

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

25 november 2025

WETSVOORSTEL

**tot verlenging
van het verminderingsmechanisme
van de retributie voor het gebruik
van de spoorweginfrastructuur
ten voordele van het goederenvervoer
per spoor, zoals vastgesteld in titel 6
van de programmawet van 27 december 2021**

(ingediend door de heer Julien Matagne)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

25 novembre 2025

PROPOSITION DE LOI

**portant prolongation
du mécanisme de réduction
de la redevance d'utilisation
de l'infrastructure ferroviaire
en faveur du fret ferroviaire,
établi par le titre 6 de la loi-programme
du 27 décembre 2021**

(déposée par M. Julien Matagne)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe het systeem van verminderde retributies dat werd ingevoerd door de programmawet van 27 december 2021 met vier jaar te verlengen.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à prolonger de quatre années le système de réduction de la redevance consacré par la loi-programme du 27 décembre 2021.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel strekt ertoe het systeem van verminderde retributies dat werd ingevoerd door de programwet van 27 december 2021 met vier jaar te verlengen.

Om de beleidsdoelstellingen inzake de *modal shift* na te streven, is de verlening van dit systeem noodzakelijk. Dit sluit ook aan bij de politieke wil om door te gaan met de uitvoering van de acties in het goederenvervoerplan, waaronder actie U, die specifiek gericht is op de vaststelling van steunmaatregelen voor het goederenvervoer om het tekort aan internalisering van de kosten te dekken. Zoals in het Plan wordt vermeld, “uit een in mei 2018 door de Europese Commissie uitgevoerde studie over steunmaatregelen voor het spoor is gebleken dat een verlaging van de kosten van de infrastructuurvergoeding een onmiddellijk effect heeft op het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor en dus op het modale aandeel van het goederenvervoer per spoor. Het feit dat andere vervoersmodi niet aan dezelfde tolregels onderworpen zijn, schept een onevenwicht en daardoor een ongelijkheid. Deze verlaging van de kosten van rijpaden is een concrete en snelle stimulans die de spoorwegexploitanten in staat zal stellen middelen vrij te maken voor innovatie, of die hun mogelijkheden zal bieden om nieuwe vormen van aanbod uit te werken”. Er moet ook worden opgemerkt dat de aanpak die in het kader van een dergelijke financiële steunregeling wordt gevolgd, de begunstigde exploitanten in staat stelt om, gezien de transparantie van een dergelijk systeem en de eenvoud ervan, het bedrag van de te ontvangen steun nauwkeurig te beoordelen. Deze aanpak is dus ook niet-discriminerend, wat een essentieel criterium is voor een goede uitvoering van deze steun.

De invoering van een dergelijke steunregeling maakt het mogelijk om enerzijds de hierboven vermelde ongelijke concurrentievoorwaarden te compenseren en anderzijds de actoren die verantwoordelijk zijn voor de logistieke keten in staat te stellen te kiezen voor een minder vervuilend alternatief dan het wegvervoer. Het spoor is een vervoersmodaliteit voor massavervoer die een deel van de externe kosten vermijdt die gepaard gaan met een meer vervuilende vervoersmodaliteit zoals het wegvervoer. Om de doelstellingen van de *Green Deal* te bereiken, lijkt het bovendien noodzakelijk om groenere vervoerswijzen economisch aantrekkelijker te maken.

Deze behoefte wordt erkend door de Europese Commissie, die het mogelijk moet maken om via de verordening van de Raad betreffende de toepassing van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag betreffende

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à prolonger de quatre années le système de réduction de la redevance consacré par la loi-programme du 27 décembre 2021.

Afin de poursuivre les objectifs politiques en matière de *modal shift*, la prolongation de ce régime est nécessaire. Cela s'inscrit d'ailleurs dans la volonté politique de poursuivre la mise en œuvre des actions du Plan marchandises dont l'action U visant spécifiquement l'adoption de mesures de soutien au fret pour couvrir le déficit d'internalisation des coûts. En effet, ainsi que ce Plan le souligne, “une étude menée par la Commission européenne en mai 2018 sur les mesures de soutien au rail a mis en évidence qu’une réduction du coût de la redevance d’infrastructure a un effet immédiat sur la compétitivité du transport de marchandises par rail et donc sur la part modale du fret ferroviaire. Le fait que d’autres modes ne sont pas soumis aux mêmes règles de péage crée une situation de déséquilibre et donc d’iniquité. Cette diminution du coût des sillons donne une impulsion concrète et rapide qui permettra aux opérateurs ferroviaires de dégager des moyens pour de l’innovation ou qui leur offrira des opportunités de création de nouveaux types d’offre.” Il convient également de noter que l’approche suivie dans le cadre d’un tel régime de soutien financier permet aux opérateurs bénéficiaires d’être en mesure, compte tenu de la transparence d’un tel système et de sa simplicité, d’évaluer précisément le montant d’aide à recevoir. Cette approche se veut donc également non-discriminatoire, ce qui constitue un critère essentiel assurant la bonne mise en œuvre d’un tel soutien.

La mise en œuvre d’un tel régime d’aide permet tant de compenser le déséquilibre dans le *level playing field* tel qu’indiqué ci-dessus que de permettre aux acteurs qui sont responsables de la chaîne logistique de choisir une alternative moins polluante à la route. Le rail étant un mode de transport massifié permettant d’éviter une partie de coûts externes par rapport à un mode de transport plus polluant comme l’est le transport de marchandises par route. De plus, afin d’atteindre les objectifs fixés par le *Green Deal*, il apparaît nécessaire de rendre les modes de transports plus écologiques plus attractifs économiquement.

Ce besoin est notamment reconnu par la Commission européenne qui devrait permettre, via d’une part le règlement du Conseil sur l’application des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l’Union Européenne

de werking van de Europese Unie en de daaruit voortvloeiende verordening van de Commissie, die zich momenteel in het ontwerpstadium bevindt, bepaalde categorieën staatssteun ten uitvoer te leggen in de sectoren van het spoorvervoer, de binnenvaart en het multimodaal vervoer. Een groepsvrijstelling is bedoeld om de externe kosten van het spoorvervoer, de binnenvaart en het multimodale vervoer te verminderen.

et d'autre part le règlement de la Commission en découlant, lequel est actuellement à l'état de projet, de mettre en œuvre certaines catégories d'aides d'État dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal. En effet, une exemption par catégorie est dédiée à la réduction des coûts externes des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal.

Julien Matagne (Les Engagés)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 99 van de programmawet van 27 december 2021, gewijzigd bij de wet van 25 december 2023, worden de woorden “31 december 2025” telkens vervangen door de woorden “31 december 2029”.

Art. 3

Artikel 100 van dezelfde programmawet, gewijzigd door de wet van 25 december 2025, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In geval van vastgestelde onderbenutting van het jaarlijks budget, rekening houdend met het gebruik van de aan Infrabel betaalde bedragen voor de eerst drie kwartalen van het lopende jaar, overeenkomstig het eerste lid, 1°, kunnen het voor het laatste kwartaal te betalen bedragen en het jaarlijkse budget worden verminderd met het bedrag van deze vastgestelde onderbenutting.”

Art. 4

In artikel 103 van dezelfde programmawet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden “30 juni 2026” vervangen door de woorden “30 juni 2030”;

2° artikel 103 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De Koning kan afwijken van de lineaire vermindering bedoeld in artikel 99, § 1, tweede lid. Deze afwijking mag uitsluitend bestaan uit een verhoging van het bedrag van de lineaire vermindering. In dat geval mag het bedrag niet hoger zijn dan 2,40 euro per trein-kilometer.”

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

Dans l'article 99 de la loi-programme du 27 décembre 2021, modifié par la loi du 25 décembre 2023, les mots “31 décembre 2025” sont chaque fois remplacés par les mots “31 décembre 2029”.

Art. 3

L'article 100 de la même loi-programme, modifié par la loi du 25 décembre 2023, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“En cas de sous-utilisation constatée du budget annuel compte tenu de l'utilisation des montants versés à Infrabel pour les trois premiers trimestres de l'année en cours, conformément à l'alinéa 1^{er}, 1°, le montant à verser pour le dernier trimestre et le budget annuel peuvent être réduits à concurrence de cette sous-utilisation constatée.”

Art. 4

Dans l'article 103 de la même loi-programme, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 2, les mots “le 30 juin 2026” sont remplacés par les mots “le 30 juin 2030”;

2° l'article 103 est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le Roi peut déroger à la diminution linéaire visée à l'article 99, § 1^{er}, alinéa 2. Cette dérogation ne peut consister qu'en une augmentation du montant de la diminution linéaire. Dans ce cas, le montant ne peut être supérieur à 2,40 euros par train-kilomètre.”

Art. 5

De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

24 novembre 2025

Art. 5

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

24 novembre 2025

Julien Matagne (Les Engagés)