à condition d'avoir le feu vert de la Commission européenne avant d'affecter les subsides.

Ici, les subsides pourront effectivement être engagés avant la fin de l'année, d'où l'urgence qui a été demandée pour le projet de loi. Ils vont être affectés à Infrabel qui, au moment de la facturation des frais de sillon pourra émettre une note de crédit au bénéfice des utilisateurs. Le mécanisme est tout à fait transparent et les autorités ont travaillé dans les meilleurs délais possibles.

Pour l'année prochaine, il a été prévu de nouveaux subsides qui bénéficieront à tous les opérateurs ferroviaires, mais il est clair aussi qu'un acteur qui transporte plus de marchandises que les autres aura plus de subsides, en proportion de l'activité déployée.

Le gouvernement avance aussi vite que possible avec des mesures qui sont structurantes et qui aident le secteur.

La mesure proposée ici vise à préserver les intérêts de ce secteur, mais contribue également à la protection de l'environnement et au renforcement de la sécurité routière.

Il est faux de dire que seule Lineas bénéficie de la mesure. D'autres acteurs, avec le soutien du pouvoir fédéral, utiliseront également la bosse de triage, et d'autres pays suivent avec grand intérêt ce qui se passe en Belgique.

Mise en œuvre

La mise en œuvre de ce système très spécifique dépend d'un accord de la Commission européenne.

De Europese actoren menen trouwens dat België zeer doeltreffend en proactief optreedt.

De stemming vond plaats in juni, waarna de Europese Commissie in kennis werd gesteld van de maatregel.

Gebruik van de subsidies

Er werd een bedrag ingehouden op de enveloppe neutraal beheer van de trierheuvel, waarmee het gebruik voor een kwartaal kan worden betaald. De rest van de middelen werd overgedragen naar de lineaire subsidie die aan alle actoren ten goede komt, zodat het beschikbare budget op de meest doeltreffende manier kan worden gebruikt en de sector kan worden ondersteund in zijn streven om meer goederen te vervoeren, evenwel binnen de grenzen van wat het Europese recht vandaag toelaat en mits de Europese Commissie groen licht geeft voordat de subsidies worden bestemd.

In dit geval zullen de subsidies effectief nog voor het einde van het jaar kunnen worden vastgelegd, wat de gevraagde urgentie voor het wetsontwerp verklaart. Die subsidies zullen worden bestemd voor Infrabel, dat bij de facturatie van de rijpadkosten een creditnota voor de gebruikers zal kunnen opstellen. Het mechanisme is volledig transparant en de overheden hebben binnen de kortst mogelijke termijnen gewerkt.

Voor volgend jaar is voorzien in nieuwe subsidies voor alle spoorwegoperatoren, maar het spreekt vanzelf dat een actor die meer goederen vervoert dan andere meer subsidies zal krijgen, zulks in verhouding tot de ontplooiende activiteit.

De regering wil de zaken zo snel mogelijk doen opschieten, met structurerende maatregelen die de sector helpen.

De hier voorgestelde maatregel strekt ertoe de belangen van die sector te vrijwaren, maar draagt tegelijk ook bij aan de bescherming van het milieu en aan de versterking van de verkeersveiligheid.

Dat alleen Lineas van de maatregel profiteert, klopt niet. Ook andere spelers zullen met de steun van de federale overheid van de trierheuvel gebruikmaken en andere landen kijken met veel belangstelling naar België.

Tenuitvoerlegging

De tenuitvoerlegging van dit zeer specifieke systeem hangt af van de instemming van de Europese Commissie.

Le gouvernement a adopté un plan marchandise qui prévoit 26 mesures différentes: des mesures de subside, des mesures de soutien en matière de concertation rapprochée avec le secteur ou encore des mesures en matière réglementaire.

Un contact très régulier est maintenu avec le secteur. Malheureusement, il ne suffit pas de déclarer sa volonté de doubler le volume de marchandises transportées par rail pour que la réalité s'y plie, il faut surtout prendre un grand nombre d'actions. On dépend, par exemple, d'opérateurs industriels qui veulent transporter les marchandises par rail, ou de transporteurs, et chacun cherche le meilleur équilibre économique.

Le gouvernement essaye de le trouver, avec ces mesures de soutien qui sont nouvelles.

Commission européenne

La Commission européenne a déjà marqué son accord sur un projet de loi relatif au subventionnement du remplacement des freins des wagons utilisés dans le cadre du transport de marchandises pour diminuer le bruit strident de ces wagons, en vue d'une meilleure compatibilité avec le voisinage.

Un deuxième texte concernait les subsides du train de nuit qui a suivi toutes les étapes de la procédure. Ici aussi, la Commission européenne a marqué son accord.

Il n'y a aucune raison de penser que, dans le cas présent, la Belgique ne recevra pas l'accord de la Commission européenne. L'absence d'accord, provisoirement, explique la volonté de préserver le budget au bénéfice du même objet: le transport de marchandises par rail.

C. Répliques des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) exprime des doutes quant à l'efficacité et à la proactivité de la Belgique dont se targue le ministre. Il s'insurge contre le fait que le ministre attende six mois avant de notifier la Commission européenne d'une loi qui a été adoptée, et qu'ensuite, au cours du dernier mois de l'année civile en cours, s'attende à ce que l'on traite un projet de loi en urgence. On savait d'ailleurs déjà l'an passé que la question devait être réglée par une loi en 2023. L'intervenant y voit un exemple non pas de politique efficace, mais de procrastination. Et ce n'est pas la première fois. Que se passe-t-il donc au cabinet du ministre?

Bien que l'intervenant qualifie cette séquence de "mauvaise gouvernance", il ne votera pas contre le projet,

De regering heeft een actieplan goederenvervoer aangenomen met daarin 26 verschillende maatregelen: subsidiemaatregelen, ondersteuningsmaatregelen voor nader overleg met de sector en ook regelgevingsingrepen.

Er is zeer regelmatig contact met de sector. Helaas volstaat het niet te zeggen dat men het volume van het goederenvervoer per spoor wil verdubbelen, dat zulks dan ook zomaar gebeurt; er zullen veel acties moeten worden ondernomen. Men hangt bijvoorbeeld af van industriële operatoren die goederen per spoor willen vervoeren, of van vervoerders, en daarbij streeft iedereen het beste economische evenwicht na.

De regering probeert dat evenwicht met name te vinden via de nieuwe steunmaatregelen van dit wetsontwerp.

Europese Commissie

De Europese Commissie heeft al ingestemd met een wetsontwerp betreffende het subsidiëren van de vervanging van de remmen van de voor goederenvervoer gebruikte wagons om het snerpand geluid van die wagons te verminderen en de hinder voor de omgeving te beperken.

Een tweede tekst had betrekking op de subsidies voor de nachttrein, die alle fasen van de procedure heeft doorlopen. Ook daarmee heeft de Europese Commissie ingestemd.

Er is geen enkele reden om te denken dat België in dit geval niet het akkoord van de Europese Commissie zal krijgen. Het voorlopig ontbreken van een akkoord verklaart waarom het doel van het budget ongewijzigd blijft, namelijk het goederenvervoer per spoor.

C. Replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) drukt zijn twijfels uit ten aanzien van de bewering van de minister met betrekking tot de doeltreffendheid en het proactieve optreden van België. Hij heeft bezwaar bij het feit dat de minister een half jaar wacht eer hij een aangenomen wet meldt bij de Europese Commissie en dan tijdens de laatste maand van het lopende burgerlijke jaar verwacht een wetsontwerp bij urgentie te behandelen. Het was overigens reeds vorig jaar bekend dat de materie dit jaar bij wet geregeld diende te worden. Dit is geen doeltreffend beleid, maar uitstelgedrag en niet voor de eerste keer. Wat is er gaande op het kabinet van de minister?

Ofschoon de spreker deze gang van zaken bestempelt als "slecht bestuur", zal hij niet tegenstemmen, omdat

étant donné que le secteur a besoin de ces fonds et que Lineas est déjà en difficulté. En effet, si la société n'obtient pas le subside en question, elle pourra mettre la clé sous la porte, ce qui pourra être porté au crédit du ministre, qui aura donc quand même finalement réussi à provoquer un "transfert modal", mais du rail vers la route.

L'intervenant ne votera pas non plus en faveur du projet de loi, car il peut difficilement soutenir l'approche chaotique du ministre. Le député défend l'objectif du projet de loi mais il s'abstiendra.

M. Olivier Vajda (Ecolo-Groen) ne souscrit pas aux déclarations de l'intervenant précédent. Il n'est en aucun cas question de négligence dans ce dossier. La loi en question a été adoptée non pas il y a un an mais en juin de cette année. Ensuite, l'Europe a été informée. Le traitement actuel du projet de loi à l'examen découle de l'absence de réaction de la Commission européenne. La vérité a ses droits.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) répète que son groupe s'abstiendra lors du vote car la réponse du ministre n'efface pas sa déception. Le secteur du transport de marchandises, y compris la société Lineas, mérite tout le soutien nécessaire, mais l'intervenant voudrait aussi que l'on travaille de manière correcte.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) s'étonne que la Commission européenne n'ait pas encore répondu et demande dès lors quand elle a été informée. L'intervenant ne comprend absolument pas comme travaille le cabinet du ministre. Le personnel de Lineas est particulièrement inquiet. En raison de l'incertitude qui règne dans l'entreprise, un chômage technique est en train de se développer. Et si la réponse de l'Europe devait être négative?

D. Réponses complémentaires du ministre

Le ministre prend acte des répliques et renvoie à ses réponses.

Il n'existait plus aucun mécanisme valable de soutien au transport de marchandises par rail avant l'actuelle législature. Le présent gouvernement a élaboré des projets de loi adoptés au Parlement. L'un a reçu un feu vert et pour l'autre le gouvernement attend. Afin de préserver l'intégralité de l'enveloppe budgétaire, il est proposé aux membres d'agréer un transfert budgétaire en fonction du texte qui a déjà obtenu l'aval des instances européennes.

On peut toujours travailler plus rapidement. Il eut été beaucoup plus confortable de pouvoir s'appuyer sur une

de sector de middelen nodig heeft en Lineas reeds in moeilijkheden verkeert. Als het bedrijf immers de subsidie misloopt, kan het de boeken sluiten – wat dan op conto van de minister mag worden geschreven met uiteindelijk toch een *modal shift*, maar dan wel van het spoor naar de weg.

Voorstemmen zal het lid evenmin, omdat hij moeilijk achter de chaotische aanpak van de minister kan staan. Het lid verdedigt de doelstelling van de wet en zal zich onthouden.

De heer Olivier Vajda (Ecolo-Groen) is het niet eens met de beschouwingen van de vorige spreker. Van nalatigheid is hoegenaamd geen sprake. De wet werd in juni aangenomen, wat geen jaar geleden is. Nadien werd Europa in kennis gesteld. De behandeling van voorliggend wetsontwerp vloeit voort uit het uitblijven van reactie vanwege de Europese Commissie. De waarheid heeft haar rechten.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) herhaalt dat zijn fractie zich bij de stemming zal onthouden, omdat het antwoord van de minister de ontgoocheling niet wegneemt. De goederensector met inbegrip van Lineas verdient alle steun, maar het lid pleit ook voor een correcte manier van werken.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) vraagt wanneer de Europese Commissie in kennis werd gesteld, als er nog steeds geen antwoord is. De werkwijze van het kabinet is onbegrijpelijk. Inmiddels is het personeel bij Lineas bijzonder ongerust. Wegens de onzekerheid bij het bedrijf ontstaat technische werkloosheid. En wat als het antwoord van Europa negatief is?

D. Aanvullende antwoorden van de minister

De minister neemt akte van de replieken en verwijst naar zijn antwoorden.

Vóór deze regeerperiode bestond er geen enkele degelijke steunregeling meer voor het goederenvervoer per spoor. Deze regering heeft wetsontwerpen uitgewerkt die zijn aangenomen in het Parlement. Het ene ontwerp heeft groen licht gekregen en voor het andere wacht de regering nog. Om de hele begrotingsenveloppe te kunnen behouden, wordt de leden gevraagd in te stemmen met een overheveling van de middelen, uitgaande van de tekst die al de goedkeuring van de Europese instanties heeft verkregen.

Er kan altijd sneller worden gewerkt. Het zou veel gemakkelijker geweest zijn mocht deze ploeg hebben

politique établie par le précédent gouvernement et qui ne demandait qu'à être poursuivie par l'actuelle équipe.

Il est clair que le secteur du transport de marchandises vit parfois des heures difficiles sur le plan économique, en raison des pandémies et des guerres, ce qui a un impact, évidemment, sur un ensemble de coûts.

Le gouvernement innove dans un secteur pour lequel le changement exige du temps. Il faut également convaincre l'Europe, ce qui n'est pas aisé lorsqu'il s'agit d'aides d'État.

E. Répliques supplémentaires des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) conteste l'affirmation du ministre selon laquelle il n'y avait pas de mécanismes de subventionnement auparavant: il y avait déjà un subside pour le transport combiné ainsi qu'un subside pour le trafic diffus. Le ministre a d'ailleurs supprimé l'un des deux, à la grande consternation du secteur et au mépris des accords conclus.

L'intervenant demande instamment au ministre d'informer la commission de la date exacte de la notification à la Commission européenne de la loi sur le trafic diffus (*Single Wagon Loads*). L'opposition entière veut une réponse et le ministre élude la question. Si le gouvernement gouverne de manière aussi proactive que le prétend le ministre, quelle est cette date? Et le ministre peut-il prouver que la notification a été faite à temps?

Selon *M. Pieter De Spiegeleer (VB)*, le ministre pourrait rassurer les députés en apportant des précisions sur la notification. La Représentation permanente de la Belgique auprès de l'UE dispose également des informations demandées par les députés.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) appelle à son tour le ministre à répondre aux questions. Elle demande aussi ce que fera le gouvernement si Lineas fait faillite. Pourquoi la prise de contrôle transport de marchandises par l'État est-elle un tabou? Pour sauver les banques, ce n'était apparemment pas un problème de dépenser des montagnes de deniers publics. Malgré les efforts visant à soutenir le transport ferroviaire de marchandises, aucune augmentation du trafic n'est perceptible.

M. Jef Van den Bergh (cd&v) soutient la volonté de voter rapidement le projet de loi à l'examen, mais il lui semble également opportun que le ministre réponde à la question posée.

kunnen bogen op beleid van de vorige regering waarop hij alleen maar had hoeven voort te borduren.

Het is duidelijk dat de sector van het goederenvervoer economisch soms moeilijke tijden doormaakt, wegens pandemieën en oorlogen, wat vanzelfsprekend een weerslag heeft op alle kosten.

De regering vernieuwt in een sector waar verandering tijd vraagt. Ook Europa moet worden overtuigd, wat geen sinecure is als het om staatssteun gaat.

E. Aanvullende replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) betwist de verklaring van de minister dat er voorheen geen subsidiemechanismen bestonden: er was immers reeds een subsidie voor gecombineerd vervoer en ook een subsidie voor verspreid vervoer. De minister heeft trouwens een van de twee afgeschaft, tot grote consternatie van de sector en in weerwil van de gemaakte afspraken.

Het lid dringt er bij de minister op aan dat hij de commissie inlicht over de exacte datum van melding bij de Europese Commissie inzake de wet *Single Wagon Loads*. De gezamenlijke oppositie wenst een antwoord en de minister ontwijkt de vraag. Als de regering even proactief bestuurt als de minister voorhoudt, wat is dan de datum? En kan de minister bewijzen dat de melding ruimschoots op tijd werd gedaan?

Volgens *de heer Pieter De Spiegeleer (VB)* zou de minister de leden kunnen geruststellen door klaarheid te schenken rond de melding. De Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU beschikt eveneens over de informatie waar de leden om verzoeken.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) roept de minister op haar beurt op om in te gaan op de vragen. En wat zal de regering doen wanneer Lineas failliet gaat? Waarom is het taboe dat de overheid het goederenvervoer in handen neemt? Om de banken te redden was het in ieder geval geen probleem om heel grote sommen overheidsgeld uit te geven. Ondanks de inspanningen om het goederenvervoer te ondersteunen, is er geen toename waar te nemen.

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) is het ermee eens om snel over het wetsontwerp te stemmen, maar het lijkt hem eveneens gepast dat de minister de vraag zou beantwoorden die gesteld wordt.

F. Réponses complémentaires du ministre

La procédure prévoit la prénotification auprès de la Commission européenne, ce qui permet d'accélérer le traitement du dossier. Toutefois, il y a eu des contacts avec la Commission européenne au moment de l'élaboration des projets de loi. La prénotification est intervenue dès le vote des textes. À présent, le feu vert de la Commission européenne est attendu.

M. Tomas Roggeman a raison: un mécanisme de subsides a existé, mais il a été contesté, si bien qu'il a fallu le remplacer par un système conciliable avec le droit de l'Union européenne. Une nouvelle loi s'est substituée aux deux mécanismes précédents. Ensuite, la loi en faveur de subsides pour l'utilisation de la bosse de triage dans le port d'Anvers a été adoptée, et il s'agit d'une première en Europe. C'est par rapport à ce texte-là que la Commission européenne doit s'exprimer. En attendant, il est proposé de transférer une partie du budget, afin d'accorder toute aide possible.

G. Nouvelles répliques des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) et Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) posent encore une fois la même question: quand la notification officielle à l'Union européenne a-t-elle été faite?

M. Roggeman demande la transparence et prend acte du fait que le ministre ne donne aucune information sur la date de la notification. Il comprend que l'on puisse parfois faire une erreur lors de l'élaboration d'une loi, mais il ne peut pas être aussi indulgent lorsque les erreurs se répètent, ce qui est non seulement regrettable mais aussi inquiétant. En effet, outre les erreurs manifestes, il peut aussi y en avoir dont on ne sait rien...

M. Josy Argens (Les Engagés) exprime son étonnement: les membres posent une question très claire au ministre concernant la date de notification à la Commission européenne. Si le ministre dispose d'un document, qu'il le montre, de sorte que les membres puissent voir de leurs yeux le document en question ainsi que sa date. L'intervenant compte sur le ministre car il s'agit après tout ici d'une question de respect de la démocratie parlementaire.

M. Frank Troosters (VB) renvoie à la proposition de loi de M. Tomas Roggeman et consorts visant à modifier la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques en vue d'élargir la publicité de l'administration en ce qui concerne l'exécution des contrats de gestion (DOC 55 3198/001), qui a été rejetée par la commission un jour avant cette discussion.

F. Aanvullende antwoorden van de minister

De procedure voorziet in de voorafgaande kennisgeving bij de Europese Commissie, wat de behandeling van het dossier kan versnellen. Er zijn echter contacten geweest met de Europese Commissie toen de wetsontwerpen werden uitgewerkt. De vooraanmelding is gebeurd zodra de teksten waren aangenomen. Op dit moment wordt gewacht op groen licht van de Europese Commissie.

De heer Tomas Roggeman heeft gelijk: er heeft een subsidieregeling bestaan, die evenwel werd betwist, zodat ze moest worden vervangen door een regeling die spoort met het recht van de Europese Unie. Een nieuwe wet heeft de twee voorgaande regelingen vervangen. Vervolgens werd de wet ten gunste van subsidies voor het gebruik van de trierhevel in de haven van Antwerpen aangenomen; een primeur in Europa. Over die tekst moet de Europese Commissie zich nog uitspreken. In afwachting wordt voorgesteld een deel van het budget te verschuiven, om elke mogelijke steun toe te kennen.

G. Nieuwe replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) en mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) herhalen hun vraag: wanneer werd de officiële kennisgeving bij de Europese Unie gedaan?

De eerste spreker verzoekt om transparantie en neemt akte van het feit dat de minister geen informatie verstrekt over de datum van de melding. Dat men al eens een fout maakt bij de totstandkoming van een wet, is menselijk. Kwalijker is het wanneer fouten zich herhaaldelijk voordoen, wat niet alleen te betreuren valt, maar ook verontrustend is: naast de fouten die opvallen zijn er fouten waar men niets over weet...

De heer Josy Arens (Les Engagés) spreekt zijn verwondering uit: de leden stellen de minister een zeer duidelijke vraag met betrekking tot de datum van kennisgeving bij de Europese Commissie. Als de minister over een stuk beschikt, dat hij het toont, opdat de leden zelf de datum en het stuk kunnen zien. De spreker rekent op de minister, want het gaat hier tenslotte om respect voor de parlementaire democratie.

De heer Frank Troosters (VB) verwijst naar het wetsvoorstel van Tomas Roggeman en consorten tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven teneinde de openbaarheid van bestuur met betrekking tot de uitvoering van beheerscontracten te verruimen (DOC 55 3198/001), dat één dag voor deze bespreking door de commissie werd verworpen.

Existe-t-il dans la loi du 11 avril 1994 une disposition relative à la publicité de l'administration sur laquelle le ministre peut s'appuyer pour ne pas divulguer la date de notification demandée? Cette information doit être forcément facile à retrouver dans le dossier administratif. Si cette information continue à ne pas être divulguée, il ne restera plus aux membres qu'à s'adresser eux-mêmes aux institutions européennes pour obtenir les réponses souhaitées.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) suggère que le ministre déclare qu'il ne connaît pas la date ou qu'il n'a pas notifié la Commission, ou qu'il dise qu'il ne peut pas apporter la preuve de la notification on ne veut pas la soumettre aux députés. Une simple réponse du ministre suffirait à désamorcer cette querelle.

M. Jean-Marc Delizée, président, constate que les questions et les réponses ne se sont manifestement pas vraiment rencontrées. Le ministre a donné une réponse, mais cette réponse ne satisfait pas tout le monde.

H. Réponse complémentaire du ministre (suite)

Le ministre indique, premièrement, ne pas disposer de l'évaluation positive de la Commission européenne, qui est nécessaire pour pouvoir attribuer le subside. C'est pour cela que le transfert des budgets est proposé.

Deuxièmement, les discussions sont en cours avec la Commission européenne depuis l'élaboration des textes, de façon à faciliter le processus de notification. Les autorités fédérales avancent le plus vite possible. Pour préserver le subside au bénéfice des opérateurs qui sont chers aux membres et au ministre, il convient d'adopter rapidement le projet de loi.

III. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article vise à compléter l'article 99, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi programme du 27 décembre 2021 par une phrase stipulant que pour l'année 2023, le montant maximum

Is er een bepaling in de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur waarop de minister zich kan beroepen om informatie ter zake van de indieningsdatum te verzwijgen? Die informatie is toch eenvoudig in het bestuurlijk dossier terug te vinden? Indien de informatie uitblijft, is het aan de leden zelf om bij de Europese instellingen aan te kloppen voor antwoorden.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) suggereert dat de minister aangeve dat hij de datum niet heeft, of dat hij geen melding heeft gedaan, dan wel dat hij zegge dat hij de kennisgeving niet kan bewijzen, of niet wil voorleggen aan de Kamerleden. De kwestie kan eenvoudig worden ontijdnd door een simpel antwoord van de minister.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, stelt vast dat de vragen en de antwoorden elkaar blijkbaar niet echt ontmoeten. De minister heeft een antwoord gegeven, waar niet iedereen echter genoeg mee neemt.

H. Aanvullend antwoord van de minister (vervolg)

De minister stelt vooreerst dat hij niet beschikt over de positieve evaluatie van de Europese Commissie, die nodig is om de subsidie te kunnen toekennen. Om die reden wordt de verschuiving van de budgetten voorgesteld.

Ten tweede wordt sinds de opmaak van de teksten met de Europese Commissie in gesprek gegaan om het aanmeldingsproces te faciliteren. De federale overheid doet er alles aan om de zaken te doen opschieten. Het wetsontwerp moet snel worden aangenomen om de subsidie te kunnen behouden ten gunste van de operatoren die de leden en de minister zo dierbaar zijn.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Dit artikel strekt ertoe artikel 99, § 1, tweede lid, van de programmawet van 27 december 2021 aan te vullen met een zin die bepaalt dat voor het jaar 2023 het

de la diminution linéaire est augmenté pour permettre l'utilisation de la totalité du budget disponible inscrit au budget général des dépenses.

L'article n'appelle point de commentaires.

L'article 2 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Art. 3

Cet article a pour objet de compléter l'article 100, 1°, de la même loi, par une phrase indiquant qu'un complément à ces provisions peut être versé en une fois pour l'année 2023 lequel est réparti par Infrabel à concurrence de 25 % par trimestre de l'année 2023, pour augmenter la réduction linéaire prévue par l'article 100.

Cette phrase est suivie d'une seconde, affirmant que le montant total versé à Infrabel pour l'année 2023 est au maximum de 23.842.000 euros.

L'article ne suscite pas de réaction.

L'article 3 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié par certaines améliorations d'ordre légistique et des corrections linguistiques, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Résultat du vote par appel nominal:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Kathleen Pisman, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Egbert Lachaert;

Vooruit: Gitta Vanpeborgh.

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

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 2 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 3

Dit artikel strekt tot de aanvulling van artikel 100, 1°, van dezelfde wet met een zin luidende: "Een aanvulling op deze provisies kan eenmalig betaald worden voor het jaar 2023 en wordt door Infrabel verdeeld aan een verhouding van 25 % per kwartaal van het jaar 2023, teneinde de lineaire vermindering voorzien in artikel 100 te verhogen."

Daarna bepaalt een tweede zin dat het totale bedrag dat voor 2023 aan Infrabel wordt betaald, maximaal 23.842.000 euro bedraagt.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 3 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

*
* *

Het gehele, aldus wetgevingstechnisch en taalkundig verbeterde wetsontwerp wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Kathleen Pisman, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Egbert Lachaert;

Vooruit: Gitta Vanpeborgh.

Se sont abstenus:

N-VA: Tomas Roggeman;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Le rapporteur,

Olivier Vajda

Le président,

Jean-Marc Delizée

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

Hebben zich onthouden:

N-VA: Tomas Roggeman;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

De rapporteur,

Olivier Vajda

De voorzitter,

Jean-Marc Delizée

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen (artikel 78.2, vierde lid, van het Reglement van de Kamer): niet meegedeeld.