

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 mars 2022

PROJET DE LOI**concernant l'aide au post-équipement
des wagons pour réduire
les nuisances sonores du transport
ferroviaire de marchandise****SOMMAIRE**

Pages

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	10
Analyse d'impact	16
Avis du Conseil d'État	34
Projet de loi	39

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 maart 2022

WETSONTWERP**houdende de steun voor de post-uitrusting
van wagons om geluidsoverlast
van goederenverkeer per spoor
te verminderen****INHOUD**

Blz.

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	10
Impactanalyse	25
Advies van de Raad van State	34
Wetsontwerp	39

<i>Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 9 mars 2022.</i>	<i>De regering heeft dit wetsontwerp op 9 maart 2022 ingediend.</i>
<i>Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 22 mars 2022.</i>	<i>De “goedkeuring tot drukken” werd op 22 maart 2022 door de Kamer ontvangen.</i>

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

RÉSUMÉ

Ce projet de loi vise à mettre en place un système d'aide encourageant les détenteurs de wagons circulant en Belgique à adapter les systèmes de freinage de leurs wagons afin de réduire les émissions de bruit.

Les apports de ce système d'aide peuvent être synthétisés autour de deux axes principaux:

1° réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandises: l'installation des blocs de frein en matériaux composites permettent de réduire significativement (jusqu'à -10 dB) les émissions de bruit.

2° aider le secteur ferroviaire à faire face à l'interdiction future des wagons bruyants sur les "itinéraires moins bruyants".

Au cours des derniers mois, la réglementation européenne a été revue pour que les wagons de marchandise les plus bruyants ne puissent plus circuler sur certaines sections du réseau ferroviaire européen à partir du 8 décembre 2024.

L'équipement des wagons avec des blocs de frein "composite" fait que ces wagons peuvent circuler sur ces "itinéraires moins bruyants" (quieter routes).

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp beoogt de invoering van een steunregeling om houders van wagons die in België rijden aan te moedigen de remsystemen van hun wagons aan te passen teneinde de geluidsemissies te verminderen.

De bijdragen van deze steunregeling kunnen rond twee hoofdpijlers worden samengevat:

1° verminderen van de geluidsoverlast van het goederenvervoer per spoor: Het plaatsen van composiet remblokken maakt het mogelijk de geluidsemissies van het goederenvervoer per spoor aanzienlijk (met maximaal -10 dB) te verminderen.

2° de spoorwegsector bijstaan om tegemoet te komen aan het toekomstige verbod van luide wagons op "stillere routes".

Gedurende de voorbije maanden is er een herziening geweest van de Europese reglementering zodat opdat de luidste goederenwagons niet meer mogen rijden op bepaalde delen van het Europese spoorwegnet vanaf 8 december 2024.

De uitrusting van de wagons met composietremblokken maakt het mogelijk dat deze wagons kunnen blijven circuleren op deze "stillere routes" (quieter routes).

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le présent projet de loi vise à mettre en place un système d'aide encourageant les détenteurs de wagons circulant en Belgique à adapter les systèmes de freinage de leurs wagons afin de réduire les émissions de bruit de ces derniers tout en préservant la compétitivité du transport ferroviaire de marchandise.

Ce système doit permettre d'accélérer la réduction des nuisances sonores dues au transport ferroviaire de marchandise sans répercussion négative sur le secteur ferroviaire qui occupe une place centrale dans le développement d'une mobilité durable et la lutte contre la congestion des villes et ports belges.

Les apports de ce système d'aide peuvent être synthétisés autour de deux axes principaux:

1° Réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandises: les émissions de bruit du transport ferroviaire sont principalement causées par le contact rail-roue. Plus la rugosité de la surface des roues et du rail est élevée, plus le bruit de roulement généré est important. De nouveaux blocs de frein en matériaux composites créent nettement moins de rugosité sur les roues des wagons que les blocs de frein en fonte équipant une grande partie des wagons existants. Ces nouveaux blocs de frein permettent de réduire significativement (jusqu'à -10 dB) les émissions de bruit du transport ferroviaire de marchandise. De plus, cette solution technique est particulièrement efficace puisqu'elle permet de réduire les émissions de bruit directement à la source contrairement à d'autres solutions telles que les murs anti-bruit. Les nouveaux wagons actuellement mis en service sont équipés de ces blocs de frein en matériaux composites. Cependant, en raison de la durée de vie particulièrement élevée des wagons de marchandises, de nombreuses années seraient nécessaires pour que le renouvellement du parc de wagons permette à lui seul une diminution significative des émissions de bruit.

Le processus peut cependant être accéléré en remplaçant les blocs de frein en fonte des wagons existants par des blocs de frein en matériaux composites (opération dite de "post-équipement"). Néanmoins, le coût de cette opération dissuade souvent les détenteurs de wagons d'effectuer le post-équipement de leurs wagons.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Het huidige wetsontwerp beoogt de invoering van een steunregeling om houders van wagons die in België rijden aan te moedigen de remsystemen van hun wagons aan te passen teneinde de geluidsemissies te verminderen en tegelijkertijd de concurrentiekracht van het goederenvervoer per spoor te behouden.

Deze regeling moet ervoor zorgen dat de vermindering van geluidsoverlast te wijten aan goederenvervoer per spoor wordt versneld zonder een negatieve uitwerking op de spoorsector die een centrale plaats inneemt in de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit en de strijd tegen congestie van de Belgische steden en havens.

De bijdragen van deze steunregeling kunnen rond twee hoofdpijlers worden samengevat:

1° Verminderen van de geluidsoverlast van het goederenvervoer per spoor: de geluidsemissies van het spoorvervoer worden voornamelijk veroorzaakt door het contact spoor-wiel. Hoe groter de mate van ruwheid van het oppervlak van de wielen en het spoor, hoe aanzienlijker het geluid van de genereerde rolbeweging. De nieuwe remblokken uit composietmateriaal veroorzaken duidelijk minder ruwheid op de wielen van de wagons dan de gietijzeren remblokken waarmee een groot deel van de bestaande wagons is uitgerust. Deze nieuwe remblokken maken het mogelijk de geluidsemissies van het goederenvervoer per spoor aanzienlijk (met maximaal -10 dB) te verminderen. Daarenboven is deze technische oplossing bijzonder efficiënt aangezien deze het mogelijk maakt de geluidsemissies direct bij de bron te verminderen, in tegenstelling tot andere oplossingen zoals anti-geluidsmuren. De nieuwe in dienst gestelde wagons zijn uitgerust met deze composieten remblokken. Echter, wegens de bijzonder lange levensduur van goederenwagons, zouden vele jaren nodig zijn opdat de vernieuwing van het wagonpark op zichzelf een beduidende vermindering van geluidsemissies zou kunnen bewerkstelligen.

Dit proces kan echter versneld worden door de gietijzeren remblokken van bestaande wagons te vervangen door remblokken van composietmateriaal (operatie genaamd "post-uitrusting"). Echter, de kost van deze operatie weerhoudt de houders van wagons er vaak van om een post-uitrusting van hun wagons uit te voeren.

En incitant les détenteurs de wagons à effectuer le post-équipement de leurs wagons, le présent projet de loi contribuera à réduire rapidement et significativement les émissions de bruit du transport ferroviaire de marchandises pour le plus grand bénéfice des riverains des voies ferrées.

2° Aider le secteur ferroviaire à faire face à l'interdiction future des wagons bruyants sur les "itinéraires moins bruyants":

Au cours des derniers mois, la réglementation européenne fixant les normes d'émission de bruit du matériel roulant ferroviaire ("STI Bruit" insérée par le règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1304/2014 en ce qui concerne l'application de la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "Matériel roulant — bruit") a été revue pour que les wagons de marchandise les plus bruyants, et donc ceux équipés de blocs de frein en fonte, ne puissent plus circuler sur certaines sections du réseau ferroviaire européen à partir du 8 décembre 2024. Ces sections, dénommées "itinéraires moins bruyants" ("*Quieter routes*"), sont celles sur lesquelles les trains de marchandise circulent en très grand nombre la nuit. En Belgique cela correspond à l'axe reliant le port d'Anvers à la frontière allemande non loin de Montzen en province de Liège. Il s'agit du principal axe pour le transport ferroviaire de marchandises en Belgique.

Pour pouvoir continuer à circuler sur cet axe stratégique, les acteurs du transport ferroviaire doivent effectuer le post-équipement de leurs wagons malgré le surcoût que celui-ci représente pour eux. Le système d'aide établi par la présente loi doit permettre au secteur ferroviaire de s'adapter à la mise en service de ces itinéraires moins bruyants en contribuant au financement des opérations de post-équipement des wagons. Il contribuera à ce que le secteur ferroviaire reste compétitif vis-à-vis du transport routier sur cet axe Anvers – Montzen et à éviter le transfert de marchandises du rail vers la route ce qui augmenterait la congestion sur cet axe et notamment dans le secteur du port d'Anvers déjà fortement impacté par la congestion routière.

Door deze houders van wagons aan te zetten om een post-uitrusting van hun wagons uit te voeren, draagt dit wetsontwerp bij aan de snelle en beduidende vermindering van geluidsemissies van het goederenvervoer per spoor tot groot voordeel van de buurtbewoners van spoorwegen.

2° De spoorwegsector bijstaan om tegemoet te komen aan het toekomstige verbod van luide wagons op "stillere routes":

Gedurende de voorbije maanden is er een herziening geweest van de Europese reglementering die normen voor geluidsemissies vastlegt voor rollend spoorwagematerieel ("TSI Geluid" ingevoerd door Uitvoeringsverordening (EU) 2019/774 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1304/2014 in verband met de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — geluidsemissies"), opdat de luidste goederenwagons, en dus deze die uitgerust zijn met gietijzeren remblokken, niet meer mogen rijden op bepaalde delen van het Europese spoorweganet vanaf 8 december 2024. Deze delen, "stillere routes" ("*Quieter routes*") genoemd, zijn deze op dewelke goederentreinen in heel groot aantal 's nachts rijden. In België komt dit overeen met de as die de haven van Antwerpen verbindt met de Duitse grens, niet ver van Montzen in de provincie Luik. Het betreft de hoofdas voor het goederenvervoer per spoor in België.

Om te kunnen blijven circuleren op deze strategische as moeten de actoren van het spoorvervoer de post-uitrusting van hun wagons uitvoeren, ondanks de bijkomende kost die dit voor hen meebrengt. De steunregeling van deze wet moet de spoorsector in staat stellen zich aan te passen aan de exploitatie van deze stillere routes door bij te dragen aan de financiering van de projecten tot post-uitrusting van wagons. Dit zal bijdragen aan een blijvende competitiviteit van de spoorsector ten aanzien van het wegtransport op deze as Antwerpen – Montzen, en een verschuiving vermijden van goederen van het spoor naar de weg, hetgeen de congestie zou verhogen op deze as en met name in de sector van de haven van Antwerpen die reeds een harde impact voelt van de wegcongestie.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Art. 3 et 4

Ces articles précisent les principes généraux du système d'aide, les demandeurs éligibles à l'octroi d'une aide et les modalités de cet octroi.

Le système d'aide vise en premier lieu à soutenir directement les détenteurs de wagons qui supportent le coût du post-équipement de leurs wagons. Toutefois, le système autorise les entreprises ferroviaires qui assurent la traction de wagons à demander une aide avec l'accord des détenteurs de ces wagons.

L'aide est accordée sur base de la distance parcourue sur l'infrastructure ferroviaire chaque année par les wagons entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022 pour autant que les montants versés ne dépassent pas certaines limites fixées à l'article 7.

Il a été opté pour un système de subside pour les wagons ayant fait l'objet d'un post-équipement entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Le choix de la date du 1^{er} janvier 2019 repose sur les motivations suivantes:

— le règlement d'exécution (UE) 2019/774 qui implique que les wagons de marchandise les plus bruyants, et donc ceux équipés de blocs de frein en fonte, ne puissent plus circuler sur certaines sections du réseau ferroviaire européen ("itinéraires moins bruyants") à partir du 8 décembre 2024 est entré en vigueur le 16 juin 2019. Depuis cette date, les détenteurs de wagons et les entreprises ferroviaires sont dès lors au courant de leur obligation d'effectuer le post-équipement de leurs wagons afin de pouvoir les utiliser pleinement sur l'entièreté du réseau ferroviaire européen après le 8 décembre 2024;

— il a été ensuite opté pour étendre la période couverte en la faisant débiter le 1^{er} janvier 2019, et non le 16 juin 2019, date d'entrée en vigueur du règlement d'exécution précité, d'une part, pour des raisons pratiques d'ordre comptable, mais également pour ne pas pénaliser les acteurs ayant anticipé l'instauration des itinéraires moins bruyants en entamant le post-équipement de leurs wagons au cours du premier semestre 2019.

La date du 31 décembre 2022 a été retenue pour encourager les détenteurs de wagons à réaliser rapidement le post-équipement de leurs wagons et les inciter à ne pas attendre les derniers mois avant la date d'interdiction de circulation sur les itinéraires moins bruyants.

TOELICHTING VAN DE ARTIKELN

Art. 3 en 4

Deze artikelen verduidelijken de algemene beginselen van de steunregeling, de aanvragers die in aanmerking komen voor de toekenning van hulp, en de modaliteiten van deze toekenning.

De steunregeling beoogt in de eerste plaats de houders van wagons die de kosten dragen van de post-uitrusting van hun wagons direct te ondersteunen. Echter, de regeling laat toe dat spoorwegondernemingen die de tractie van de wagons verzekeren steun aanvragen, mits akkoord van de houders van deze wagons.

De steun wordt toegekend op basis van de afstand die de wagons jaarlijks afleggen op de spoorweginfrastructuur tussen 1 januari 2020 en 31 december 2022, voor zover deze gestorte bedragen bepaalde grenzen die zijn vastgelegd in artikel 7 niet overschrijden.

Er is geopteerd voor een steunregeling voor wagons waaraan een post-uitrusting is aangebracht tussen 1 januari 2019 en 31 december 2022. De keuze voor de datum van 1 januari 2019 is gebaseerd op de volgende gronden:

— de uitvoeringsverordening (EU) 2019/774, die inhoudt dat de luidste goederenwagons, dus deze die zijn uitgerust met gietijzeren remblokken, niet langer mogen rijden op bepaalde delen van het spoorwegnet ("stillere routes") vanaf 8 december 2024, is in werking getreden op 16 juni 2019. Sinds deze datum zijn de houders van de wagons en spoorwegondernemingen dan ook op de hoogte van hun verplichting om een post-uitrusting aan te brengen bij hun wagons om deze ten volle te kunnen benutten op het gehele spoorwegnet na 8 december 2024;

— vervolgens is ervoor geopteerd om de omvatte periode uit te breiden door deze te laten aanvangen op 1 januari 2019 en niet op 16 juni 2019, de datum van inwerkingtreding van voornoemde uitvoeringsverordening, enerzijds om praktische redenen van boekhoudkundige aard, maar eveneens om actoren die reeds op de invoering van stillere routes hebben geanticipeerd door reeds te starten met de post-uitrusting tijdens het eerste semester van 2019, niet te straffen.

Wat betreft de datum van 31 december 2022, deze is behouden om de houders van wagons aan te moedigen snel een post-uitrusting aan te brengen en hen aan te zetten niet te wachten tot de laatste maanden vóór de datum van het circulatieverbod op de stillere routes.

Art. 5

Pour pouvoir obtenir une aide pour un wagon donné, le demandeur doit au préalable faire inscrire ce wagon dans un registre créé spécifiquement par l'administration. Un wagon donné ne peut être enregistré au registre de l'administration que par un seul demandeur.

Art. 6

Les distances parcourues chaque année par les wagons circulant en Belgique seront transmises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire au cours du premier trimestre de l'année suivante.

Ces informations seront utilisées pour mener toute action visant à soutenir le développement durable du transport de marchandises et en particulier pour la mise en œuvre du système d'aide pour soutenir le post-équipement des wagons.

Art. 7

Cet article précise la façon dont les montants d'aide versés chaque année aux demandeurs seront calculés.

Le montant total des aides versées chaque année aux demandeurs ne pourra en aucun cas dépasser le budget annuel inscrit au budget général des dépenses de l'État fédéral pour le système d'aide établi par la présente loi.

De plus, l'aide allouée par wagon ne pourra dépasser 437 euros pour un wagon de type S et 1 052 euros pour un wagon de type SS. Sur base de l'analyse réalisée par la Commission européenne et présentée dans sa décision du 3 septembre 2018, cette intervention correspond à 30 % du coût d'investissement moyen pour le post-équipement d'un wagon S et d'un wagon SS ayant quatre essieux.

Enfin, cet article prévoit que l'ensemble des aides publiques belges et étrangères reçues pour le post-équipement d'un wagon ne peut en aucun cas dépasser la limite de 50 % des coûts encourus pour le post-équipement de ce wagon. Cette disposition permet de s'assurer de la nécessité et de la proportionnalité de l'aide conformément au point 107(c) de la Communication de la Commission 2008/C 184/07 relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires.

Art. 5

Om steun voor een bepaalde wagon te bekomen, moet de aanvrager voorafgaandelijk deze wagon laten inschrijven in een register dat specifiek is opgericht door het bestuur. Een bepaalde wagon mag ingeschreven worden in het register van het bestuur door slechts een enkele aanvrager.

Art. 6

De afstanden die de wagons die in België rijden jaarlijks afleggen, worden door de spoorinfrastructuurbeheerder doorgestuurd tijdens het eerste trimester van het volgende jaar.

Deze informatie zal benut worden door om elke handeling te stellen die strekt tot de ondersteuning van de duurzame ontwikkeling van goederentransport, en in het bijzonder voor de tenuitvoerlegging van de steunregeling om de post-uitrusting van wagons te ondersteunen.

Art. 7

Dit artikel verduidelijkt de manier waarop steunbedragen die jaarlijks aan de aanvragers gestort worden berekend worden.

Het totaalbedrag van de steun die jaarlijks gestort wordt aan de aanvragers zal in geen geval het jaarlijkse budget overschrijden dat ingeschreven staat in de algemene uitgavenbegroting van de Federale Staat voor de steunregeling opgericht door deze wet.

Daarenboven mag de toegekende steun per wagon niet meer bedragen dan 437 euro voor een wagon type S en 1 052 euro voor een wagon type SS. Op basis van de analyse verwezenlijkt door de Europese Commissie en voorgesteld in haar besluit van 3 september 2018, komt deze tussenkomst overeen met 30 % van de gemiddelde investeringskost voor de post-uitrusting van een wagon S en van een wagon SS met 4 assen.

Ten slotte voorziet dit artikel dat het geheel aan Belgische en buitenlandse publieke steun ontvangen voor de post-uitrusting van een wagon in geen geval de grens van 50 % van de kosten gemaakt voor de post-uitrusting van deze wagon mag overschrijden. Dankzij deze bepaling kan men de noodzaak tot proportionaliteit van steun verzekeren overeenkomstig punt 107(c) van de Mededeling van de Commissie 2008/C 184/07 houdende Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen.

Art. 8, 9, 10 et 11

Chaque année, le Roi ou son délégué enverra à chaque demandeur un décompte indiquant à celui-ci la distance parcourue l'année précédente par les wagons qu'il a fait inscrire au registre de l'administration.

Pour effectuer ces décomptes, le Roi ou son délégué prendra uniquement en compte les wagons enregistrés dans son registre au 15 juin. Toutefois, pour la première année d'exécution du système d'aide, le Roi ou son délégué pourra modifier cette date pour s'assurer que les demandeurs disposent de suffisamment de temps pour inscrire leurs wagons au registre de l'administration.

Les décomptes annuels sont envoyés aux demandeurs au plus tard 20 jours après le 15 juin ou, pour la première année d'exécution du système d'aide, à la date fixée.

Dans les 20 jours suivant la date de réception des décomptes, les demandeurs pourront introduire une demande de correction des informations contenues dans leur décompte. Ces demandes devront être accompagnées de documents permettant de justifier les corrections demandées.

Dans un délai de 90 jours suivant la date d'envoi du décompte annuel, l'administration procédera au paiement annuel de l'aide. Le montant versé sera calculé en se basant sur les distances parcourues par les wagons des demandeurs telles que mentionnées dans les décomptes et éventuellement corrigées sur base des demandes de corrections introduites par les demandeurs si ces demandes de corrections ont été acceptées.

Art. 12, 13 et 14

Ces articles précisent les contrôles que le Roi ou son délégué peut effectuer auprès des demandeurs dans le cadre de l'exécution de la présente loi et les modalités de ces contrôles.

Art. 8, 9, 10 et 11

Elk jaar stuurt de Koning of zijn afgevaardigde aan elke aanvrager een afrekening die hem de afstand aangeeft die de wagons die hij heeft laten inschrijven in het register van het bestuur in het voorgaande jaar hebben afgelegd.

Om deze afrekeningen op te maken neemt de Koning of zijn afgevaardigde enkel de wagons in rekening die ingeschreven zijn in het register op 15 juni. Voor het eerste jaar dat de steunregeling in werking is, kan de Koning of zijn afgevaardigde deze datum echter wijzigen om ervoor te zorgen dat de aanvragers over voldoende tijd beschikken om hun wagons in het register van het bestuur in te schrijven.

De jaarlijkse afrekeningen worden ten laatste 20 dagen na 15 juni of, voor het eerste jaar dat de steunregeling in werking is, de vastgestelde datum, naar de aanvragers verzonden.

Binnen de 20 dagen volgend op de ontvangstdatum van de afrekeningen, kunnen de aanvragers een aanvraag tot verbetering indienen van informatie die vervat is in hun afrekening. Deze aanvragen gaan gepaard met documenten die de ingediende aanvragen tot verbetering kunnen staven.

Binnen een termijn van 90 dagen volgend op de verzenddatum van de jaarlijkse afrekening, gaat het bestuur over tot de jaarlijkse betaling van de steun. Het gestorte bedrag wordt berekend op basis van de afstanden die afgelegd zijn door de wagons van de aanvragers zoals vermeld in de afrekeningen, en wordt eventueel verbeterd op basis van aanvragen tot verbetering ingediend door aanvragers indien deze aanvragen tot verbetering aanvaard zijn.

Art. 12, 13 en 14

Deze artikelen verduidelijken de controles die de Koning of zijn afgevaardigde kan verrichten bij aanvragers binnen het kader van de uitvoering van deze wet en de modaliteiten van deze controles.

Si lors de ces contrôles, le Roi ou son délégué constate des situations différentes de celles déclarées précédemment par les demandeurs, et si de par cette situation des montants d'aide ont été indûment perçus par le demandeur, il pourra effectuer les corrections nécessaires pour régulariser cette situation lors des versements annuels suivants le contrôle ou demander un remboursement de l'aide indûment perçue.

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Indien de Koning of zijn afgevaardigde tijdens deze controles situaties vaststelt die verschillen van deze die aanvragers voorafgaandelijk verklaard hebben, en indien door deze toestand de steunbedragen onterecht verkregen zijn door de aanvrager, kan hij de nodige verbeteringen verrichten om deze toestand te regulariseren tijdens de jaarlijkse stortingen volgend op de controle of verzoeken om terugbetaling van de ten onrechte ontvangen steun.

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

AVANT-PROJET DE LOI

Soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi concernant l'aide au post-équipement des wagons pour réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandise

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Chapitre 1^{er} Définitions

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° Ministre: le ministre qui a la mobilité dans ses attributions;

2° Administration: le Service public fédéral Mobilité et Transports;

3° Post-équipement: le remplacement des semelles de frein en fonte d'un wagon par des semelles de frein énumérées à l'article 7.2.2.1 ou à l'appendice E du règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "Matériel roulant — bruit";

4° Budget annuel: budget annuel inscrit au budget général des dépenses de l'État fédéral pour le système d'aide établi par la présente loi;

5° Wagon de type S: wagon dont le système de freinage permet une circulation à 100 km/h conformément au règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "matériel roulant — wagons pour le fret" du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE;

6° Wagon de type SS: wagon dont le système de freinage permet une circulation à 120 km/h conformément au règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "matériel roulant — wagons pour le fret" du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE;

VOORONTWERP VAN WET

Onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende de steun voor de post-uitrusting van wagons om geluidsoverlast van goederenverkeer per spoor te verminderen

Artikel 1. Deze wet regelt een materie bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Hoofdstuk 1 Definities

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° Minister: de minister die bevoegd is voor mobiliteit;

2° Bestuur: de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° Post-uitrusting: de vervanging van gietijzeren remblokken van een wagon door remblokken bedoeld in artikel 7.2.2.1 of in aanhangsel E van verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — geluidsemisies";

4° Jaarlijks budget: jaarlijks budget ingeschreven in de algemene uitgavenbegroting van de federale Staat voor de steunregeling opgericht bij huidige wet;

5° Wagon type S: wagon waarvan het remsysteem een rijsnelheid aan 100 km/u toelaat overeenkomstig de verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie van 13 maart 2013 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — goederenwagens" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Beschikking 2006/861/EG;

6° Wagon type SS: wagon waarvan het remsysteem een rijsnelheid aan 120 km/u toelaat overeenkomstig de verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie van 13 maart 2013 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — goederenwagens" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Beschikking 2006/861/EG;

7° Détenteur du wagon: la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV) ou au sein d'un registre des véhicules tenu par un autre État membre ou au sein du registre européen des véhicules;

8° Entreprise ferroviaire: l'entreprise visée à l'article 3, 27°, du Code ferroviaire;

9° Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire: l'entreprise visée à l'article 3, 29°, du Code ferroviaire;

10° Infrastructure ferroviaire: l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 32°, du Code ferroviaire;

11° Essieu-km: unité de mesure correspondant au déplacement d'un essieu de wagon sur un kilomètre.

Chapitre 2

Conditions d'éligibilité et modalités de l'aide

Art. 3. L'aide prévue par la présente loi est octroyée par l'administration et peut être demandée par les détenteurs de wagons ayant directement supporté les coûts de post-équipement de wagons ou, avec l'autorisation écrite des détenteurs de wagons ayant directement supporté les coûts de post-équipement de wagons, par l'entreprise ferroviaire qui détient le certificat de sécurité partie B ou, le cas échéant, le certificat de sécurité unique sous lequel les prestations de traction de ces wagons sont réalisées.

Le demandeur est établi dans l'Espace économique européen.

Art. 4. L'aide prévue dans la présente loi est accordée pour les wagons ayant fait l'objet d'un post-équipement entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022.

Une aide peut être perçue uniquement pour les wagons étant dûment inscrits dans le registre de l'administration conformément à l'article 5.

Le montant de l'aide perçu pour un wagon est calculé en fonction du nombre d'essieux de ce wagon et des kilomètres parcourus par celui-ci sur l'infrastructure ferroviaire au cours de la période comprise entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022.

L'aide est versée annuellement sur base des informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure et par le demandeur.

7° Houder van de wagon: de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR) of in een ander voertuigenregister gehouden door een andere lidstaat of in het Europees voertuigenregister;

8° Spoorwegonderneming: de onderneming bedoeld in artikel 3, 27°, van de Spoorcodex;

9° Infrastructuurbeheerder: de onderneming bedoeld in artikel 3, 29°, van de Spoorcodex;

10° Spoorweginfrastructuur: spoorweginfrastructuur bedoeld in artikel 3, 32°, van de Spoorcodex;

11° As-km: meeteenheid die de verplaatsing van een as van een wagon over een afstand van één kilometer weergeeft.

Hoofdstuk 2

Voorwaarden voor het in aanmerking nemen en steunmodaliteiten

Art. 3. De steun die deze wet voorziet wordt verleend door het bestuur en kan aangevraagd worden door de houders van wagons die direct de kosten van de post-uitrusting van de wagons dragen of, mits schriftelijk akkoord van de houders van wagons die direct de kosten van de post-uitrusting van wagons hebben gedragen, door de spoorwegonderneming die beschikt over het veiligheidscertificaat deel B of, in voorkomend geval, het unieke veiligheidscertificaat waaronder de prestaties van tractie van deze wagons afgeleverd zijn.

De aanvrager is gevestigd binnen de Europese Economische Ruimte.

Art. 4. De steun voorzien in deze wet wordt toegekend voor wagons waaraan een post-uitrusting is aangebracht tussen 1 januari 2019 en 31 december 2022.

De steun kan enkel verkregen worden voor wagons die naar behoren ingeschreven zijn in het register van het bestuur overeenkomstig artikel 5.

Het bedrag van de voor een wagon verkregen steun wordt berekend in functie van het aantal assen van deze wagon en de kilometers die deze op de spoorweginfrastructuur heeft afgelegd in de periode van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2022.

De steun wordt jaarlijks gestort op basis van informatie verschaft door de infrastructuurbeheerder en door de aanvrager.

Le cumul des aides reçues des autorités administratives belges ou étrangères pour le post-équipement d'un wagon ne dépasse en aucun cas la limite fixée à l'article 7, alinéa 7.

Le paiement de l'aide s'effectue en euros sur un compte en banque au nom du demandeur et inscrit dans un pays de l'espace unique de paiement en euros.

Chapitre 3 Enregistrement des wagons

Art. 5. L'enregistrement d'un wagon dans le registre de l'administration peut être demandé par le demandeur à tout moment au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2022. Au cours de cette période, le demandeur peut également demander à l'administration d'adapter les informations reprises dans le registre. Un wagon ne peut être inscrit au registre que par un seul demandeur.

Les demandes d'enregistrement ou d'adaptations du registre sont effectuées par voie électronique en suivant la procédure décrite sur le site web de l'administration. Ces demandes sont effectuées en utilisant les formulaires prévus par l'administration. L'instruction de la demande d'enregistrement ou d'adaptation est entamée lorsque le demandeur a fourni à l'administration l'ensemble des documents, justificatifs et informations que celle-ci lui demande dans le cadre de l'enregistrement ou de l'adaptation du registre.

L'enregistrement d'un wagon ou toute demande d'adaptation du registre peut être demandé à l'administration seulement si les conditions fixées à l'alinéa 2, à l'article 3, et à l'article 4, alinéa 1^{er}, sont respectées.

L'administration indique au demandeur si la demande d'enregistrement d'un wagon est acceptée au plus tard 15 jours après que l'administration a déclaré le dossier complet. Dans le cas où cet enregistrement est refusé, l'administration indique dans le même délai les raisons de ce refus au demandeur.

Chapitre 4 Distances parcourues par les wagons

Art. 6. Au premier trimestre de chaque année, le gestionnaire de l'infrastructure fournira à l'administration le détail des distances parcourues sur l'infrastructure ferroviaire en Belgique l'année précédente par l'ensemble des wagons.

Het totaal van steun verkregen van Belgische of buitenlandse bestuurlijke overheden voor de post-uitrusting van een wagon overschrijdt in geen geval de grens vastgelegd in artikel 7, zevende lid.

De steun wordt in euro's betaald op een bankrekening op naam van de aanvrager en geregistreerd in een land van het gemeenschappelijk eurobetalingsgebied.

Hoofdstuk 3 Inschrijving van de wagons

Art. 5. De inschrijving van een wagon in het register van het bestuur kan op elk moment in de periode van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2022 worden aangevraagd door de aanvrager. Tijdens deze periode kan de aanvrager eveneens aan het bestuur vragen om de informatie opgenomen in dit register aan te passen. Een wagon kan slechts door één enkele aanvrager worden ingeschreven in het register.

De aanvragen tot inschrijving of aanpassing van het register worden verricht op elektronische wijze door de procedure te volgen die staat beschreven op de website van het bestuur. Deze aanvragen worden verricht door de formulieren te gebruiken die voorzien zijn door het bestuur. Het onderzoek van de aanvraag tot inschrijving of aanpassing vangt aan wanneer de aanvrager het bestuur het geheel van documenten, bewijsstukken en informatie verschaft heeft die deze vraagt in het kader van de inschrijving en in aanpassing aan het register.

De inschrijving van een wagon of elke aanvraag tot aanpassing van het register kan slechts aan het bestuur worden gevraagd indien de voorwaarden vervuld zijn die vastgelegd zijn in het tweede lid, in artikel 3, en in artikel 4, eerste lid.

Het bestuur deelt de aanvrager uiterlijk 15 dagen nadat het heeft verklaard dat het dossier volledig is, mee of de aanvraag tot inschrijving van een wagon aanvaard is. Ingeval deze inschrijving wordt geweigerd, deelt het bestuur binnen dezelfde termijn de redenen voor de weigering mee aan de aanvrager.

Hoofdstuk 4 Afstanden afgelegd door de wagons

Art. 6. In het eerste trimester van elk jaar verschaft de infrastructuurbeheerder aan het bestuur de details van de afstanden die in het voorgaande jaar door alle wagons op de spoorweginfrastructuur in België zijn afgelegd.

Ces informations seront utilisées par l'administration dans le cadre de la mise en œuvre de la présente loi et de façon plus générale pour toute autre action visant à soutenir le développement durable du transport de marchandises.

Chapitre 5 Calcul de l'aide

Art. 7. Le montant de l'aide versée chaque année pour un wagon est calculé en multipliant le taux d'intervention annuel, par le nombre d'essieux du wagon concerné et par le nombre de kilomètres parcourus par celui-ci sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année précédente.

Le nombre de kilomètres parcourus par un wagon sur l'infrastructure ferroviaire est calculé sur base des informations transmises à l'administration par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 6 et des éventuelles demandes de corrections introduites par les demandeurs conformément à l'article 9 lorsque celles-ci ont été acceptées par l'administration conformément à l'article 10.

Le taux d'intervention annuel est obtenu chaque année en divisant le budget annuel par la somme des essieux-km effectués l'année précédente par les wagons inscrits au registre de l'administration.

Le nombre total de kilomètres effectués par les wagons inscrits au registre de l'administration est calculé sur base des informations transmises par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 6 et des éventuelles demandes de corrections introduites par les demandeurs conformément à l'article 9 lorsque celles-ci ont été acceptées par l'administration conformément à l'article 10.

Seuls les wagons inscrits au registre de l'administration à la date visée à l'alinéa 2 de l'article 8 sont pris en compte pour le calcul du taux d'intervention.

Le taux d'intervention annuel est plafonné à 0,040 € par essieu-km et l'aide allouée pour un wagon dans le cadre de la présente loi ne peut en aucun cas dépasser 437 € pour un wagon de type S et 1.052 € pour un wagon de type SS.

Deze informatie zal gebruikt worden door het bestuur in het kader van de tenuitvoerlegging van deze wet en meer algemeen voor elke andere handeling met het oog op de ondersteuning van de duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer.

Hoofdstuk 5 Berekening van de steun

Art. 7. Het bedrag van de steun dat jaarlijks gestort wordt voor een wagon wordt berekend door de jaarlijkse graad van tussenkomst te vermenigvuldigen met het aantal assen van de betrokken wagon, en met het aantal kilometers dat de wagon het voorgaande jaar op de spoorweginfrastructuur heeft afgelegd.

Het aantal kilometers dat een wagon op de spoorweginfrastructuur heeft afgelegd wordt berekend op basis van de informatie verschaft door de infrastructuurbeheerder aan het bestuur overeenkomstig artikel 6 en de eventuele aanvragen tot aanpassing ingediend door de aanvragers overeenkomstig artikel 9 wanneer deze aanvaard zijn door het bestuur overeenkomstig artikel 10.

De jaarlijkse graad van tussenkomst wordt jaarlijks verkregen door het jaarlijks budget te delen door de som van de assen-km die de wagons die zijn ingeschreven in het register van het bestuur in het voorgaande jaar hebben afgelegd.

Het totaal aantal kilometers afgelegd door de wagons die zijn ingeschreven in het register van het bestuur wordt berekend op basis van informatie verschaft door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 6 en eventuele aanvragen tot aanpassing ingediend door aanvragers overeenkomstig artikel 9 wanneer deze aanvaard zijn door het bestuur overeenkomstig artikel 10.

Enkel de wagons ingeschreven in het register van het bestuur op de in lid 2 van artikel 8 bedoelde datum worden in aanmerking genomen voor het berekenen van de graad van tussenkomst.

De jaarlijkse graad van tussenkomst is geplafonneerd op 0,040€ per as-km en de toegekende steun voor een wagon in het kader van deze wet kan in geen geval 437€ voor een wagon type S en 1.052€ voor een wagon type SS overschrijden.

L'ensemble des aides publiques belges et étrangères reçues pour le post-équipement d'un wagon ne peut en aucun cas dépasser la limite de 50 % des coûts encourus pour le post-équipement de ce wagon. Cette limite ne comprend pas l'aide éventuellement reçue via le mécanisme pour l'interconnexion en Europe instauré par le règlement (UE) N° 1316/2013.

Chapitre 6

Décompte annuel et paiement de l'aide

Art. 8. Chaque année, l'administration transmet à chaque demandeur un décompte annuel reprenant les distances parcourues l'année précédente par les wagon inscrits pour le demandeur dans le registre de l'administration. Cette distance est calculée sur base des informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 6.

Seuls les wagons inscrits au registre de l'administration au 15 juin sont pris en compte pour le décompte annuel et pour le versement annuel d'une aide. Cette date pourra toutefois être adaptée par l'administration pour la première année d'exécution du système d'aide.

Les décomptes annuels sont transmis aux demandeurs au plus tard 20 jours après la date visée à l'alinéa 2 de cet article.

Art 9. Dans un délai de 20 jours suivant la date d'envoi du décompte annuel, le demandeur approuve ce décompte ou introduit une demande de correction de celui-ci. Toute demande de correction devra être accompagnée de documents permettant de justifier les demandes de corrections introduites.

Art 10. Sur base de la demande de correction du décompte annuel introduite par le demandeur et des documents justificatifs qui l'accompagnent, l'administration accepte complètement ou partiellement la demande de correction ou la refuse.

Quelle que soit la décision de l'administration, celle-ci pourra par la suite effectuer les contrôles prévus à l'article 13 et, si nécessaire, procéder à des corrections des montants d'aide alloués au demandeur conformément à l'article 14.

Het geheel aan Belgische en buitenlandse publieke steun voor de post-uitrusting van een wagon mag in geen geval de grens van 50 % van de kosten die zijn gemaakt voor de post-uitrusting van deze wagon overschrijden. Deze grens omvat niet de eventuele steun ontvangen door het mechanisme voor Europese verbindingen ingevoerd door de verordening (EU) N° 1316/2013.

Hoofdstuk 6

Jaarlijkse afrekening en betaling van de steun

Art. 8. Elk jaar maakt het bestuur aan elke aanvrager een jaarlijkse afrekening over met de afstanden die tijdens het voorgaande jaar door de wagons die voor de aanvrager zijn ingeschreven in het register van het bestuur zijn afgelegd. Deze afstand wordt berekend op basis van informatie verschaft door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 6.

Enkel de wagons die op 15 juni ingeschreven zijn in het register van het bestuur worden in aanmerking genomen voor de jaarlijkse afrekening en de jaarlijkse storting van een steun. Deze datum kan echter door het bestuur worden aangepast voor het eerste jaar dat de steunregeling in werking is.

De jaarlijkse afrekeningen worden - ten laatste 20 dagen na de in lid 2 van dit artikel bedoelde datum aan de aanvragers overgemaakt.

Art. 9. Binnen een termijn van 20 dagen volgend op de datum van de versturing van de jaarlijkse afrekening, keurt de aanvrager deze afrekening goed of dient hij een aanvraag tot verbetering ervan in. Elke aanvraag tot verbetering zal gepaard gaan met documenten die toelaten om de ingediende aanvragen tot verbetering te staven.

Art. 10. Op basis van een aanvraag tot verbetering van de jaarlijkse afrekening ingediend door de aanvrager en van de bijbehorende stavende documenten, aanvaardt het bestuur volledig of gedeeltelijk de aanvraag tot verbetering of weigert deze.

Ongeacht de beslissing van het bestuur, zal deze vervolgens de controles kunnen uitvoeren voorzien in artikel 13 en, indien noodzakelijk, overgaan tot verbeteringen aan de bedragen van de steun toegekend aan de aanvrager overeenkomstig artikel 14.

Art. 11. Le versement annuel intervient dans un délai de 90 jours suivant la date d'envoi du décompte annuel. Le montant versé est calculé conformément à l'article 7 sur base des informations reprises dans le décompte et si nécessaire sur base des informations reprises dans la demande de correction introduite par le demandeur. Une note reprenant le détail du calcul de l'aide versée est également transmise au demandeur.

Chapitre 7

Pouvoir de contrôle de l'administration

Art. 12. Les demandeurs conservent et tiennent à disposition de l'administration la documentation permettant de justifier:

1° les dépenses encourues pour le post-équipement effectué sur des wagons repris dans le registre de l'administration;

2° les données communiquées lors de l'enregistrement des wagons prévu à l'article 5 de la présente loi,

3° les aides perçues des autorités administratives étrangères pour le post-équipement des wagons repris dans le registre de l'administration.

Art. 13. Pendant toute la période de validité de la présente loi, l'administration peut exiger que le demandeur lui transmette toute information ou document qu'elle juge utile pour traiter la demande d'aide introduite par le demandeur.

Au cours de cette période, l'administration peut également effectuer des contrôles des documents visés par l'article 12 ou de tout autre document qu'elle juge utile pour, entre autres, vérifier le respect des limites indiquées à l'article 7, alinéas 5 et 6.

Des inspections des wagons ayant subi un post-équipement et enregistrés dans le registre de l'administration peuvent également être effectuées par l'administration.

Art. 14. Si les inspections et contrôles prévus à l'article 13 révèlent des situations différentes de celles déclarées par les demandeurs notamment lors de l'enregistrement des wagons ou lorsque des demandes de corrections du décompte annuel ont été introduites et si de par cette situation des montants d'aide ont été indûment perçus par le demandeur, l'administration pourra procéder à des corrections des montants d'aide alloués au demandeur.

Chapitre 8

Dispositions finales

Art. 15. La présente loi entre en vigueur le XX XXXXX 2020 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2024.

Art. 11. De jaarlijkse storting vindt binnen een termijn van 90 dagen volgend op de datum van verzending van de jaarlijkse afrekening plaats. Het gestorte bedrag wordt berekend overeenkomstig artikel 7 op basis van informatie opgenomen in de afrekening en indien nodig op basis van informatie opgenomen in de aanvraag tot verbetering ingediend door de aanvrager. Een nota die de berekening van de steun in detail opneemt wordt eveneens aan de aanvrager overgemaakt.

Hoofdstuk 7

Controlebevoegdheid van het bestuur

Art. 12. De aanvragers bewaren en houden de documentatie ter beschikking van het bestuur die het mogelijk maakt het volgende te staven:

1° de uitgaven die zijn gemaakt voor de post-uitrusting aangebracht aan de wagons opgenomen in het register van het bestuur;

2° de gegevens meegedeeld bij de inschrijving van de wagons voorzien in artikel 5 van deze wet;

3° de steun ontvangen vanwege buitenlandse bestuurlijke overheden voor de post-uitrusting van wagons die zijn opgenomen in het register van het bestuur.

Art. 13. Gedurende de gehele periode waarin deze wet uitwerking heeft, kan het bestuur eisen dat de aanvrager hem elke informatie of document overmaakt die het nuttig acht om de aanvraag tot steun die de aanvrager heeft ingediend te behandelen.

Tijdens deze periode kan het bestuur eveneens controles uitoefenen op de documenten bedoeld in artikel 12 of op elk ander document dat het nuttig acht voor, onder andere, het nagaan van de naleving van de grenzen aangeduid in artikel 7, vijfde en zesde lid.

Het bestuur mag eveneens inspecties van de wagons waaraan een post-uitrusting is aangebracht en die ingeschreven zijn in het register van het bestuur uitvoeren.

Art. 14. Indien de inspecties en controles voorzien in artikel 13 situaties aantonen die verschillen van deze aangegeven door de aanvragers, met name tijdens de inschrijving van de wagons of bij de aanvragen tot verbetering van de jaarlijkse afrekening ingediend zijn en indien de aanvrager door deze situatie ten onrechte bedragen van steun heeft ontvangen, kan het bestuur overgaan tot verbeteringen van de bedragen van steun die werden toegekend aan de aanvrager.

Hoofdstuk 8

Slotbepalingen

Art. 15. Deze wet treedt in werking op XX XXXXX 2020 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2024.

Analyse d'impact de la réglementation

RiA-AiR

- :: Remplissez de préférence le formulaire en ligne ria-air.fed.be
- :: Contactez le Helpdesk si nécessaire ria-air@premier.fed.be
- :: Consultez le manuel, les FAQ, etc. www.simplification.be

Fiche signalétique

Auteur .a.

Membre du Gouvernement compétent	_Monsieur Georges Gilkinet
Contact cellule stratégique (nom, email, tél.)	_ VAN MEENSEL Erik <Erik.VANMEENSEL@gilkinet.fed.be>
Administration compétente	_SPF Mobilité et Transports
Contact administration (nom, email, tél.)	_Benjamin Lemaire benjamin.lemaire@mobilite.fgov.be tél: 02/ 277 36 59

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Projet de loi concernant l'aide au post-équipement des wagons pour réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandise
Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.	Le projet de loi vise à mettre en place rapidement un système d'aide encourageant les propriétaires de wagons circulant en Belgique à adapter le système de freinage de leurs wagons afin de réduire les émissions de bruit de ces derniers. Concrètement ce système d'aide doit permettre de : 1) Réduire rapidement les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandises pour le plus grand bénéfice des riverains des voies ferrées. 2) Aider le secteur ferroviaire à faire face à l'interdiction européenne (RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/774) des wagons bruyants sur certaines sections du réseau ferroviaire européen et en particulier en Belgique sur l'axe stratégique reliant le port d'Anvers à l'Allemagne. 3) Eviter une perte de compétitivité du transport ferroviaire vis-à-vis d'autres modes de transport moins durables en termes d'émission de CO2 ou de congestion. L'aide sera accordée sur base de la distance parcourue sur l'infrastructure ferroviaire chaque année par les wagons entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2022 pour autant que ces wagons aient fait l'objet d'un post-

équipement à partir du 1er janvier 2019 et soient inscrits dans un registre spécifique de l'administration.

Analyses d'impact déjà réalisées

☐ Oui

☒ Non

Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document : _ _

Consultations sur le projet de réglementation .c.

Consultations obligatoires, facultatives ou informelles :

[Inspecteur des finances, association des régions et du secteur ferroviaire](#)

Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact .d.

Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :

Noise in Europe 2014, EEA Report / RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/774 DE LA COMMISSION du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) no 1304/2014 en ce qui concerne l'application de la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Matériel roulant — bruit» aux wagons de marchandises existants / RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/429 DE LA COMMISSION du 13 mars 2015 déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit / Site internet de la DG Environment de la Commission européenne (https://ec.europa.eu/environment/noise/index_en.htm). / OECD Economic Surveys: Belgium 2020 / Statistique sur la circulation des wagons en Belgique / <https://www.portofantwerp.com>

Date de finalisation de l'analyse d'impact .e.

[_01/03/2022](#)

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?



Un projet de réglementation aura généralement des impacts sur un nombre limité de thèmes. Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème. S'il y a des **impacts positifs et / ou négatifs**, **expliquez-les** (sur base des mots-clés si nécessaire) et **indiquez** les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs. Pour les thèmes **3, 10, 11 et 21**, des questions plus approfondies sont posées. Consultez le [manuel](#) ou contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question.

Lutte contre la pauvreté .1.

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez.

☒ Pas d'impact

Égalité des chances et cohésion sociale .2.

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

☐ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez.

☒ Pas d'impact

Égalité entre les femmes et les hommes .3.

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont directement et indirectement concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

[Le nouveau texte n'a pas d'impact sur l'égalité entre les hommes et les femmes](#)

Si des personnes sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

S'il existe des différences, répondez aux questions 3 et 4.

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez

4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?

S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 5.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

Santé .4.

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, cancers, diabète et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique, alimentation, pollution), qualité de la vie.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☐ Pas d'impact

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le bruit est la deuxième cause environnementale de problèmes de santé, juste après l'impact de la qualité de l'air (particules). La pollution sonore environnementale est liée au bruit causé par le trafic routier, ferroviaire et aéroportuaire, l'industrie, la construction, ainsi que certaines autres activités de plein air. L'exposition prolongée au bruit peut entraîner de graves effets sur la santé par l'intermédiaire du système endocrinien humain et du cerveau, tels que des troubles du sommeil, des maladies cardiovasculaires, une gêne (sentiment d'inconfort affectant le bien-être général), des troubles cognitifs et des problèmes de santé mentale. Elle peut également provoquer des effets directs tels que des acouphènes. Les effets de l'exposition au bruit ont également une incidence sur les économies des pays européens. Ils entraînent une perte de productivité des travailleurs dont la santé et le bien-être sont affectés par le bruit, font peser une charge sur les systèmes de soins de santé et provoquent une dépréciation substantielle de la valeur des biens immobiliers. Les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé sur le bruit nocturne en Europe présentent des preuves des effets nocifs pour la santé de l'exposition au bruit nocturne et recommandent des valeurs seuils au-delà desquelles des effets néfastes sur la santé humaine sont observés. Une exposition nocturne annuelle moyenne ne dépassant pas 40 décibels (dB) a été recommandée dans les lignes directrices. Les dormeurs qui sont exposés à des niveaux de bruit nocturnes supérieurs à 40 dB en moyenne tout au long de l'année peuvent subir des effets sur la santé tels que des troubles du sommeil et des réveils. Au-delà d'une exposition moyenne à long terme de 55 dB, le bruit peut déclencher une hypertension artérielle et entraîner des maladies cardiaques ischémiques. Une étude commandée par la DG Environnement de la Commission européenne sur les incidences sanitaires du bruit des routes, des chemins de fer et des avions dans l'Union européenne a montré que l'exposition au bruit en Europe y contribue : à environ 910.000 cas supplémentaires d'hypertension artérielle prévalente, 43.000 admissions à l'hôpital par an, et au moins 10.000 décès prématurés par an liés aux maladies coronariennes et aux accidents vasculaires cérébraux. On estime qu'en Europe 8 millions de personnes sont affectées par des niveaux de bruit dus au trafic ferroviaire supérieurs à 55 décibels (dB) Lden. L'un des moyens les plus efficaces pour limiter les nuisances sonores dues au transport ferroviaire est d'équiper les wagons de marchandises existants de semelles de frein en matériau composite. Cette solution technique permet une réduction du bruit du transport ferroviaire allant jusqu'à 10 décibels (dB), soit 50 % du bruit audible pour l'homme. Le projet de loi a pour objectif de mettre en place un système d'aide pour inciter les propriétaires de wagons à équiper leurs wagons avec des semelles de frein en matériau composite. Le texte de loi permettra donc de diminuer sensiblement les émissions de bruit du transport ferroviaire de marchandise, souvent effectué de nuit, améliorant ainsi la santé des riverains des voies ferrées.

Emploi .5.

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Modes de consommation et production .6.

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Développement économique .7.

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières

internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.	
☒ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez.	☐ Pas d'impact
Les effets de l'exposition au bruit ont une incidence sur les économies des pays européens. Ils entraînent une perte de productivité des travailleurs dont la santé et le bien-être sont affectés par le bruit, font peser une charge sur les systèmes de soins de santé et provoquent une dépréciation substantielle de la valeur des biens immobiliers. Les émissions de bruit du transport ferroviaire de marchandise menacent aujourd'hui son développement dans les zones à forte densité de population. Cela est particulièrement critique quand on sait que le transport ferroviaire occupe une place importante dans le décongestionnement des ports maritimes belges et de ses nœuds urbains. En plus de réduire les émissions de bruit du transport de marchandise et son incidence sur l'économie belge, le système d'aide doit permettre de défendre la compétitivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport moins durables en terme d'émission de CO2 et de congestion (voir §). Cet impact positif sur la mobilité est important pour l'économie belge et en particulier pour ses ports maritimes et ses zones urbaines où la congestion a un impact économique négatif non-négligeable.	

Investissements .8.

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.	
☐ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez.	☒ Pas d'impact
--	

Recherche et développement .9.

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.	
☐ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez.	☒ Pas d'impact
--	

PME .10.

Impact sur le développement des PME.	
1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées par le projet ? Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs). Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi. Ce texte n'a pas d'impact spécifique sur les PME	
	Si des PME sont concernées, répondez à la question 2.
2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME. N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11	
--	
	S'il y a un impact négatif, répondez aux questions 3 à 5.
3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ? [O/N] > expliquez	
--	
4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez	
--	
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?	
--	

Charges administratives .11.

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

↓ Si des citoyens (cf. thème 3) et/ou des entreprises (cf. thème 10) sont concernés, répondez aux questions suivantes.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation. S'il n'y a aucune formalité ou obligation, expliquez pourquoi.

a. [Gestionnaire d'infrastructure](#)

b. [Propriétaires de wagons / Entreprises ferroviaires](#)

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle*, répondez aux questions 2a à 4a.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation en projet**, répondez aux questions 2b à 4b.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

a. [Information sur les distances parcourues par les wagons sur le réseau ferroviaire belge](#)

b. [Informations relatives aux wagons pour lesquels une aide est demandée / Information sur le demandeur de l'aide / Facultatif \(en cas de contestation\) : information sur les distances parcourues par les wagons sur le réseau ferroviaire belge](#)

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

a. [Sous format électronique \(formulaires et emails\)](#)

b. [Sous format électronique \(formulaires et emails\)](#)

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

a. [annuelle](#)

b. [annuelle](#)

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

[Transmission informatique des informations et mise à disposition des formulaires sur le site web du SPF Mobilité et Transports](#)

Énergie .12.

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☒ Pas d'impact

Mobilité .13.

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.		
☒ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.
Au cours des derniers mois, la réglementation européenne fixant les normes d'émission de bruit du matériel roulant ferroviaire (« STI Bruit ») a été revue pour que les wagons de marchandise les plus bruyants, et donc principalement ceux équipés de blocs de frein en fonte, ne puissent plus circuler sur certaines sections du réseau ferroviaire européen à partir du 8 décembre 2024. Ces sections, dénommées « itinéraires moins bruyants » (« Quieter routes »), sont celles sur lesquelles les trains de marchandise circulent en très grand nombre la nuit. En Belgique cela correspond à l'axe reliant le port d'Anvers à la frontière allemande non loin de Montzen en province de Liège. Il s'agit du principal axe pour le transport ferroviaire de marchandises en Belgique. Pour pouvoir continuer à circuler sur cet axe stratégique, les acteurs du transport ferroviaire devront effectuer le post-équipement de leurs wagons malgré le surcoût que celui-ci représente pour eux. Le système d'aide établi par la présente loi doit permettre au secteur ferroviaire de s'adapter à la mise en service de ces itinéraires moins bruyants en contribuant au financement des opérations de post-équipement des wagons. Il contribuera en outre à ce que le secteur ferroviaire reste compétitif vis-à-vis du transport routier sur cet axe Anvers – Montzen et d'éviter le transfert de marchandises du rail vers la route ce qui augmenterait la congestion sur cet axe et notamment dans le secteur du port d'Anvers déjà fortement impacté par la congestion routière. Bien conscient de l'impact économique négatif de la congestion sur ses activités, le port d'Anvers souhaite doubler la part de marchandises transportées par rail depuis/vers le port à l'horizon 2030. Dans ce contexte la compétitivité du transport ferroviaire sur l'axe reliant Anvers à la Rhur doit être défendue.		☐ Pas d'impact

Alimentation .14.

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.		
☐ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.
--		☒ Pas d'impact

Changements climatiques .15.

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.		
☒ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.
Le transport ferroviaire est considéré comme un mode de transport durable en raison de ses faibles émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. A ce titre, le transport ferroviaire occupe une place centrale dans les stratégies fédérales et régionales de développement d'une mobilité plus durable ce qui se reflète notamment dans le plan national énergie-climat que la Belgique a transmis fin 2019 à la Commission européenne. Cependant, l'impact sur les citoyens des nuisances sonores induites par le transport ferroviaire de marchandise menace aujourd'hui son développement et cela en particulier dans les régions densément peuplées comme la Belgique. Le nouveau mécanisme d'aide doit permettre de soutenir le développement du transport ferroviaire dans les années à venir et ainsi de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés à la Belgique en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.		☐ Pas d'impact

Ressources naturelles .16.

Gestion efficace des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.		
☐ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.
--		☒ Pas d'impact

Air intérieur et extérieur .17.

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SO _x , NO _x , NH ₃), particules fines.		
☒ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.
Voir §15 Changements climatiques		☐ Pas d'impact

Biodiversité .18.

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.		
☐ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.
--		☒ Pas d'impact

Nuisances .19.

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.		
☒ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.
La pollution sonore environnementale est liée au bruit causé par le trafic routier, ferroviaire et aéroportuaire, l'industrie, la construction, ainsi que certaines autres activités de plein air. L'exposition prolongée au bruit peut entraîner de graves effets sur la santé (voir § 4. Santé). Le trafic routier est la principale source de bruit environnemental en Europe. On estime que 125 millions de personnes sont affectées par des niveaux de bruit dus au trafic routier supérieurs à 55 décibels (dB) Lden, dont plus de 37 millions sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB Lden. L'exposition au bruit de la circulation routière est suivie par : le bruit du trafic ferroviaire (près de 8 millions de personnes exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB Lden), le bruit des avions (près de 3 millions de personnes exposées à plus de 55 dB Lden), et le bruit industriel dans les zones urbaines (300 000 personnes exposées à plus de 55 dB Lden). L'un des moyens les plus efficaces de limiter les nuisances sonores dues au transport ferroviaire est d'équiper les wagons de marchandises existants de semelles de frein en matériau composite. Cette solution technique permet une réduction du bruit du transport ferroviaire allant jusqu'à 10 décibels (dB), soit 50 % du bruit audible pour l'homme. Le projet de loi a pour objectif de mettre en place un système d'aide pour inciter les propriétaires de wagons à équiper leurs wagons avec des semelles de frein en matériau composite. Le texte de loi permettra donc de diminuer sensiblement les émissions de bruit du transport ferroviaire de marchandise.		☐ Pas d'impact

Autorités publiques .20.

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.		
☐ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez.
		☒ Pas d'impact

Cohérence des politiques en faveur du développement .21.

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en développement.									
1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : <table border="0"> <tr> <td>o sécurité alimentaire</td> <td>o revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)</td> </tr> <tr> <td>o santé et accès aux médicaments</td> <td>o mobilité des personnes</td> </tr> <tr> <td>o travail décent</td> <td>o environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)</td> </tr> <tr> <td>o commerce local et international</td> <td>o paix et sécurité</td> </tr> </table> Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné. Le mécanisme d'aide n'a pas d'impact sur les pays en développement ↓ S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question 2.		o sécurité alimentaire	o revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)	o santé et accès aux médicaments	o mobilité des personnes	o travail décent	o environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)	o commerce local et international	o paix et sécurité
o sécurité alimentaire	o revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)								
o santé et accès aux médicaments	o mobilité des personnes								
o travail décent	o environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)								
o commerce local et international	o paix et sécurité								

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). Cf. manuel



S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 3.

3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs ?

Regelgevingsimpactanalyse

RiA-AiR

- :: Vul het formulier bij voorkeur online in ria-air.fed.be
- :: Contacteer de helpdesk indien nodig ria-air@premier.fed.be
- :: Raadpleeg de handleiding, de FAQ, enz. www.veroeenvoudiging.be

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	_De heer Georges Gilkinet
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	_ VAN MEENSEL Erik <Erik.VANMEENSEL@gilkinet.fed.be>
Overheidsdienst	_FOD Mobiliteit en Vervoer
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	_Benjamin Lemaire benjamin.lemaire@mobilit.fgov.be tel.: 02/ 277 36 59

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Wetsontwerp betreffende de steunregeling voor de retrofitting van de wagons om de geluidshinder van het goederenvervoer per spoor te verminderen
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Het wetsontwerp beoogt de snelle invoering van een steunregeling waarbij eigenaars van wagons die in België rijden ertoe worden aangezet het remsysteem van hun wagons aan te passen teneinde de geluidsemissies ervan te verminderen. Concreet moet deze steunregeling het mogelijk maken om: 1) de geluidshinder van het goederenvervoer per spoor snel te verminderen, ten behoeve van de mensen die in de buurt van de spoorwegen wonen. 2) de spoorwegsector te helpen het hoofd te bieden aan het Europese verbod (UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/774) op lawaaierige wagons op bepaalde baanvakken van het Europese spoorwegnet en in het bijzonder in België op de strategische as die de haven van Antwerpen met Duitsland verbindt. 3) een verlies aan concurrentievermogen van het spoorvervoer ten opzichte van andere vervoerswijzen die minder duurzaam zijn op het gebied van CO2-uitstoot of congestie te vermijden. De steun zal worden verleend op basis van de afstand die de wagons elk jaar tussen 1 januari 2020 en 31 december 2022 op de spoorweginfrastructuur hebben afgelegd, voor

zover deze wagons vanaf 1 januari 2019 het voorwerp hebben uitgemaakt van een retrofitting en zijn ingeschreven in een specifiek register dat door de overheid wordt bijgehouden.

Impactanalyses reeds uitgevoerd

☐ Ja

☒ Nee

Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: --

Raadplegingen over het ontwerp van regelgeving .c.

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:

[Inspecteur van Financiën, betrokkenheid van de gewesten en de spoorwegsector](#)

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:

Noise in Europe 2014, EEA Report / UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/774 VAN DE COMMISSIE van 16 mei 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1304/2014 in verband met de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — geluidsemissies" op bestaande goederenwagons / UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/429 VAN DE COMMISSIE van 13 maart 2015 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder / Website van het DG Milieu van de Europese Commissie (https://ec.europa.eu/environment/noise/index_en.htm). / OECD Economic Surveys: Belgium 2020 / Statistiek over het wagonverkeer in België / <https://www.portofantwerp.com>

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

[_01/03/2022](#)

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?



Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

Een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden is gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken.

Indien er een **positieve en/of negatieve impact is, leg deze uit** (gebruik indien nodig trefwoorden) en **vermeld** welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.

Voor de thema's **3, 10, 11** en **21**, worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Raadpleeg de [handleiding](#) of contacteer de helpdesk ria-air@premier.fed.be indien u vragen heeft.

Kansarmoedebestrijding .1.

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact

↓ Leg uit.

☒ Geen impact

Gelijke Kansen en sociale cohesie .2.

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact

↓ Leg uit.

☒ Geen impact

Gelijkheid van vrouwen en mannen .3.

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

[De nieuwe tekst heeft geen impact op de gelijkheid van mannen en vrouwen](#)

↓ Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

↓ Indien er verschillen zijn, beantwoord dan vragen 3 en 4.

3. Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

4. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?

↓ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 5.

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Gezondheid .4.

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

☒ Positieve impact

☐ Negatieve impact

↓ Leg uit.

☐ Geen impact

Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO/WHO) is lawaai de op één na belangrijkste omgevingsoorzaak van gezondheidsproblemen, net na de impact van de luchtkwaliteit (fijnstof). Geluidshinder uit de omgeving houdt verband met lawaai van het weg-, spoor- en luchtverkeer, de industrie, de bouw, en bepaalde andere activiteiten in de open lucht. Langdurige blootstelling aan lawaai kan leiden tot ernstige gezondheidsgevolgen via het menselijke endocriene systeem en de hersenen, zoals slaapproblemen, hart- en vaatziekten, ongemak (gevoel van onbehagen dat het algemeen welzijn aantast), cognitieve stoornissen en geestelijke gezondheidsproblemen. De blootstelling eraan kan ook rechtstreekse gevolgen zoals oorsuizingen teweegbrengen. De gevolgen van de blootstelling aan lawaai hebben ook een weerslag op de economieën van de Europese landen. Ze leiden tot een productiviteitsverlies van de werknemers wier gezondheid en welzijn worden aangetast door lawaai, belasten de gezondheidszorg en veroorzaken een aanzienlijke waardevermindering van de onroerende goederen. De richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie inzake nachtelijk lawaai in Europa bevatten bewijzen van schadelijke gezondheidsgevolgen van blootstelling aan nachtelijk lawaai, alsook aanbevolen drempelwaarden waarboven schadelijke gevolgen op de menselijke gezondheid worden waargenomen. In de richtlijnen werd een gemiddelde jaarlijkse nachtelijke blootstelling van niet meer dan 40 decibel (dB) aanbevolen. Slapers die gedurende het hele jaar worden blootgesteld aan nachtelijke geluidsniveaus van gemiddeld meer dan 40 dB kunnen gezondheidsgevolgen zoals slaapproblemen ondervinden. Boven een gemiddelde langdurige blootstelling van 55 dB kan lawaai een verhoogde bloeddruk (hypertensie) veroorzaken en leiden tot ischemische hartziekten. Uit een studie in opdracht van het DG Milieu van de Europese Commissie over de gezondheidsgevolgen van het lawaai van weg-, spoor- en luchtverkeer in de Europese Unie blijkt dat blootstelling aan lawaai in Europa hieraan bijdraagt: aan ongeveer 910.000 bijkomende gevallen van prevalentie hypertensie, 43.000 ziekenhuisopnames per jaar, en ten minste 10.000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar als gevolg van coronaire hartziekten en beroertes (cerebrovasculaire accidenten). In Europa worden naar schatting 8 miljoen mensen blootgesteld aan door het treinverkeer veroorzaakte geluidsniveaus van meer dan 55 decibel (dB) Lden. Een van de meest doeltreffende manieren ter beperking van de geluidshinder van het spoorvervoer bestaat erin de bestaande goederenwagons met composietremblokken uit te rusten. Met deze technische oplossing wordt het geluid van het spoorvervoer verminderd met een waarde tot 10 decibel (dB), d.w.z. 50% van het voor de mens hoorbare geluid. Het doel van het wetsontwerp is om een steunregeling op te zetten om de wagoneigenaars ertoe aan te zetten hun wagons uit te rusten met composietremblokken. De wettekst zal het dan ook mogelijk maken de geluidsemissies van het goederenvervoer per spoor, dat vaak 's nachts plaatsvindt, aanzienlijk te verminderen en zo de gezondheid van de mensen die in de buurt van de spoorwegen wonen, te verbeteren.

Werkgelegenheid .5.

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact

↓ Leg uit.

☒ Geen impact

Consumptie- en productiepatronen .6.

Prijsstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact

↓ Leg uit.

☒ Geen impact

Economische ontwikkeling .7.

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingszekerheid van zowel energiebronnen als minerale en organische hulpbronnen.

☒ Positieve impact

☐ Negatieve impact

 Leg uit.

☐ Geen impact

De gevolgen van de blootstelling aan lawaai hebben een weerslag op de economieën van de Europese landen. Ze leiden tot een productiviteitsverlies van de werknemers wier gezondheid en welzijn worden aangetast door lawaai, belasten de gezondheidszorg en veroorzaken een aanzienlijke waardevermindering van de onroerende goederen. De geluidsemissies van het goederenvervoer per spoor bedreigen nu de ontwikkeling ervan in dichtbevolkte gebieden. Dat is bijzonder kritiek aangezien het spoorvervoer een belangrijke rol speelt op het vlak van de decongestie van de Belgische zeehavens en van de stedelijke knooppunten hiervan. Naast de vermindering van de geluidsemissies van het goederenvervoer en de impact daarvan op de Belgische economie, moet de steunregeling het mogelijk maken de concurrentiepositie van het spoorvervoer te verdedigen ten opzichte van andere vervoerswijzen die minder duurzaam zijn op het gebied van CO₂-uitstoot en congestie (zie §). Deze positieve impact op de mobiliteit is belangrijk voor de Belgische economie en in het bijzonder voor de zeehavens en de stedelijke gebieden ervan waarop de congestie een niet te verwaarlozen negatieve economische impact heeft.

Investerings .8.

Investerings in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuur), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringscijfer in procent van het bbb.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact

 Leg uit.

☒ Geen impact

--

Onderzoek en ontwikkeling .9.

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact

 Leg uit.

☒ Geen impact

--

Kmo's .10.

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers).

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

Deze tekst heeft geen specifieke impact op de kmo's.

Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. De impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden.

--

Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vragen 3 tot 5.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] > Leg uit

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Administratieve lasten .11.

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

↓ Indien burgers (zie thema 3) en/of ondernemingen (zie thema 10) betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving. Indien er geen enkele formaliteiten of verplichtingen zijn, leg uit waarom.

a. [Infrastructuurbeheerder](#)

b. [Wagoneigenaars / Spoorwegondernemingen](#)

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige* regelgeving, beantwoord dan vragen 2a tot 4a.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving**, beantwoord dan vragen 2b tot 4b.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

a. [Informatie over de door de wagons afgelegde afstanden op het Belgische spoorweginet](#)

b. [Informatie over de wagons waarvoor steun wordt gevraagd / Informatie over de steunaanvrager / Facultatief \(in geval van betwisting\): informatie over de door de wagons afgelegde afstanden op het Belgische spoorweginet](#)

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

a. [In elektronisch formaat \(formulieren en e-mails\)](#)

b. [In elektronisch formaat \(formulieren en e-mails\)](#)

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

a. [jaarlijks](#)

b. [jaarlijks](#)

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

[Elektronische informatieoverdracht en terbeschikkingstelling van de formulieren op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer](#)

Energie .12.

Energimix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact

↓ Leg uit.

☒ Geen impact

Mobiliteit .13.

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.		
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit.
De afgelopen maanden werd de Europese regelgeving tot vaststelling van de normen betreffende de geluidsemissie van het rollend spoorwagematerieel ("TSI Geluid") herzien, opdat de lawaaierigste goederenwagens, en dus vooral die met gietijzeren remblokken, vanaf 8 december 2024 niet meer op bepaalde baanvakken van het Europese spoorwegnet mogen rijden. Deze baanvakken, de zogenaamde "stillere routes" ("quieter routes"), zijn baanvakken waarop 's nachts zeer veel goederentreinen rijden. In België gaat het om de as die de haven van Antwerpen met de Duitse grens verbindt, niet ver van Montzen in de provincie Luik. Dit is de belangrijkste as voor het goederenvervoer per spoor in België. Om op deze strategische as te mogen blijven rijden, zullen de actoren van het spoorvervoer hun wagons moeten retrofitten, ondanks de extra kosten die dit voor hen met zich meebrengt. De bij deze wet ingestelde steunregeling moet de spoorwegsector in staat stellen zich aan te passen aan de ingebruikname van deze stillere routes door bij te dragen aan de financiering van de retrofitting van de wagons. Bovendien zal de regeling ertoe bijdragen dat de spoorwegsector concurrerend blijft ten opzichte van het wegvervoer op deze as Antwerpen – Montzen, en dat de overslag van goederen van het spoor naar de weg wordt vermeden, wat de congestie op deze as zou doen toenemen, met name in de sector van de haven van Antwerpen, die al zwaar wordt getroffen door de congestie op de weg. De haven van Antwerpen is zich bewust van de negatieve economische impact van de congestie op haar activiteiten en wil het aandeel van de goederen die per spoor van/naar de haven worden vervoerd tegen 2030 verdubbelen. In dit verband moet het concurrentievermogen van het spoorvervoer op de as Antwerpen – Ruhrgebied worden verdedigd.		☐ Geen impact

Voeding .14.

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit.
--		☒ Geen impact

Klimaatverandering .15.

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.		
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit.
Het spoorvervoer wordt beschouwd als een duurzame vervoerswijze vanwege de lage uitstoot van broeikasgassen en fijnstof. In dit opzicht staat het spoorvervoer centraal in de federale en regionale strategieën voor de ontwikkeling van een duurzamere mobiliteit, wat met name tot uiting komt in het Nationaal Energie- en Klimaatplan dat België eind 2019 aan de Europese Commissie heeft voorgelegd. De impact op de burgers van de door het goederenvervoer per spoor veroorzaakte geluidshinder bedreigt nu echter de ontwikkeling ervan, met name in dichtbevolkte gebieden zoals België. De nieuwe steunregeling moet het mogelijk maken om de ontwikkeling van het spoorvervoer in de komende jaren te ondersteunen en zo bij te dragen tot de verwezenlijking van de voor België vastgestelde doelstellingen op het gebied van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.		☐ Geen impact

Natuurlijke hulpbronnen .16.

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit.
--		☒ Geen impact

Buiten- en binnenlucht .17.

Lucht kwaliteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SOX, NOX, NH3), fijn stof.		
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit. ☐ Geen impact
Zie §15 Klimaatverandering		

Biodiversiteit .18.

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoctrooien in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit. ☒ Geen impact
--		

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.		
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit. ☐ Geen impact
Geluidshinder uit de omgeving houdt verband met lawaai van het weg-, spoor- en luchtverkeer, de industrie, de bouw, en bepaalde andere activiteiten in de open lucht. Langdurige blootstelling aan lawaai kan leiden tot ernstige gezondheidsgevolgen (zie § 4. Gezondheid). Het wegverkeer is de belangrijkste bron van omgevingslawaai in Europa. Naar schatting 125 miljoen mensen zijn blootgesteld aan door het wegvervoer veroorzaakte geluidsniveaus van meer dan 55 decibel (dB) Lden, waarvan meer dan 37 miljoen aan geluidsniveaus van meer dan 65 dB Lden. Blootstelling aan wegverkeerslawaai wordt gevolgd door: spoorweglawaai (bijna 8 miljoen mensen worden blootgesteld aan geluidsniveaus van meer dan 55 dB Lden), vliegtuiglawaai (bijna 3 miljoen mensen worden blootgesteld aan meer dan 55 dB Lden), en industriellawaai in stedelijke gebieden (300.000 mensen worden blootgesteld aan meer dan 55 dB Lden). Een van de meest doeltreffende manieren ter beperking van de geluidshinder van het spoorvervoer bestaat erin de bestaande goederenwagons met composietremblokken uit te rusten. Met deze technische oplossing wordt het geluid van het spoorvervoer verminderd met een waarde tot 10 decibel (dB), d.w.z. 50% van het voor de mens hoorbare geluid. Het doel van het wetsontwerp is om een steunregeling op te zetten om de wagoneigenaars ertoe aan te zetten hun wagons uit te rusten met composietremblokken. De wettekst zal het dan ook mogelijk maken de geluidsemissies van het goederenvervoer per spoor aanzienlijk te verminderen.		

Overheid .20.

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit. ☒ Geen impact

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van:

- | | |
|--|---|
| o voedselveiligheid | o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie) |
| o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen | o mobiliteit van personen |
| o waardig werk | o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling) |
| o lokale en internationale handel | o vrede en veiligheid |

Indien er geen enkel ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

[De steunregeling heeft geen impact op de ontwikkelingslanden](#)

↓ Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan vraag 2.

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). Zie handleiding

--

↓ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 3.

3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 68.115/4 DU 30 OCTOBRE 2020

Le 2 octobre 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'concernant l'aide au post-équipement des wagons pour réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandise'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 30 octobre 2020. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur et Aurore PERCY, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 30 octobre 2020.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet¹, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

Le dispositif en projet instaure un régime d'aide d'État au sens de l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui entre dans le champ d'application de l'obligation de notification à la Commission européenne, visée à l'article 108, paragraphe 3, du même traité.

L'avant-projet sera notifié à la Commission européenne.

OBSERVATION GÉNÉRALE

Plusieurs dispositions de l'avant-projet de loi attribuent directement des pouvoirs déterminés à l'administration, celle-ci étant définie comme étant "le Service public fédéral Mobilité et

¹ * S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 68.115/4 VAN 30 OKTOBER 2020

Op 2 oktober 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende de steun voor de post-uitrusting van wagons om geluidsoverlast van goederenverkeer per spoor te verminderen'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 30 oktober 2020. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur en Aurore PERCY, adjunct-auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 30 oktober 2020.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,¹ de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Bij het ontworpen dispositief wordt een regeling inzake staatsteun ingesteld in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie die binnen het toepassingsgebied valt van de verplichting tot aanmelding bij de Europese Commissie, overeenkomstig artikel 108, lid 3, van hetzelfde verdrag.

Het voorontwerp moet aangemeld worden bij de Europese Commissie.

ALGEMENE OPMERKING

Bij verscheidene bepalingen van het voorontwerp van wet worden bepaalde bevoegdheden rechtstreeks verleend aan het bestuur, dat gedefinieerd wordt als "de Federale

¹ * Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

Transports”². Il en va notamment ainsi des articles 3, alinéa 1^{er}, 5, alinéas 2 et 4, et 10 de l’avant-projet.

En vertu des principes constitutionnels relatifs à l’exercice des pouvoirs, il n’appartient pas à la loi d’attribuer directement à un ministre des pouvoirs qui reviennent normalement au Roi. Certes, il n’est pas incompatible avec ces principes de conférer à un ministre une délégation de pouvoirs d’ordre accessoire ou secondaire, mais il n’en demeure pas moins qu’il appartient alors, en principe, au Roi et non au législateur, d’octroyer pareille délégation. En effet, l’octroi par le législateur d’une délégation directe de tels pouvoirs à un ministre signifierait que le législateur empiéterait sur une prérogative qui revient au Roi en tant que chef du pouvoir exécutif fédéral.

L’avant-projet de loi sera revu afin d’éviter que le législateur n’y charge lui-même “l’Administration” de l’exécution des missions et tâches qui y sont définies.

Les observations particulières qui suivent sont formulées sous réserve de la présente observation générale.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

DISPOSITIF

ARTICLE 2

1. Au 3^o, les mots “à l’article 7.2.2.1 ou à l’appendice E du règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système ‘Matériel roulant – bruit’” seront remplacés par les mots “à l’article 7.2.2.1 ou à l’appendice E de l’annexe au règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système ‘Matériel roulant – bruit’, modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE”.

2. Dans la version française du 9^o, les mots “Gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire” seront remplacés par les mots “Gestionnaire de l’infrastructure”.

Par ailleurs, l’auteur de l’avant-projet s’assurera que c’est à bon droit que la disposition à l’examen fait uniquement mention de “l’entreprise visée à l’article 3, 29^o, du Code ferroviaire”, alors que la définition donnée par ce même article 3, 29^o, utilise l’expression “toute entité ou entreprise”.

3. Il y a lieu de compléter l’article 2 par une définition des notions de “certificat de sécurité partie B” et de “certificat de sécurité unique” et d’“espace unique de paiement en euros”.

² Article 2, 2^o, de l’avant-projet de loi.

Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer”.² Dat is inzonderheid het geval voor de artikelen 3, eerste lid, 5, tweede en vierde lid, en 10 van het voorontwerp.

Krachtens de grondwettelijke beginselen inzake de uitoefening der machten staat het niet aan de wetgever om rechtstreeks aan een minister bevoegdheden toe te kennen die normaal aan de Koning toekomen. Het is weliswaar niet onverenigbaar met die beginselen om aan een minister bevoegdheden inzake toekomstige of detailkwesties te delegeren maar in dat geval staat het niettemin in beginsel aan de Koning, en niet aan de wetgever, om een dergelijke delegatie te verlenen. Indien de wetgever zulke bevoegdheden rechtstreeks aan een minister delegeert, zou dat namelijk betekenen dat de wetgever zich een prerogatief toe-eigent dat toekomt aan de Koning als hoofd van de federale uitvoerende macht.

Het voorontwerp van wet moet aldus herzien worden dat vermeden wordt dat de wetgever zelf “het Bestuur” belast met de uitvoering van de opdrachten en taken die daarin omschreven worden.

De bijzondere opmerkingen die hierna volgen, worden geformuleerd onder voorbehoud van deze algemene opmerking.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

ARTIKEL 2

1. In punt 3^o moeten de woorden “in artikel 7.2.2.1 of in aanhangsel E van verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem ‘rollend materieel - geluidsemissies’” vervangen worden door de woorden “in artikel 7.2.2.1 of in aanhangsel E bij de bijlage bij verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem ‘rollend materieel - geluidsemissies’ tot wijziging van Beschikking 2008/232/EG en tot intrekking van Besluit 2011/229/EU”.

2. In de Franse tekst van punt 9^o moeten de woorden “Gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire” vervangen worden door de woorden “Gestionnaire de l’infrastructure”.

Bovendien moet de steller van het voorontwerp er zich van vergewissen dat in de voorliggende bepaling terecht alleen “de onderneming bedoeld in artikel 3, 29^o, van de Spoorcodex” vermeld wordt, terwijl in de definitie die gegeven wordt in datzelfde artikel 3, 29^o, de uitdrukking “een instantie of onderneming” gebruikt wordt.

3. Artikel 2 dient aangevuld te worden met een definitie van de begrippen “veiligheidscertificaat deel B”, “uniek veiligheidscertificaat” en “gemeenschappelijk eurobetalingsgebied”.

² Artikel 2, 2^o, van het voorontwerp van wet.

ARTICLE 4

1. L'alinéa 1^{er} prévoit:

“L'aide prévue dans la présente loi est accordée pour les wagons ayant fait l'objet d'un post-équipement entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022”.

Quant au choix de la date du 31 décembre 2022, le commentaire de l'article énonce:

“La date du 31 décembre 2022 a été retenue, quant à elle, afin de créer une réelle incitation afin que les wagons concernés aient fait l'objet de travaux de post-équipement avant la date d'interdiction de circulation sur les itinéraires moins bruyants”.

L'article 5*bis* du règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 'relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système “Matériel roulant — bruit”, modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE', inséré par le règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission du 16 mai 2019 'modifiant le règlement (UE) n° 1304/2014 en ce qui concerne l'application de la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système “Matériel roulant — bruit” aux wagons de marchandises existants', précise:

“À compter du 8 décembre 2024, les wagons relevant du champ d'application du règlement (UE) n° 321/2013 qui ne sont pas couverts par le point 7.2.2.2 de l'annexe du présent règlement ne sont pas exploités sur les itinéraires moins bruyants”.

L'objectif de l'auteur de l'avant-projet est d'inciter les entreprises à réaliser les travaux de post-équipement avant la date d'interdiction de circulation sur les itinéraires moins bruyants, à savoir le 8 décembre 2024. Afin de ne pas créer une différence de traitement incompatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution, l'auteur de l'avant-projet doit être en mesure de justifier le choix de limiter l'aide au post-équipement réalisé jusqu'au 31 décembre 2022. L'exposé des motifs sera complété sur ce point.

2. Dans la version française de l'alinéa 2, le mot “inscrits” sera remplacé par le mot “enregistrés”, pour assurer la cohérence avec l'intitulé du chapitre 3 de la loi.

La même observation vaut pour les articles 5, alinéa 1^{er}, 7, alinéas 3, 4 et 5, et 8, alinéas 1^{er} et 2.

3. À l'alinéa 3, et indépendamment de l'observation formulée au sujet de l'alinéa 1^{er}, la question se pose de savoir quelle est la pertinence du choix de la date du 31 décembre 2022 comme date de fin de la période pendant laquelle les ‘kilomètres-es-sieux’ parcourus sont pris en compte pour le calcul de l'aide. Le choix de cette date semble en effet rendre partiellement inopérante la règle prévue à l'article 5, alinéa 1^{er}, première phrase, selon laquelle l'enregistrement d'un wagon dans le

ARTIKEL 4

1. Het eerste lid bepaalt:

“De steun voorzien in deze wet wordt toegekend voor wagons waaraan een post-uitrusting is aangebracht tussen 1 januari 2019 en 31 december 2022.”

In verband met de keuze voor de datum van 31 december 2022 staat in de bespreking van het artikel het volgende:

“Wat betreft de datum van 31 december 2022, deze is behouden om een werkelijke aanzet te creëren, opdat aan de betrokken wagons een post-uitrusting zou worden aangebracht vóór de datum van het circulatieverbod op de stillere routes.”

Artikel 5*bis* van verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem “rollend materieel - geluidsemissies” tot wijziging van Beschikking 2008/232/EG en tot intrekking van Besluit 2011/229/EU, ingevoegd bij uitvoeringsverordening (EU) 2019/774 van de Commissie van 16 mei 2019 'tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1304/2014 in verband met de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem “rollend materieel - geluidsemissies” op bestaande goederenwagons', bepaalt:

“Met ingang van 8 december 2024 mogen goederenwagons die tot de werkingssfeer van Verordening (EU) nr. 321/2013 behoren maar niet onder punt 7.2.2.2 van de bijlage bij deze verordening vallen niet op stillere routes worden gebruikt.”

Het ligt in de bedoeling van de steller van het voorontwerp de ondernemingen aan te sporen postuitrustingen aan te brengen vóór de datum van het circulatieverbod op de stillere routes, te weten 8 december 2024. Teneinde geen verschil in behandeling te doen ontstaan dat niet verenigbaar is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, moet de steller van het voorontwerp bij machte zijn te verantwoorden waarom hij ervoor kiest de steun te beperken tot postuitrustingen aangebracht tot 31 december 2022. De memorie van toelichting moet aangevuld worden op dat punt.

2. In de Franse tekst van het tweede lid moet het woord “inscrits” vervangen worden door het woord “enregistrés”, ter wille van de samenhang met het opschrift van hoofdstuk 3 van de wet.

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 5, eerste lid, 7, derde, vierde en vijfde lid, en 8, eerste en tweede lid.

3. Wat het derde lid betreft, rijst, los van de opmerking in verband met het eerste lid, de vraag wat de relevantie is van de keuze voor 31 december 2022 als einddatum van de periode gedurende welke rekening gehouden wordt met de afgelegde ‘askilometers’ voor de berekening van de steun. Door de keuze voor die datum lijkt de regel vervat in artikel 5, eerste lid, eerste zin, volgens welke de inschrijving van een wagon in het register van het bestuur op elk moment in de

registre de l'administration peut être demandé à tout moment pendant la période allant du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2022, et ce d'autant plus compte tenu de la règle prévue à l'article 8, alinéa 2, selon laquelle il faut être enregistré au 15 juin pour être pris en compte pour le décompte annuel et pour le versement annuel d'une aide.

L'auteur de l'avant-projet veillera à assurer la cohérence interne du dispositif.

ARTICLE 6

Pour opérer le calcul de l'aide versée chaque année pour un wagon, conformément à l'article 7 de l'avant-projet, l'administration doit connaître la distance parcourue, durant une année, par chaque wagon pris isolément. L'article 6, alinéa 1^{er}, prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure fournit le détail des distances parcourues l'année précédente "par l'ensemble des wagons".

À l'alinéa 1^{er}, afin d'assurer la mise en œuvre de l'article 7, alinéa 1^{er}, il y a lieu de mentionner également, dans la disposition à l'examen, le détail des distances parcourues "par chaque wagon enregistré".

ARTICLE 7

Le dernier alinéa sera complété par l'intitulé complet du règlement (UE) n° 1316/2013.

ARTICLE 9

Le délai dont dispose le demandeur pour approuver le décompte ou introduire une demande de correction, prendra cours à dater de la réception du décompte annuel, et non de son envoi.

ARTICLE 13

1. Dans la version française de l'alinéa 1^{er}, il n'est pas de bonne pratique législative de référer à "une période de validité" d'une loi. La version française sera alignée sur la version néerlandaise.

2. À l'alinéa 2, les mots "à l'article 7, alinéas 5 et 6" seront remplacés par les mots "à l'article 7, alinéas 6 et 7".

ARTICLE 14

Le commentaire de l'article énonce:

"Si lors de ces contrôles, l'administration constate des situations différentes de celles déclarées précédemment par les demandeurs, et si de par cette situation des montants d'aide ont été indûment perçus par le demandeur, l'administration pourra effectuer les corrections nécessaires pour régulariser cette situation lors des versements annuels suivants le contrôle ou demander un remboursement de l'aide indûment perçue".

période van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2022 kan worden aangevraagd, immers deels onwerkzaam gemaakt te worden, des te meer als rekening gehouden wordt met de regel vervat in artikel 8, tweede lid, volgens welke alleen de wagons die uiterlijk op 15 juni ingeschreven zijn in aanmerking genomen worden voor de jaarlijkse afrekening en de jaarlijkse storting van steun.

De steller van het voorontwerp moet waken over de interne samenhang van het dispositief.

ARTIKEL 6

Om de steun te berekenen die, overeenkomstig artikel 7 van het voorontwerp, elk jaar gestort wordt voor een wagon, moet het bestuur de afstand kennen die elke wagon afzonderlijk gedurende een jaar heeft afgelegd. Artikel 6, eerste lid, bepaalt dat de infrastructuurbeheerder de details verschafft van de afstanden die in het voorgaande jaar "door alle wagons" afgelegd zijn.

Om ervoor te zorgen dat artikel 7, eerste lid, ten uitvoer kan worden gelegd, dienen in het eerste lid van de voorliggende bepaling ook de details van de afstanden die "door elke ingeschreven wagon" afgelegd zijn te worden vermeld.

ARTIKEL 7

Het laatste lid moet aangevuld worden met het volledige opschrift van verordening (EU) nr. 1316/2013.

ARTIKEL 9

De termijn waarover de aanvrager beschikt om de afrekening goed te keuren of om een aanvraag tot verbetering ervan in te dienen, gaat in op de datum van ontvangst van de jaarlijkse afrekening en niet op die van versturing ervan.

ARTIKEL 13

1. Wat de Franse tekst van het eerste lid betreft, getuigt het niet van een goede wetgevingspraktijk om te refereren aan "une période de validité" van een wet. De Franse tekst moet afgestemd worden op de Nederlandse.

2. In het tweede lid moeten de woorden "in artikel 7, vijfde en zesde lid" vervangen worden door de woorden "in artikel 7, zesde en zevende lid".

ARTIKEL 14

In de bespreking van het artikel staat:

"Indien het bestuur tijdens deze controles situaties vaststelt die verschillen van deze die aanvragers voorafgaandelijk verklaard hebben, en indien door deze toestand de steunbedragen onterecht verkregen zijn door de aanvrager, kan het bestuur de nodige verbeteringen verrichten om deze toestand te regulariseren tijdens de jaarlijkse stortingen volgend op de controle of verzoeken om terugbetaling van de ten onrechte ontvangen steun."

Si telle est l'intention de l'auteur de l'avant-projet, l'article 14 sera complété pour prévoir les modalités de récupération des montants indument versés.

Par ailleurs, il n'est pas admissible de laisser à l'administration un pouvoir d'appréciation s'agissant de procéder à la récupération de montants d'aides indument perçus par le demandeur. Sauf à pouvoir justifier pareil système au regard du principe d'égalité et de non-discrimination, l'Administration a l'obligation de procéder à la récupération des montants indument perçus. Le texte sera revu en tenant compte de l'observation générale.

ARTICLE 15

La disposition sera complétée par la date d'entrée en vigueur de la loi.

Le greffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

Le président,

Martine BAGUET

Als dat de bedoeling is van de steller van het voorontwerp, moet artikel 14 aldus aangevuld worden dat daarin de nadere regels bepaald worden voor het terugvorderen van de onrecht gestorte bedragen.

Bovendien is het niet toelaatbaar om aan het bestuur een beoordelingsbevoegdheid te verlenen inzake de terugvordering van de steunbedragen die de aanvrager onrecht ontvangen heeft. Behalve indien een dergelijk systeem verantwoord kan worden in het licht van het beginsel van gelijkheid en non-discriminatie, heeft het bestuur de verplichting om de onrecht ontvangen bedragen terug te vorderen. De tekst moet herzien worden rekening houdend met de algemene opmerking.

ARTIKEL 15

De bepaling moet aangevuld worden met de datum van inwerkingtreding van de wet.

De griffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Martine BAGUET

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité est chargé de présenter, en notre Nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

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

CHAPITRE 1^{ER}**Définitions****Art. 2**

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

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

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

3° post-équipement: le remplacement des semelles de frein en fonte d'un wagon par des semelles de frein énumérées à l'article 7.2.2.1 ou à l'appendice E de l'annexe du règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "Matériel roulant — bruit" modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE;

4° budget annuel: budget annuel inscrit au budget général des dépenses de l'État fédéral pour le système d'aide établi par la présente loi;

5° wagon de type S: wagon dont le système de freinage permet une circulation à 100 km/h conformément

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit is ermee belast in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

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

HOOFDSTUK 1**Definities****Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° minister: de minister die bevoegd is voor mobiliteit;

2° bestuur: de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° post-uitrusting: de vervanging van gietijzeren remblokken van een wagon door remblokken bedoeld in artikel 7.2.2.1 of in aanhangsel E bij de bijlage bij verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — geluidsemissies" tot wijziging van Beschikking 2008/232/EG en tot intrekking van Besluit 2011/229/EU;

4° jaarlijks budget: jaarlijks budget ingeschreven in de algemene uitgavenbegroting van de Federale Staat voor de steunregeling opgericht bij huidige wet;

5° wagon type S: wagon waarvan het remsysteem een rijsnelheid aan 100 km/u toelaat overeenkomstig de

au règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "matériel roulant – wagons pour le fret" du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE;

6° wagon de type SS: wagon dont le système de freinage permet une circulation à 120 km/h conformément au règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "matériel roulant – wagons pour le fret" du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE;

7° détenteur du wagon: la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV) ou au sein d'un registre des véhicules tenu par un autre État membre ou au sein du registre européen des véhicules;

8° entreprise ferroviaire: l'entreprise visée à l'article 3, 27°, du Code ferroviaire;

9° gestionnaire de l'infrastructure: l'entreprise ou entité visée à l'article 3, 29°, du Code ferroviaire;

10° infrastructure ferroviaire: l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 32°, du Code ferroviaire;

11° essieu-km: unité de mesure correspondant au déplacement d'un essieu de wagon sur un kilomètre;

12° certificat de sécurité: le certificat visé à l'article 3, 16°, du Code ferroviaire.

CHAPITRE 2

Conditions d'éligibilité et modalités de l'aide

Art. 3.

L'aide prévue par la présente loi est octroyée par le Roi ou son délégué et peut être demandée par les détenteurs de wagons ayant directement supporté les coûts de post-équipement de wagons ou, avec l'autorisation écrite des détenteurs de wagons ayant directement supporté les coûts de post-équipement de wagons, par l'entreprise ferroviaire qui détient le certificat de sécurité

verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie van 13 maart 2013 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — goederenwagens” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Beschikking 2006/861/EG;

6° wagon type SS: wagon waarvan het remsysteem een rijsnelheid aan 120 km/u toelaat overeenkomstig de verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie van 13 maart 2013 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — goederenwagens” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Beschikking 2006/861/EG;

7° houder van de wagon: de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR) of in een ander voertuigenregister gehouden door een andere lidstaat of in het Europees voertuigenregister;

8° spoorwegonderneming: de onderneming bedoeld in artikel 3, 27°, van de Spoorcodex;

9° infrastructuurbeheerder: de onderneming of instantie bedoeld in artikel 3, 29°, van de Spoorcodex;

10° spoorweginfrastructuur: spoorweginfrastructuur bedoeld in artikel 3, 32°, van de Spoorcodex;

11° as-km: meeteenheid die de verplaatsing van een as van een wagon over een afstand van één kilometer weergeeft;

12° veiligheidscertificaat: het certificaat bedoeld in artikel 3, 16°, van de Spoorcodex.

HOOFDSTUK 2

Voorwaarden voor het in aanmerking nemen en steunmodaliteiten

Art. 3.

De steun die deze wet voorziet wordt verleend door de Koning of zijn afgevaardigde en kan aangevraagd worden door de houders van wagons die direct de kosten van de post-uitrusting van de wagons hebben gedragen of, mits schriftelijk akkoord van de houders van wagons die direct de kosten van de post-uitrusting van wagons hebben gedragen, door de spoorwegonderneming die

sous lequel les prestations de traction de ces wagons sont réalisées.

Le demandeur est établi dans l'Espace économique européen.

Art. 4

L'aide prévue dans la présente loi est accordée pour les wagons ayant fait l'objet d'un post-équipement entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022.

Une aide peut être perçue uniquement pour les wagons étant dûment enregistrés dans le registre de l'administration conformément à l'article 5.

Le montant de l'aide perçu pour un wagon est calculé en fonction du nombre d'essieux de ce wagon et des kilomètres parcourus par celui-ci sur l'infrastructure ferroviaire au cours de la période comprise entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022.

L'aide est versée annuellement sur base des informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure et par le demandeur.

Le cumul des aides reçues des autorités administratives belges ou étrangères pour le post-équipement d'un wagon ne dépasse en aucun cas la limite fixée à l'article 7, alinéa 7.

Le paiement de l'aide s'effectue en euros sur un compte en banque en euros au nom du demandeur.

CHAPITRE 3

Enregistrement des wagons

Art. 5

L'enregistrement d'un wagon dans le registre de l'administration peut être demandé au Roi ou à son délégué par le demandeur à tout moment au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2020 au 15 juin 2023. Au cours de cette période, le demandeur peut également demander au Roi ou à son délégué d'adapter les informations reprises dans le registre. Un wagon ne peut être enregistré au registre que par un seul demandeur.

Les demandes d'enregistrement ou d'adaptations du registre sont effectuées par voie électronique en suivant la procédure déterminée par le Roi ou son délégué. Ces demandes sont effectuées en utilisant les formulaires

beschikt over het veiligheidscertificaat waaronder de prestaties van tractie van deze wagons afgeleverd zijn.

De aanvrager is gevestigd binnen de Europese Economische Ruimte.

Art. 4

De steun voorzien in deze wet wordt toegekend voor wagons waaraan een post-uitrusting is aangebracht tussen 1 januari 2019 en 31 december 2022.

De steun kan enkel verkregen worden voor wagons die naar behoren ingeschreven zijn in het register van het bestuur overeenkomstig artikel 5.

Het bedrag van de voor een wagon verkregen steun wordt berekend in functie van het aantal assen van deze wagon en de kilometers die deze op de spoorweginfrastructuur heeft afgelegd in de periode van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2022.

De steun wordt jaarlijks gestort op basis van informatie verschaft door de infrastructuurbeheerder en door de aanvrager.

Het totaal van steun verkregen van Belgische of buitenlandse bestuurlijke overheden voor de post-uitrusting van een wagon overschrijdt in geen geval de grens vastgelegd in artikel 7, zevende lid.

De steun wordt in euro's betaald op een bankrekening in euro's op naam van de aanvrager.

HOOFDSTUK 3

Inschrijving van de wagons

Art. 5

De inschrijving van een wagon in het register van het bestuur kan op elk moment in de periode van 1 januari 2020 tot en met 15 juni 2023 worden aangevraagd door de aanvrager aan de Koning of aan zijn afgevaardigde. Tijdens deze periode kan de aanvrager eveneens aan de Koning of aan zijn afgevaardigde vragen om de informatie opgenomen in dit register aan te passen. Een wagon kan slechts door één enkele aanvrager worden ingeschreven in het register.

De aanvragen tot inschrijving of aanpassing van het register worden verricht op elektronische wijze door de procedure bepaald door de Koning of zijn afgevaardigde. Deze aanvragen worden verricht door de formulieren

prévus par le Roi ou son délégué. L'instruction de la demande d'enregistrement ou d'adaptation est entamée lorsque le demandeur a fourni au Roi ou à son délégué l'ensemble des documents, justificatifs et informations que celui-ci lui demande dans le cadre de l'enregistrement ou de l'adaptation du registre.

L'enregistrement d'un wagon ou toute demande d'adaptation du registre peut être demandé seulement si les conditions fixées à l'alinéa 2, à l'article 3, et à l'article 4, alinéa 1^{er}, sont respectées.

Le Roi ou son délégué indique au demandeur si la demande d'enregistrement d'un wagon est acceptée au plus tard 15 jours après que le Roi ou son délégué a déclaré le dossier complet. Dans le cas où cet enregistrement est refusé, le Roi ou son délégué indique dans le même délai les raisons de ce refus au demandeur.

CHAPITRE 4

Distances parcourues par les wagons

Art. 6

Au premier trimestre de chaque année, le gestionnaire de l'infrastructure fournira au Roi ou à son délégué le détail des distances parcourues sur l'infrastructure ferroviaire en Belgique l'année précédente par l'ensemble des wagons et par chaque wagon enregistré.

Ces informations seront utilisées par le Roi ou son délégué dans le cadre de la mise en œuvre de la présente loi et de façon plus générale pour toute autre action visant à soutenir le développement durable du transport de marchandises.

CHAPITRE 5

Calcul de l'aide

Art. 7

Le montant de l'aide versée chaque année pour un wagon est calculé en multipliant le taux d'intervention annuel, par le nombre d'essieux du wagon concerné et par le nombre de kilomètres parcourus par celui-ci sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année précédente.

Le nombre de kilomètres parcourus par un wagon sur l'infrastructure ferroviaire est calculé sur base des

te gebruiken die voorzien zijn door de Koning of zijn afgevaardigde. Het onderzoek van de aanvraag tot inschrijving of aanpassing vangt aan wanneer de aanvrager aan de Koning of zijn afgevaardigde het geheel van documenten, bewijsstukken en informatie bezorgd heeft die deze vraagt in het kader van de inschrijving in en aanpassing van het register.

De inschrijving van een wagon of elke aanvraag tot aanpassing van het register kan slechts worden gevraagd indien de voorwaarden vervuld zijn die vastgelegd zijn in het tweede lid, in artikel 3, en in artikel 4, eerste lid.

De Koning of zijn afgevaardigde deelt de aanvrager uiterlijk 15 dagen nadat het heeft verklaard dat het dossier volledig is, mee of de aanvraag tot inschrijving van een wagon aanvaard is. Ingeval deze inschrijving wordt geweigerd, deelt de Koning of zijn afgevaardigde binnen dezelfde termijn de redenen voor de weigering mee aan de aanvrager.

HOOFDSTUK 4

Afstanden afgelegd door de wagons

Art. 6

In het eerste trimester van elk jaar verschaft de infrastructuurbeheerder aan de Koning of aan zijn afgevaardigde de details van de afstanden die in het voorgaande jaar door alle wagons en door elke ingeschreven wagons op de spoorweginfrastructuur in België zijn afgelegd.

Deze informatie zal gebruikt worden door de Koning of zijn afgevaardigde in het kader van de tenuitvoerlegging van deze wet en meer algemeen voor elke andere handeling met het oog op de ondersteuning van de duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer.

HOOFDSTUK 5

Berekening van de steun

Art. 7

Het bedrag van de steun dat jaarlijks gestort wordt voor een wagon wordt berekend door de jaarlijkse graad van tussenkomst te vermenigvuldigen met het aantal assen van de betroffen wagon, en met het aantal kilometers dat de wagon het voorgaande jaar op de spoorweginfrastructuur heeft afgelegd.

Het aantal kilometers dat een wagon op de spoorweginfrastructuur heeft afgelegd wordt berekend op basis van

informations transmises au Roi ou à son délégué par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 6 et des éventuelles demandes de corrections introduites par les demandeurs conformément à l'article 9 lorsque celles-ci ont été acceptées par le Roi ou son délégué conformément à l'article 10.

Le taux d'intervention annuel est obtenu chaque année en divisant le budget annuel par la somme des essieux-km effectués l'année précédente par les wagons enregistrés au registre de l'administration.

Le nombre total de kilomètres effectués par les wagons enregistrés au registre de l'administration est calculé sur base des informations transmises par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 6 et des éventuelles demandes de corrections introduites par les demandeurs conformément à l'article 9 lorsque celles-ci ont été acceptées par le Roi ou son délégué conformément à l'article 10.

Seuls les wagons enregistrés au registre de l'administration à la date visée à l'alinéa 2 de l'article 8 sont pris en compte pour le calcul du taux d'intervention.

Le taux d'intervention annuel est plafonné à 0,040 € par essieu-km et l'aide allouée pour un wagon dans le cadre de la présente loi ne peut en aucun cas dépasser 437 € pour un wagon de type S et 1 052 € pour un wagon de type SS.

L'ensemble des aides publiques belges et étrangères reçues pour le post-équipement d'un wagon ne peut en aucun cas dépasser la limite de 50 % des coûts encourus pour le post-équipement de ce wagon. Cette limite ne comprend pas l'aide éventuellement reçue via le mécanisme pour l'interconnexion en Europe instauré par le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

CHAPITRE 6

Décompte annuel et paiement de l'aide

Art. 8

Chaque année, le Roi ou son délégué transmet à chaque demandeur un décompte annuel reprenant les distances parcourues l'année précédente par les wagons enregistrés pour le demandeur dans le registre de l'administration. Cette distance est calculée sur

de l'information verschaft door de infrastructuurbeheerder aan de Koning of aan zijn afgevaardigde overeenkomstig artikel 6 en de eventuele aanvragen tot aanpassing ingediend door de aanvragers overeenkomstig artikel 9 wanneer deze aanvaard zijn door de Koning of zijn afgevaardigde overeenkomstig artikel 10.

De jaarlijkse graad van tussenkomst wordt jaarlijks verkregen door het jaarlijks budget te delen door de som van de assen-km die de wagons die zijn ingeschreven in het register van het bestuur in het voorgaande jaar hebben afgelegd.

Het totaal aantal kilometers afgelegd door de wagons die zijn ingeschreven in het register van het bestuur wordt berekend op basis van informatie verschaft door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 6 en eventuele aanvragen tot aanpassing ingediend door aanvragers overeenkomstig artikel 9 wanneer deze aanvaard zijn door de Koning of zijn afgevaardigde overeenkomstig artikel 10.

Enkel de wagons ingeschreven in het register van het bestuur op de in lid 2 van artikel 8 bedoelde datum worden in aanmerking genomen voor het berekenen van de graad van tussenkomst.

De jaarlijkse graad van tussenkomst is geplafonneerd op 0,040 € per as-km en de toegekende steun voor een wagon in het kader van deze wet kan in geen geval 437 € voor een wagon type S en 1 052 € voor een wagon type SS overschrijden.

Het geheel aan Belgische en buitenlandse publieke steun voor de post-uitrusting van een wagon mag in geen geval de grens van 50 % van de kosten die zijn gemaakt voor de post-uitrusting van deze wagon overschrijden. Deze grens omvat niet de eventuele steun ontvangen door het mechanisme voor Europese verbindingen ingevoerd door de verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen.

HOOFDSTUK 6

Jaarlijkse afrekening en betaling van de steun

Art. 8

Elk jaar maakt de Koning of zijn afgevaardigde aan elke aanvrager een jaarlijkse afrekening over met de afstanden die tijdens het voorgaande jaar door de wagons die voor de aanvrager zijn ingeschreven in het register van het bestuur zijn afgelegd. Deze afstand

base des informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 6.

Seuls les wagons enregistrés au registre de l'administration au 15 juin sont pris en compte pour le décompte annuel et pour le versement annuel d'une aide. Cette date pourra toutefois être adaptée par le Roi ou son délégué pour la première année d'exécution du système d'aide.

Les décomptes annuels sont transmis aux demandeurs au plus tard 20 jours après la date visée à l'alinéa 2 de cet article.

Art 9

Dans un délai de 20 jours suivant la date de réception du décompte annuel, le demandeur approuve ce décompte ou introduit une demande de correction de celui-ci. Toute demande de correction devra être accompagnée de documents permettant de justifier les demandes de corrections introduites.

Art 10

Sur base de la demande de correction du décompte annuel introduite par le demandeur et des documents justificatifs qui l'accompagnent, le Roi ou son délégué accepte complètement ou partiellement la demande de correction ou la refuse.

Quelle que soit la décision du Roi ou de son délégué, il pourra par la suite effectuer les contrôles prévus à l'article 13 et, si nécessaire, procéder à des corrections des montants d'aide alloués au demandeur conformément à l'article 14.

Art. 11

Le versement annuel intervient dans un délai de 90 jours suivant la date d'envoi du décompte annuel. Le montant versé est calculé conformément à l'article 7 sur base des informations reprises dans le décompte et si nécessaire sur base des informations reprises dans la demande de correction introduite par le demandeur. Une note reprenant le détail du calcul de l'aide versée est également transmise au demandeur.

wordt berekend op basis van informatie verschaft door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 6.

Enkel de wagons die op 15 juni ingeschreven zijn in het register van het bestuur worden in aanmerking genomen voor de jaarlijkse afrekening en de jaarlijkse storting van een steun. Deze datum kan echter door de Koning of zijn afgevaardigde worden aangepast voor het eerste jaar dat de steunregeling in werking is.

De jaarlijkse afrekeningen worden - ten laatste 20 dagen na de in lid 2 van dit artikel bedoelde datum aan de aanvragers overgemaakt.

Art. 9

Binnen een termijn van 20 dagen volgend op de ontvangstdatum van de jaarlijkse afrekening, keurt de aanvrager deze afrekening goed of dient hij een aanvraag tot verbetering ervan in. Elke aanvraag tot verbetering zal gepaard gaan met documenten die toelaten om de ingediende aanvragen tot verbetering te staven.

Art. 10

Op basis van een aanvraag tot verbetering van de jaarlijkse afrekening ingediend door de aanvrager en van de bijbehorende stavende documenten, aanvaardt de Koning of zijn afgevaardigde volledig of gedeeltelijk de aanvraag tot verbetering of weigert deze.

Ongeacht de beslissing van de Koning of zijn afgevaardigde, zal deze vervolgens de controles kunnen uitvoeren voorzien in artikel 13 en, indien noodzakelijk, overgaan tot verbeteringen aan de bedragen van de steun toegekend aan de aanvrager overeenkomstig artikel 14.

Art. 11

De jaarlijkse storting vindt binnen een termijn van 90 dagen volgend op de datum van verzending van de jaarlijkse afrekening plaats. Het gestorte bedrag wordt berekend overeenkomstig artikel 7 op basis van informatie opgenomen in de afrekening en indien nodig op basis van informatie opgenomen in de aanvraag tot verbetering ingediend door de aanvrager. Een nota die de berekening van de steun in detail opneemt wordt eveneens aan de aanvrager overgemaakt.

CHAPITRE 7

Pouvoir de contrôle du Roi ou de son délégué

Art. 12

Les demandeurs conservent et tiennent à disposition du Roi ou de son délégué la documentation permettant de justifier:

1° les dépenses encourues pour le post-équipement effectué sur des wagons repris dans le registre de l'administration;

2° les données communiquées lors de l'enregistrement des wagons prévu à l'article 5 de la présente loi;

3° les aides perçues des autorités administratives étrangères pour le post-équipement des wagons repris dans le registre de l'administration.

Art. 13

Pendant toute la période d'application de la présente loi, le Roi ou son délégué peut exiger que le demandeur lui transmette toute information ou document qu'il juge utile pour traiter la demande d'aide introduite par le demandeur.

Au cours de cette période, le Roi ou son délégué peut également effectuer des contrôles des documents visés par l'article 12 ou de tout autre document qu'il juge utile pour, entre autres, vérifier le respect des limites indiquées à l'article 7, alinéas 6 et 7.

Des inspections des wagons ayant subi un post-équipement et enregistrés dans le registre de l'administration peuvent également être effectuées par le Roi ou son délégué.

Art. 14

Si les inspections et contrôles prévus à l'article 13 révèlent des situations différentes de celles déclarées par les demandeurs notamment lors de l'enregistrement des wagons ou lorsque des demandes de corrections du décompte annuel ont été introduites et si de par cette situation des montants d'aide ont été indûment perçus par le demandeur, le Roi ou son délégué procède à des corrections des montants d'aide alloués au demandeur.

HOOFDSTUK 7

Controlebevoegdheid van de Koning of zijn afgevaardigde

Art. 12

De aanvragers bewaren en houden de documentatie ter beschikking van de Koning of zijn afgevaardigde die het mogelijk maakt het volgende te staven:

1° de uitgaven die zijn gemaakt voor de post-uitrusting aangebracht aan de wagons opgenomen in het register van het bestuur;

2° de gegevens meegedeeld bij de inschrijving van de wagons voorzien in artikel 5 van deze wet;

3° de steun ontvangen vanwege buitenlandse bestuurlijke overheden voor de post-uitrusting van wagons die zijn opgenomen in het register van het bestuur.

Art. 13

Gedurende de gehele periode waarin deze wet uitwerking heeft, kan de Koning of zijn afgevaardigde eisen dat de aanvrager hem elke informatie of document overmaakt die het nuttig acht om de aanvraag tot steun die de aanvrager heeft ingediend te behandelen.

Tijdens deze periode kan de Koning of zijn afgevaardigde eveneens controles uitoefenen op de documenten bedoeld in artikel 12 of op elk ander document dat het nuttig acht voor, onder andere, het nagaan van de naleving van de grenzen aangeduid in artikel 7, zesde en zevende lid.

De Koning of zijn afgevaardigde mag eveneens inspecties van de wagons waaraan een post-uitrusting is aangebracht en die ingeschreven zijn in het register van het bestuur uitvoeren.

Art. 14

Indien de inspecties en controles voorzien in artikel 13 situaties aantonen die verschillen van deze aangegeven door de aanvragers, met name tijdens de inschrijving van de wagons of wanneer de aanvragen tot verbetering van de jaarlijkse afrekening ingediend zijn en indien de aanvrager door deze situatie ten onrechte bedragen van steun heeft ontvangen, gaat de Koning of zijn afgevaardigde over tot verbeteringen van de bedragen van steun die werden toegekend aan de aanvrager.

Ces corrections consistent en:

1° une régularisation lors du versement annuels suivant au profit des demandeurs concernés, ou;

2° une demande de remboursement dans un délai d'un mois après que le Roi ou son délégué en ait informé le demandeur par envoi recommandé.

En l'absence de paiement dans le délai visé à l'alinéa 2, 2°, le Roi ou son délégué charge l'Administration générale de la Perception et du Recouvrement, du recouvrement par voie de contrainte des aides indûment perçues concernées, conformément à l'article 3 de la loi domaniale du 22 décembre 1949. Les montants indus ainsi recouverts reviennent au Trésor.

CHAPITRE 8

Dispositions finales

Art. 15

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2024.

Donné à Bruxelles, le 14 février 2022.

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

GEORGES GILKINET

Deze verbeteringen bestaan uit:

1° een regularisatie tijdens de volgende jaarlijkse afrekening ten voordele van de betrokken aanvragers, of;

2° een aanvraag tot terugbetaling binnen een termijn van een maand nadat de Koning of zijn afgevaardigde de aanvrager hiervan kennis heeft gegeven door middel van een aangetekende brief.

Bij gebrek aan betaling binnen de termijn bedoeld in alinea 2, 2°, belast de Koning of zijn afgevaardigde de Algemene Administratie van de Inning en de Invordering met de gedwongen invordering van de onterecht ontvangen steun overeenkomstig artikel 3 van de domaniale wet van 22 december 1949. De aldus ingevorderde onterechte bedragen komen toe tot de Schatkist.

HOOFDSTUK 8

Slotbepalingen

Art. 15

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2021 en houdt op uitwerking te hebben op 31 december 2024.

Gegeven te Brussel, 14 februari 2022.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

GEORGES GILKINET