

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 décembre 2021

PROJET DE LOI-PROGRAMME
(Art. 88 - 93)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Tomas ROGGEMAN

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	3
II. Discussion	4
A. Questions et observations des membres.....	4
B. Réponses du ministre	7
III. Votes.....	8

*Voir:*Doc 55 **2349/ (2021/2022)**:

001: Projet de loi-Programme.

002 à 006: Amendements.

007: Texte adopté en première lecture (Affaires sociales).

008: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 december 2021

ONTWERP VAN PROGRAMMAWET
(Art. 88 - 93)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Tomas ROGGEMAN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	3
II. Bespreking.....	4
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	4
B. Antwoorden van de minister	7
III. Stemmingen	8

*Zie:*Doc 55 **2349/ (2021/2022)**:

001: Ontwerp van programmawet.

002 tot 006: Amendementen.

007: Tekst aangenomen in eerste lezing (Sociale Zaken).

008: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

05936

**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, Nicolas Parent, Olivier Vajda
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, 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
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

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
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering 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 (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné au cours de sa réunion du 7 décembre 2021 les articles 88 à 93 du présent projet de loi-programme qui lui ont été renvoyés.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, commente les articles 88 à 93 du projet de loi-programme à l'examen renvoyés à votre commission comme suit.

Le Bureau fédéral du plan estime que le transport de marchandises augmentera de 26 % d'ici 2040. La part du rail dans le transport de marchandises n'est actuellement que de 7 %. L'objectif de ce gouvernement est de doubler le volume de marchandises transportées par le rail d'ici 2030. Comme le mentionne le secteur de la logistique dans son exercice de la Rail road map 2030, ce doublement du volume transporté par train permettrait, en plus d'éviter des situations de congestion routière, d'éviter l'émission de près de 1,5 million de tonnes de CO₂ par an!

Il faut agir maintenant pour préparer l'avenir. Comme le secteur de la logistique l'a bien identifié, la réalisation de l'objectif est l'affaire de tous, il ne pourra être atteint que par des actions ciblées de tous les acteurs, monde politique y compris.

De nombreux pays voisins (la France, les Pays-Bas, l'Allemagne) ont fait le choix d'agir par des politiques de réinvestissement dans le rail et par une politique de réduction de coût de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Le gouvernement a déjà amorcé la politique de réinvestissement au travers de son plan BOOST et du plan de relance 2022-2024 qui permettront notamment de rattraper, en partie, un retard d'entretien du réseau et d'initier son renouvellement.

Une partie de ces investissements permettra d'éviter ou de lever une série de ralentissements de vitesse qui étaient dus à l'état de la voie pour maintenir le niveau de sécurité. Ces actions permettent d'augmenter la vitesse commerciale des trains sur de nombreux trajets et donc d'améliorer la productivité tout en réduisant les coûts. Les entreprises ferroviaires qui transportent les marchandises sur le rail doivent supporter de nombreux

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de haar overgezonden artikelen artikelen 88 tot 93 van deze programmawet besproken tijdens haar vergadering van 7 december 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, licht de aan uw commissie gezonden artikelen 88 tot 93 van voorliggend ontwerp van programmawet als volgt toe.

Het Federaal Planbureau raamt dat het goederenvervoer tegen 2040 met 26 % zal toenemen. Het aandeel van het spoor in het goederenvervoer bedraagt momenteel slechts 7 %. De doelstelling van de regering is het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Zoals de logistieke sector in zijn Rail Road Map 2030 vermeldt, zou deze verdubbeling van het volume dat per spoor wordt vervoerd niet alleen de congestie op de wegen vermijden, maar ook de uitstoot van bijna 1,5 miljoen ton CO₂ per jaar voorkomen.

Het is tijd om te handelen, wil men zich voorbereiden op de toekomst. Zoals de logistieke sector duidelijk heeft vastgesteld, is het bereiken van de doelstelling een zaak van iedereen en dit kan alleen worden bereikt door gerichte actie van alle actoren, inclusief het beleid.

Veel buurlanden (Frankrijk, Nederland, Duitsland) hebben ervoor gekozen maatregelen te nemen via een beleid van herinvestering in het spoor en via een beleid van verlaging van de kosten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

De regering heeft met haar BOOST-plan en het herstel- en transitie plan 2022-2024 al een aanzet gegeven tot het herinvesteringsbeleid, waarmee een deel van de achterstand in het onderhoud van het netwerk kan worden ingelopen en de vernieuwing ervan op gang kan worden gebracht.

Een deel van deze investeringen zal het mogelijk maken een reeks snelheidsbeperkingen die het gevolg waren van de toestand van het spoor te vermijden of op te heffen om het veiligheidsniveau te behouden. Deze acties zullen het mogelijk maken de commerciële snelheid van treinen op een groot aantal trajecten te verhogen en zo de productiviteit te verbeteren en tegelijkertijd de kosten te verlagen. Spoorwegondernemingen die goederen per

coûts que les autres modes de transport ne doivent pas nécessairement financer... Le coût d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en est un.

Le projet de loi soumis à l'approbation prévoit une réduction du coût du péage pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Ce mécanisme de soutien serait applicable sur une période de quatre ans avec un budget annuel de 13,2 millions d'euros pour une réduction de prix de maximum 1,2 euro par kilomètre parcouru par un train de marchandises.

Ce mécanisme permettra-t-il de doubler le volume de marchandises transportées? À lui seul, certainement pas... C'est un outil de plus qui vient compléter celui du réinvestissement.

Est-ce que l'exercice s'arrête là? Certainement pas, le ministre travaille maintenant à l'élaboration d'un contrat de performance avec le gestionnaire d'Infrastructure avec comme son nom l'indique, des attentes en matière de performance. Si le réseau mis à disposition des clients du rail est performant, il permet également de réduire les coûts supportés par les entreprises ferroviaires. En parallèle, le ministre prépare un plan d'action pour le fret qui verra le jour durant le premier semestre 2022.

Le ministre travaille également activement avec ses homologues des Régions pour rechercher de nouvelles solutions créatives pour promouvoir le rail et encourager le modal shift pour encourager les transporteurs à choisir le rail également sur les courtes distances.

Chaque étape est importante pour permettre d'atteindre l'objectif et ce mécanisme de soutien présenté aujourd'hui est un second pas important. Un moyen de plus pour créer un *level playing field* entre les différents modes de transport.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) soutient l'ambition du ministre concernant le transport de marchandises, une ambition qui est également largement soutenue par le secteur. Ce qui est surprenant, c'est le remplacement du mécanisme de subventionnement du transport combiné et du trafic diffus par une réduction sur la redevance d'infrastructure, qui restera inchangée jusqu'en 2026, mais qui sera, en réalité, rongée par l'inflation. Et le ministre de présenter cette mesure comme une amélioration du soutien au secteur du transport de marchandises, ce qui

spoor vervoeren, moeten veel kosten dragen die andere transportmodi niet altijd moeten betalen. De kosten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur zijn daar een voorbeeld van.

Het wetsontwerp dat ter goedkeuring wordt voorgelegd, voorziet in een verlaging van de heffingen op het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Dit steunmechanisme zou gelden voor een periode van 4 jaar met een jaarlijks budget van 13,2 miljoen euro voor een maximale prijsverlaging van 1,2 euro per door een goederentrein afgelegde kilometer.

Zal dit mechanisme het volume van de vervoerde goederen verdubbelen? Zeker niet op zichzelf... Het is een extra instrument dat het herinvesteringsinstrument aanvult.

Houdt de oefening hier op? Zeker niet, de minister werkt nu aan een performantiecontract met de infrastructuurbeheerder met, zoals de naam al aangeeft, performantie verwachtingen. Als het netwerk dat ter beschikking van de spoorweggebruikers wordt gesteld, efficiënt is, zullen ook de kosten voor de spoorwegondernemingen dalen. Tegelijkertijd werkt de minister ook aan een actieplan voor het goederenvervoer, dat in de eerste helft van 2022 zal worden gepubliceerd.

Voorts werkt de minister ook actief samen met zijn collega's in de gewesten om nieuwe creatieve oplossingen te vinden om het spoor te aan te prijzen en een *modal shift* te bevorderen zodat vervoerders ook voor korte afstanden voor het spoor kiezen.

Elke stap is belangrijk om ons doel te bereiken en dit steunmechanisme dat wij vandaag voorstellen is een tweede belangrijke stap. Nog een manier om "een *level playing field*" te scheppen tussen de verschillende transportmodi."

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) steunt de ambitie van de minister ter zake van het goederenvervoer, die ook breed gedragen wordt door de sector. Verwonderlijk is de vervanging van het subsidiemechanisme voor gecombineerd en verspreid vervoer door een korting op de infrastructuurheffing die tot 2026 onveranderlijk zal zijn, maar eigenlijk door de inflatie aangevreten wordt. En de minister stelt de maatregel voor als een verbetering van de steun voor de goederensector, wat het niet is. Valt er dan niet te vrezen dat het vrachtvervoer op de weg

n'est pas le cas. N'est-il pas à craindre, dès lors, que le transport routier augmente à nouveau? Dans la presse, le leader du marché, *Lineas*, a exprimé son mécontentement: "Nous sommes extrêmement déçus. En soi, un plafonnement des tarifs d'Infrabel est utile, mais il ne mènera pas à un *modal shift*." (Lagere kilometerheffing voor spoorvrachtbedrijven, *De Tijd*, 7 décembre 2021, <https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/federaal/lagere-kilometerheffing-voor-spoorvrachtbedrijven/10351623.html>).

Pourquoi le ministre prend-il cette décision? Que pense-t-il des critiques de la Commission européenne? Comment compte-t-il développer le transport ferroviaire de marchandises?

Pour *M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen)*, la situation est claire: les émissions de dioxyde de carbone ne cessent d'augmenter et le rail doit concurrencer le transport routier, qui rencontre moins d'obstacles, notamment d'ordre administratif, mais qui a aussi un impact sur la circulation et la qualité de l'air qui n'est pas pris en compte. C'est pourquoi le gouvernement veut agir et soutenir les chemins de fer conformément au droit de l'Union, d'une part, et à la demande du secteur, d'autre part. L'intervenant soutient le projet de loi et fait observer qu'un moment d'évaluation est annoncé en 2023, un exemple de bonne gouvernance. Il est important d'encourager le développement du transport ferroviaire de marchandises.

Mme Melissa Hanus (PS) constate que le projet de loi (art. 88-93) met en œuvre l'accord de gouvernement. Le ministre souhaite à juste titre réduire le trafic routier et la pollution atmosphérique. Quelle croissance le ministre prévoit-il pour le transport ferroviaire de marchandises?

M. Pieter De Spiegeleer (VB) suggère d'utiliser, parallèlement à la notion de *modal shift*, le terme d'*investment shift*. Les moyens sont limités, ce qui oblige à faire des choix. L'intervenant soutient le ministre car la mesure répond à un besoin, surtout en région flamande. Il se demande toutefois si les objectifs seront atteints, étant donné, notamment, les frictions sur le terrain. D'autre part, le membre est moins satisfait de la manière dont le ministre mène sa politique: il restera donc vigilant.

M. Emmanuel Burton (MR) soutient à son tour le projet de loi (art. 88-93), qui répond à de réels besoins sur les plans environnemental et économique. L'image de la Belgique s'en trouvera améliorée les entreprises deviendront plus attractives.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate que tout le monde poursuit les mêmes objectifs. La question est de

weer zal toenemen? In de pers uit marktleider *Lineas* zijn ongenoegen: "We zijn enorm teleurgesteld. Op zich is een plafond op de Infrabel-tarieven nuttig, maar dat zal niet leiden tot een *modal shift*. ('Lagere kilometerheffing voor spoorvrachtbedrijven', *De Tijd*, 7 december 2021: <https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/federaal/lagere-kilometerheffing-voor-spoorvrachtbedrijven/10351623.html>).

Waarom neemt de minister deze beslissing? Hoe staat hij tegenover de kritieken van de Europese Commissie? Hoe verwacht hij het goederenvervoer op het spoor uit te breiden?

Voor de heer *Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* is de situatie duidelijk: de uitstoot van koolstofdioxide neemt almaar toe en het spoor moet de concurrentie aangaan met het vervoer over de weg, dat minder hindernissen ondervindt, bijvoorbeeld van administratieve aard, maar ook een impact heeft op het verkeer en de luchtkwaliteit die niet in rekening worden gebracht. Daarom wil de regering optreden en het spoor ondersteunen overeenkomstig het Unierecht enerzijds en op vraag van de sector anderzijds. De spreker staat achter het wetsontwerp en merkt op dat een evaluatiemoment in 2023 wordt aangekondigd – dit is behoorlijk bestuur. Het is belangrijk om de ontwikkeling van het goederenvervoer over het spoor aan te moedigen.

Mevrouw Melissa Hanus (PS) constateert dat het wetsontwerp (art. 88-93) uitvoering geeft aan het regeerakkoord. De minister wil terecht het verkeer op de weg en de luchtvervuiling verminderen. Welke groei voor het goederenvervoer verwacht de minister op het spoor?

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) suggereert het gebruik van de termen *investment shift* naast *modal shift*. De middelen zijn beperkt hetgeen tot keuzes dwingt. De spreker steunt de minister, omdat de maatregel aan een noodzaak beantwoordt, vooral in het Vlaamse Gewest. Hij vraagt zich wel af of de doelstellingen zullen worden gehaald, gezien onder meer de fricties in de praktijk. Over de manier waarop de minister zijn beleid voert, is het lid echter minder tevreden: hij zal daarom waakzaam blijven.

De heer Emmanuel Burton (MR) steunt op zijn beurt het wetsontwerp (art. 88-93), dat aan reële noden inzake milieu en economie beantwoordt. Het imago van België gaat erop vooruit en de bedrijven worden aantrekkelijker.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt vast dat iedereen dezelfde doelstellingen nastreeft. De vraag is

savoir quelle est la meilleure manière, pour les pouvoirs publics, de les atteindre. La redevance d'utilisation des sillons ferroviaires est un mécanisme simple qui entraîne peu de charges administratives et qui a le même effet pour toutes les entreprises ferroviaires. Mais quelle est l'évaluation du mécanisme de subventionnement actuel? Qu'est-ce qui explique la modification de la loi?

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) partage les préoccupations des intervenants précédents concernant l'environnement et les transports. Toutefois, elle s'oppose fermement à l'utilisation non contrôlée de l'argent du contribuable au profit d'une entreprise privée. De plus, *Lineas* propose de vendre des locomotives par manque de moyens afin de les louer ensuite, une location pour laquelle cette société aura donc bien les moyens nécessaires.

Selon le personnel de la SNCB, la section cargo de la compagnie ferroviaire a été vendue pour une croûte de pain à une société privée qui faisait des pertes et qui reçoit en outre des subsides des pouvoirs publics. Une partie du personnel employé par *Lineas* est d'ailleurs encore payée par la SNCB.

Pourquoi l'État n'a-t-il alors pas soutenu la section cargo de la SNCB et pourquoi ne lui a-t-il pas accordé des redevances d'utilisation des sillons plus avantageuses? L'argument en faveur de la privatisation était que la section cargo ne réalisait pas de bénéfices et bénéficiait du soutien de l'État. Or, la réalité n'est pas différente avec *Lineas*. Alors, pourquoi cette entreprise a-t-elle droit, elle, à un aide d'État?

L'intervenante s'oppose au projet de loi (art. 88-93) à l'examen: les subsides ne contribueront pas à *modal shift* et ne serviront qu'à payer de gras salaires aux dirigeants de *Lineas*. Le rail est un bien public et, par conséquent, le transport des passagers et des marchandises devrait être confié à une seule structure dirigée par un seul CEO.

M. Josy Arens (cdH) conteste que le projet de loi tende à soutenir le transport ferroviaire. Il s'agit en effet d'un soutien aux entreprises. Le soutien au transport ferroviaire peut se justifier, à la lumière des objectifs, mais il doit néanmoins être conforme au droit de l'Union et le gouvernement ne fournit pas les explications nécessaires. D'autre part, le transport routier continue effectivement de présenter des avantages, dont celui de continuer à être épargné des coûts inhérents au transport ferroviaire. En outre, l'intervention du ministre demeure assez limitée, surtout en comparaison avec les interventions effectuées dans d'autres pays.

Si le transport ferroviaire souhaite devenir attractif, il convient d'abord d'offrir des garanties supplémentaires,

hoe de overheid die het beste kan bereiken. De rijpadvergoeding is een eenvoudig mechanisme, dat weinig administratieve lasten veroorzaakt en hetzelfde effect heeft voor alle spoorwegvervoerders. Wat is echter de evaluatie van het huidige subsidiesysteem? Wat verklaart de wetswijziging?

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) deelt de bekommelingen van de vorige sprekers inzake milieu en vervoer. Alleen is ze sterk gekant tegen het gebruik van belastinggeld ten voordele van een privébedrijf zonder controle. Bovendien stelt *Lineas* voor locomotieven te verkopen wegens gebrek aan middelen, om ze nadien te huren – waar dan wel geld voor is.

Volgens het personeel van de NMBS werd de cargo-afdeling van de spoorwegmaatschappij voor een appel en een ei verkocht aan een verlieslatend privébedrijf dat bovendien door de overheid wordt gesubsidieerd. Sommige personeelsleden in dienst van *Lineas* worden overigens nog betaald door de NMBS.

Waarom heeft de overheid dan niet de eigen cargo-afdeling van de NMBS gesteund en lagere rijpadvergoedingen toegekend? De nood om te privatiseren werd immers verklaard door het feit dat de cargoafdeling geen winst boekte en staatssteun genoot. Maar de realiteit is niet anders met *Lineas* en waarom krijgt dat bedrijf wel staatssteun?

Het lid verzet zich tegen het wetsontwerp (art. 88-93): de subsidies dragen niet bij tot een *modal shift* en dienen alleen maar om toplonen bij *Lineas* uit te betalen. Het spoor is openbaar eigendom en daarom dient het vervoer van personen en goederen in één structuur te worden ondergebracht, met aan het hoofd één CEO.

De heer Josy Arens (cdH) betwist dat het wetsontwerp het spoorwegvervoer wil steunen. Het gaat immers om steun aan bedrijven. Steun voor het spoor valt in het licht van de doelstellingen te rechtvaardigen, maar dient wel in overeenstemming met het Unierecht te geschieden en de regering levert niet de nodige uitleg. Anderzijds blijven er effectief voordelen verbonden aan het verkeer op de weg, dat van extra kosten eigen aan het spoorvervoer gespaard blijft. Overigens is de ingreep van de minister veeleer beperkt, zeker in vergelijking met hetgeen in andere landen gebeurt.

Wil het spoor aantrekkelijk worden, dan dienen bovendien bijkomende garanties te worden verstrekt, want

parce que la fiabilité fait parfois défaut et la vitesse n'est pas non plus toujours optimale. Ensuite, il convient de renforcer la capacité. Il est surprenant à cet égard que la Commission européenne ne marque pas plus tôt son accord sur des mesures nationales. On attend d'ailleurs toujours un cadre normatif modifié afin de réaliser le transfert modal.

Le Conseil d'État a formulé plusieurs observations et l'intervenant demande par conséquent à quoi ressemble le calendrier opérationnel pour les prestations d'Infrabel et quel est le contenu du contrat qui diffère de l'allocation des sillons.

B. Réponses du ministre

Réforme

Le système existant est soumis à une approbation annuelle de la Commission européenne, qui considère depuis déjà longtemps la situation belge comme une solution provisoire – date butoir 31 décembre. C'est pourquoi une réforme est nécessaire, après une évaluation effectuée par le SPF Mobilité et Transport en concertation avec les entreprises qui sont impliquées dans le transport des marchandises sur le réseau. Le système proposé a été repris d'autres pays et a été approuvé par la Commission européenne qui s'est déjà prononcée, dès lors qu'elle a accepté ce système dans d'autres pays.

Concurrence

Le projet de loi tend à créer un cadre de concurrence loyale entre le transport ferroviaire et le transport routier. C'est un choix clair de soutien au transport ferroviaire qui est plus écologique, plus sûr et favorise le développement économique.

Infrabel

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit assumer sa part de l'effort et axer son travail sur les besoins de la clientèle.

Investissements

Les pouvoirs publics investissent dans de nombreux ports (comme à Anvers, Zeebrugge, Liège, etc.) et faciliteront la vie de nombreuses entreprises, dont *Lineas*. Ces investissements permettent aux entreprises d'enregistrer une baisse de leurs coûts, à côté de celle qui résultera uniquement des effets des mesures du projet de loi à l'examen.

aan betrouwbaarheid schort het weleens en ook de snelheid is niet altijd optimaal. Voorts dient de capaciteit te worden opgedreven. Verwonderlijk is daarbij dat de Europese Commissie niet eerder haar instemming geeft voor de nationale maatregelen. Het is trouwens nog steeds wachten op een aangepast normatief kader teneinde de *modal shift* te bewerkstelligen.

De Raad van State heeft een aantal opmerkingen en het lid vraagt bijgevolg hoe de operationele kalender voor de diensten van Infrabel eruitziet en wat de inhoud is van het contract dat van de toekenning van de rijpaden verschilt.

B. Antwoorden van de minister

Hervorming

Het bestaande systeem is onderworpen aan een jaarlijkse goedkeuring van de Europese Commissie, dat reeds geruime tijd de Belgische situatie als voorlopige oplossing beschouwt – einddatum 31 december. Vandaar de noodzaak om te hervormen, na een evaluatie door de FOD Mobiliteit en Vervoer in overleg met de bedrijven die bij het goederenvervoer over het spoor zijn betrokken. Het voorgestelde systeem werd overgenomen uit andere landen en draagt de goedkeuring van de Europese Commissie die zich reeds heeft uitgesproken, nu dit systeem door haar elders werd aanvaard.

Mededinging

Het wetsontwerp beoogt een kader voor loyale mededinging tot stand te brengen tussen het spoor en de weg. Het betreft een duidelijke keuze voor het spoorvervoer: het spoor is groener, veiliger en bevorderlijk voor de economie.

Infrabel

De spoorwegbeheerder moet zijn deel van de inspanningen leveren en klantgericht werken.

Investeringen

De overheid investeert in vele havens (zoals Antwerpen, Zeebrugge, Luik, enzovoort) en zal het leven van veel bedrijven, waaronder *Lineas*, heel wat vergemakkelijken. Door deze investeringen dalen de kosten, voor de ondernemingen, meer dan door het effect alleen van de maatregelen in het wetsontwerp.

Répartition des compétences

Les articles du projet de loi à l'examen concernent une matière fédérale; le fait de faciliter les premier et dernier kilomètres dans les opérations de transbordement relève en revanche de la compétence des Régions. L'autorité fédérale coopère donc avec les Régions afin d'être aussi efficace que possible pour les entreprises. C'est pourquoi les autorités fédérales ont mis sur pied avec les Régions, au départ de la CIM Mobilité, un groupe de travail interfédéral sur le fret ferroviaire.

Entreprises

Les pouvoirs publics et les entreprises ont fourni ensemble un travail remarquable et il est souhaitable de poursuivre cette coopération. *Lineas* aurait sûrement préféré maintenir le système existant, mais ce maintien aurait rencontré une opposition. Les pouvoirs publics ne peuvent pas uniquement penser aux intérêts d'une seule entreprise et ils agissent dans l'intérêt général, que vise le transfert modal. À terme, la création d'un "comité consultatif pour les transporteurs ferroviaires" pourra être envisagée. La concertation étant primordiale, le projet de loi à l'examen n'a été déposé qu'après une concertation.

III. — VOTES

Les articles 88 à 93 de la loi-programme ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 88

Cet article est adopté par 9 voix contre une et 2 abstentions.

Art. 89 à 93

Ces articles sont successivement adoptés par 10 voix contre une et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble des articles soumis à votre commission, corrigés sur le plan légistique, sont adoptés, par vote nominatif, par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Bevoegdheidsverdeling

De artikelen in het wetsontwerp betreffen een federale aangelegenheid; het faciliteren van de eerste en de laatste *mile* bij het overladen is daarentegen een gewestelijke bevoegdheid. De federale overheid werkt dus ook samen met de gewesten teneinde zo doeltreffend mogelijk te zijn voor de ondernemingen. Heeft de federale overheid samen met de gewesten via de IMC Mobiliteit een interfederale werkgroep opgericht die zich over het goederenvervoer per spoor buigt.

Bedrijven

De overheid en de bedrijven hebben samen ook uitstekend werk verricht en het is wenselijk om de samenwerking voort te zetten. Allicht had *Lineas* graag het bestaande systeem willen behouden, maar dat zou op verzet hebben gestuit. De overheid kan ook niet alleen maar aan de belangen van één bedrijf denken en treedt op in het algemeen belang, dat de *modal shift* voor ogen heeft. Op termijn kan de oprichting van een "raadgevend comité der spoorwegvervoerders" in het vooruitzicht worden gesteld. Overleg is zeer belangrijk. Het wetsontwerp werd ook pas na overleg ingediend.

III. — STEMMING

Over de artikelen 88 tot 93 van de programmawet worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 88

Dit artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Art. 89 tot 93

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

*
* *

Het geheel van de aan uw commissie overgezonden artikelen wordt wetgevingstechnisch verbeterd en aldus bij naamstemming aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 3 onthoudingen.

Le résultat du vote nominatif est le suivant::

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent; Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

À voté contre:

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Se sont abstenus:

N-VA: Tomas Roggeman;

VB: Pieter De Spiegeleer, Nathalie Dewulf.

Le rapporteur,

Tomas ROGGEMAN

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent; Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Heeft tegengestemd:

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Hebben zich onthouden:

N-VA: Tomas Roggeman;

VB: Pieter De Spiegeleer, Nathalie Dewulf.

De rapporteur,

Tomas ROGGEMAN

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE