

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 décembre 2012

PROJET DE LOI
portant des dispositions diverses urgentes

AMENDEMENT

N° 1 DE MME SCHYNS ET CONSORTS

Art. 9 à 23 (*nouveau*)**Sous un titre III, insérer les articles 9 à 23, rédigés comme suit:***“Titre III. Mobilité**Chapitre 1^{er}. Soutien au trafic diffus en Belgique**Section 1^{re} — Définitions**Art. 9. Au sens de la présente loi, on entend par:**ministre: le ministre qui a la mobilité dans ses attributions;**administration: le Service public fédéral Mobilité et Transports;*

Documents précédents:

Doc 53 **2571/ (2012/2013):**

001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 december 2012

WETSONTWERP
houdende diverse dringende bepalingen

AMENDEMENT

Nr. 1 VAN MEVROUW SCHYNS c.s.

Art. 9 tot 23 (*nieuw*)**In een titel III, de artikelen 9 tot 23 invoegen, luidend als volgt:***“Titel III. Mobiliteit**Hoofdstuk 1. Steun aan het verspreid vervoer in België**Afdeling 1 — Begripsomschrijvingen**Art. 9. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:**minister: de minister die bevoegd is voor mobiliteit;**bestuur: de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;*

Voorgaande documenten:

Doc 53 **2571/ (2012/2013):**

001: Wetsontwerp.

lettre de voiture: tout document rédigé conformément aux articles 12 et 13 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999, approuvé par la loi du 15 février 2007;

wagon isolé: wagon conventionnel chargé provenant de ou allant vers un point de desserte en Belgique desservi de manière régulière et faisant partie avec d'autres wagons (ie. avec une destination ou origine différente) de la composition d'un même train faisant l'objet d'une opération de composition ou de décomposition en Belgique;

coûts ferroviaires: les coûts pour la circulation ferroviaire des wagons isolés, c'est-à-dire la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les coûts d'énergie, les coûts liés à la location et/ou l'amortissement du matériel de traction et des wagons, ainsi que les coûts du conducteur;

DIUM: (Distancier International Uniforme Marchandises) document qui reprend différentes données relatives au transport ferroviaire de marchandises en trafic international utiles aux Entreprises Ferroviaires (EF) et aux clients pour compléter la lettre de voiture CIM/la lettre de wagon CUV, et qui permet de calculer les distances entre les gares et/ou les lieux ferroviaires de prise en charge/de livraison;

entreprise ferroviaire: l'entreprise visée à l'article 5, 4° de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

infrastructure ferroviaire: l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 5, 5° de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Section 2 — Aide à la circulation des wagons isolés sur l'infrastructure ferroviaire

Art. 10. Chaque wagon isolé qui circule sur l'infrastructure ferroviaire, sur base des données reprises dans la lettre de voiture quant à son origine et sa destination, ouvre un droit à un subsidie, dans les conditions déterminées par le présent titre, par kilomètre parcouru en Belgique, sur base des distances reprises au DIUM entre son origine et sa destination.

Le bénéficiaire du subsidie est l'entreprise ferroviaire qui fait circuler le wagon isolé.

vrachtbrief: ieder document dat wordt opgesteld overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), bijlage B bij het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999, goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;

geïsoleerde wagon: een conventionele geladen wagon komende van of gaande naar een ladingspunt in België dat onregelmatig bediend wordt en die samen met andere wagons (d.i. met een verschillende bestemming of oorsprong) deel uitmaakt van eenzelfde trein die het voorwerp uitmaakt van een samenstelling of een splitsing in België;

spoorkosten: de kosten voor het rijden op het spoor van geïsoleerde wagons, namelijk de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de kosten voor energie, de kosten verbonden aan de huur en/of aan de afschrijving van het tractiemateriaal en van de wagons, alsook de kosten van de treinbestuurder;

DIUM: (Distancier International Uniforme Marchandises) document met de verschillende gegevens met betrekking tot het goederenvervoer per spoor en het internationaal verkeer die nuttig zijn voor de spoorwegondernemingen (SO) en voor klanten die de vrachtbrief CIM/de wagonbrief CUV invullen, en die toelaten de afstanden te berekenen tussen de stations en/of de spoorplaatsen waar aangenomen/afgeleverd wordt;

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

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

Afdeling 2 — Steun voor het rijden van geïsoleerde wagons op de spoorweginfrastructuur

Art. 10. Elke geïsoleerde wagon die rijdt op de spoorweginfrastructuur, op grond van de gegevens opgenomen in de vrachtbrief, wat zijn oorsprong en zijn bestemming betreft, heeft recht op een subsidie, overeenkomstig de voorwaarden bepaald in de huidige titel, per kilometer afgelegd in België, op grond van de afstanden opgenomen in DIUM tussen zijn oorsprong en zijn bestemming.

De begunstigde van de subsidie is de spoorwegonderneming die de geïsoleerde wagon laat rijden.

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

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

Section 3. — Procédure

Art. 12. L'entreprise ferroviaire dépose un dossier de candidature au subside visé par cette loi, en vue d'être déclarée éligible à l'octroi d'un subside.

Ce dossier reprend toute donnée permettant l'identification de l'entreprise ferroviaire ainsi que de son activité de transport de marchandises par wagon isolé, entre autres son numéro d'entreprise et sa licence.

Art. 13. Le dossier de candidature fait l'objet d'une décision d'éligibilité au subside ou non, prise par le ministre ou son délégué, et communiquée par envoi recommandé, au plus tard 1 mois après la réception du dossier de candidature complet.

Art. 14. Le dossier de candidature peut être déposé en personne à l'administration, qui fournit à l'entreprise ferroviaire ou à son mandataire un accusé de réception indiquant la date et l'heure du dépôt.

Art. 15. Les wagons isolés doivent être couverts par une lettre de voiture pour faire l'objet d'un subside.

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

Art. 16. § 1^{er}. L'entreprise ferroviaire établit un relevé des wagons isolés et des kilomètres DIUM parcourus en Belgique par ces derniers pour la période qui ouvre un droit à subside.

§ 2. L'entreprise ferroviaire fournit les relevés visés au § 1^{er} endéans le mois qui suit la période y visée.

L'entreprise ferroviaire qui transmet les relevés à l'administration après ce délai perd le bénéfice du subside.

Art. 17. Dans les 2 mois suivant la fin de la période pour laquelle les subsides sont demandés, l'administration approuve ou rejette les relevés visés à l'article

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

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

Afdeling 3. — Procedure

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

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

Art. 13. Het aanvraagdossier maakt het voorwerp uit van een beslissing om in aanmerking te komen voor subsidiering of niet, genomen door de minister of zijn gemachtigde, en kenbaar gemaakt aan de spoorwegonderneming via een aangetekende zending ten laatste 1 maand na ontvangst van het volledig aanvraagdossier.

Art. 14. Het aanvraagdossier mag persoonlijk worden neergelegd bij het bestuur, die aan de spoorwegonderneming of aan zijn mandataris een ontvangstbevestiging geeft, bevattende de datum en het uur van neerlegging.

Art. 15. De geïsoleerde wagons dienen gedekt te worden door een vrachtbrief om in aanmerking te komen voor subsidie.

De spoorwegonderneming verleent op eerste verzoek inzage in de vrachtbrieven.

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

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

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

Art. 17. Binnen de 2 maanden volgend op het einde van de periode voor dewelke de subsidies gevraagd zijn, geeft het bestuur haar goedkeuring of afwijzing

16. Au cours de ce délai, l'administration échange toute donnée pertinente avec l'entreprise ferroviaire. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans le délai de 3 mois après l'approbation. Le rejet des relevés entraîne la perte des subsides.

Si au cours de la période couverte par les relevés, le budget prévu est dépassé, les subsides dont pourrait bénéficier l'entreprise ferroviaire concernée seront réduits au pro rata.

Art. 18. Les subsides payés par période sont limités à 30 % des coûts de transport.

Art. 19. L'entreprise ferroviaire fournit à première requête de l'administration tout élément lui permettant de vérifier l'exactitude des relevés fournis.

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

Art. 20. La période qui ouvre le droit à un subside court du 1^{er} janvier 2013 au 28 février 2013.

Chapitre 2 — Modification de la loi-programme du 22 décembre 2008 et l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 en vue de la poursuite d'un soutien financier au transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal.

Art. 21. Dans l'article 24 de la loi-programme du 22 décembre 2008, les mots "et cesse d'être en vigueur le 1^{er} janvier 2013" sont remplacés par les mots "et cesse d'être en vigueur le 28 février 2013".

Art. 22. Dans l'article 22 de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012, les mots "jusqu'au 31 décembre 2012 inclus" sont remplacés par les mots "jusqu'au 28 février 2013".

Art. 23. Le présent titre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

Il cesse d'être en vigueur le 28 février 2013."

van de overzichten bedoeld in artikel 16. Tijdens deze termijn wisselt het bestuur elke nuttige informatie uit met de spoorwegonderneming. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt ten laatste uitgevoerd binnen de termijn van 3 maanden na de goedkeuring. De afwijzing van de overzichten leidt tot verlies van de subsidie.

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

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

Art. 19. De spoorwegonderneming levert op eerste verzoek van het bestuur alle elementen om haar toe te laten de juistheid van de overzichten te controleren.

Iedere subsidie die te veel of ten onrechte betaald zou geweest zijn, dient binnen de termijn van een maand te worden terugbetaald, nadat het bestuur daartoe het verzoek bij aangetekende brief heeft gedaan.

Art. 20. De periode die recht geeft op een subsidie loopt van 1 januari 2013 tot 28 februari 2013.

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

Art. 21. In artikel 24 van de programmawet van 22 december 2008 worden de woorden "en houdt op uitwerking te hebben op 1 januari 2013" vervangen door de woorden "en houdt op uitwerking te hebben op 28 februari 2013".

Art. 22. In artikel 22 van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 worden de woorden "tot en met 31 december 2012" vervangen door de woorden "tot 28 februari 2013".

Art. 23. Deze titel treedt in werking op 1 januari 2013.

Hij houdt op uitwerking te hebben op 28 februari 2013."

JUSTIFICATION

Chapitre 1^{er}

Le trafic diffus (SWL) est l'ensemble des wagons conventionnels, provenant de ou allant vers un point de desserte en Belgique desservi de manière régulière. Ces wagons sont expédiés isolément ou par lots, ensuite regroupés par triage(s) pour être insérés dans des trains reliant les gares de triage où ils sont de nouveau manœuvrés pour être dirigés vers les diverses destinations.

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

Le trafic diffus joue un rôle économique très important. En effet, au cours de l'année 2011, plus de 8,1 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées par ce mode, au départ ou vers plus de 300 sites belges raccordés au rail.

Des enjeux se situent au plan de l'économie belge, de la sécurité routière, de la mobilité et du développement durable, dès lors que la réduction, voire l'arrêt du trafic diffus par le rail, auraient des effets sur:

- les investissements réalisés et à réaliser en Belgique; l'emploi;
- l'attractivité des sites industriels notamment dans la (péto)chimie et la métallurgie;
- la chaîne d'approvisionnement de l'industrie;
- la compétitivité des ports maritimes belges;
- le nombre de camions sur les routes avec les conséquences en nuisances environnementales, la congestion du réseau et la diminution de la sécurité routière.

Vu les arguments ci-dessus, l'amendement déposé permet une intervention forfaitaire par wagon chargé et par kilomètre sur les parcours en Belgique jusqu'au 28 février 2013. La période de deux mois entre le 1^{er} janvier 2013 et le 28 février 2013 sera mise à profit pour l'élaboration d'une législation à moyen et long terme en la matière, en concertation avec les secteurs industriels principalement concernés par le trafic diffus. Le soutien de l'État est à vocation transitoire.

Chapitre 2

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

VERANTWOORDING

Hoofdstuk 1

Het verspreid vervoer (SWL) is het geheel van conventionele wagons, komende van of gaande naar een ladingspunt in België op regelmatige wijze bediend. Deze wagons worden alleen of per lot vervoerd, vervolgens gehergroepeerd via rangering om opgenomen te worden in treinen die de rangeerstations verbinden, waar ze opnieuw gerangeerd worden om naar de verschillende bestemmingen geleid te worden.

In vergelijking met volledige treinen die onderweg zo goed als geen behandeling ondergaan, behoeft de productie SWL, gebaseerd op de groepering van de zendingen tussen de industriële centra, belangrijke middelen (personeel, rangeer locomotieven, stations- infrastructuur, ...), voornamelijk voor het rangeren tijdens het transport en voor het voor- en natransport (first/last mile). Dit is waarom deze activiteit, doorgevoerd door historische spoorwegmaatschappijen in wederzijds partnerschap, structureel deficitair is in Europa.

Het verspreid vervoer speelt een zeer belangrijke economische rol. Inderdaad, tijdens het jaar 2011, werden meer dan 8,1 miljoen ton goederen vervoerd via deze modus, vertrekkende van of gaande naar meer dan 300 Belgische sites verbonden met het spoor.

De inzet situeert zich op het vlak van de Belgische economie, van de verkeersveiligheid, van de mobiliteit en van de duurzame ontwikkeling, derhalve dat de vermindering, lees de stopzetting van het verspreid vervoer via het spoor, gevolgen zou hebben op:

- de gerealiseerde en te realiseren investeringen in België;
- de werkgelegenheid;
- de aantrekkelijkheid van industriële sites namelijk in de (petro)chemie en de metallurgie;
- de bevoorradingsketen van de industrie;
- het concurrentievermogen van de Belgische maritieme havens;
- het aantal vrachtwagens op de wegen met als gevolg milieuoverlast, congestie en vermindering van de veiligheid op de weg.

Omwille van de redenen hierboven aangehaald laat het neergelegd amendement een forfaitaire tussenkomst per geladen wagon en per kilometer op het parcours in België tot 28 februari 2013 toe. De periode van 2 maanden tussen 1 januari 2013 en 28 februari 2013 zal gebruikt worden om een wetgeving op middellange en lange termijn ter zake uit te werken, in overleg met de industriële sectoren hoofdzakelijk betrokken door het verspreid vervoer. De staatssteun is een overgangsmaatregel.

Hoofdstuk 2

De intermodale transporteenheden (ITE: containers, wissellaadbakken en niet-begeleide opleggers) laten een spoorvervoer van goederen toe met een zo kort mogelijk parcours over de weg.

Ce type de transport souffre de coûts supplémentaires par rapport à la route du fait en moyenne de deux manutentions à chaque trajet pour transférer l'UTI d'un mode à l'autre. Le handicap est accentué par les prix très bas de la route. Il s'y ajoute que les mouvements s'opèrent, du fait de l'exiguïté du territoire belge, sur des courtes distances, empêchant un amortissement adéquat.

Dans le cadre de ses compétences, l'État fédéral soutient le mode ferroviaire depuis 2005. En 2008, la croissance exponentielle du trafic combiné a été interrompue avec la crise.

Le tassement, dans certains cas la diminution, des trafics combinés entraîne l'accentuation de la concurrence routière. Les coûts financiers supplémentaires induits par son organisation intermodale réduisent voire suppriment son attractivité.

Cette fragilité, sans reconduction d'un nouveau régime de soutien financier, peut amener la disparition de la majeure partie de l'offre ferroviaire intérieure. Il en résulterait un nombre supplémentaire de camions sur les routes avec des conséquences en nuisances environnementales, congestion de réseau et diminution de la sécurité routière. Il est primordial de poursuivre ce soutien, comme le font de nombreux pays européens, et éviter ainsi de payer des coûts externes supplémentaires. L'attractivité économique de la Belgique notamment en logistique peut subir des conséquences négatives. La façade maritime et le rôle d'hinterland du pays sont des atouts auxquels le transport combiné contribue par son développement et sa fiabilité.

Cette mesure se révèle donc être un soutien important à l'activité économique du pays dans cette période de crise.

Le gouvernement élabore actuellement une législation visant à remplacer les dispositions légales soutenant le transport visé (loi-programme du 28 décembre 2008 et arrêté royal d'exécution du 15 juillet 2009).

Vu l'urgence, le présent amendement vise à permettre une prolongation limitée à 2 mois des dispositions qui sans amendement ne seraient plus en vigueur en date du 1^{er} janvier 2013.

Marie-Martine SCHYNS (cdH)
Colette BURGEON (PS)
Valerie WARZÉE-CAVERENNE (MR)
Natalie MUYLLE (CD&V)
Lieve WIERINCK (Open Vld)

Dit soort vervoer heeft supplementaire kosten in vergelijking met het wegvervoer door het feit dat er bij elk traject gemiddeld twee behandelingen nodig zijn waarbij ITE van de ene naar de andere modus worden overgeslagen. Deze handicap wordt versterkt door de zeer lage prijs van het wegvervoer. Omwille van het feit dat België een klein landje is, gebeuren de verplaatsingen daarenboven over korte afstanden, wat een adequate afschrijving bemoeilijkt.

Binnen haar bevoegdheden steunt de federale overheid het spoorvervoer sinds 2005. In 2008 werd de exponentiële groei van het gecombineerd spoorvervoer onderbroken door de crisis.

De terugloop, in sommige gevallen een flinke daling, van het gecombineerd vervoer leidt tot een verhoging van de concurrentie van het wegvervoer. De extra financiële kosten als gevolg van zijn intermodale organisatie doen haar aantrekkelijkheid verminderen of zelfs verdwijnen.

Deze kwetsbaarheid, zonder verlenging van een nieuwe steunregeling, kan leiden tot de verdwijning van het belangrijkste deel van het binnenlands spoorvervoer. Als gevolg hiervan komen er meer vrachtwagens op de weg met als effect milieuoverlast, congestie, en vermindering van de veiligheid op de weg. Het is essentieel om deze steun te blijven voortzetten, zoals in veel andere Europese landen, en zo te vermijden om extra externe kosten te betalen. De economische aantrekkelijkheid van België o.a. op gebied van logistiek riskeert hierdoor negatieve gevolgen te hebben. De aanwezigheid van de zee en de rol van het hinterland zijn troeven aan welke het gecombineerd vervoer bijdraagt door zijn ontwikkeling en zijn betrouwbaarheid.

Deze maatregel is dus van belang om de economische activiteit van het land te ondersteunen in deze crisisperiode.

De regering werkt momenteel een wetgeving uit die beoogt de wettelijke bepalingen die het beoogde transport ondersteunen te vervangen (programmawet van 28 december 2008 en het uitvoeringsbesluit van 15 juli 2009).

Omwille van de dringendheid beoogt dit amendement een verlenging beperkt tot 2 maanden van de bepalingen die zonder dit amendement niet meer inwerking zouden zijn vanaf 1 januari 2013.