

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 mars 2023

PROJET DE LOI**portant soutien au transport
de voyageurs par trains de nuit**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 maart 2023

WETSONTWERP**houdende de steun
voor het reizigersvervoer per nachttreinen****Sommaire****Pages**

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet de loi	9
Analyse d'impact	14
Avis du Conseil d'État	26
Projet de loi	27

Inhoud**Blz.**

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	9
Impactanalyse	20
Advies van de Raad van State	26
Wetsontwerp	27

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 13 mars 2023.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 21 mars 2023.

De regering heeft dit wetsontwerp op 13 maart 2023 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 21 maart 2023 door de Kamer ontvangen.

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 nummering 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 vertaalde 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

L'objet de ce projet de loi est la création d'un système de soutien pour des candidats actifs dans le cadre des services de transport de voyageurs par trains de nuit qui consiste à réduire de manière complète la facturation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (redevance d'utilisation + coût énergie), sachant que ledit gestionnaire recevra une compensation financière de l'État afin que ce subside soit neutre pour ce dernier.

SAMENVATTING

Het voorwerp van dit wetsontwerp is het instellen van een steunsysteem ten voordele van de kandidaten die actief zijn in het kader van het passagiersvervoer per nachttrein. De steun bestaat uit een volledige vermindering van de heffingen van de spoorweginfrastructuurbeheerder (retributie voor het gebruik + energiekosten), wetende dat deze beheerder een financiële compensatie van de State zal krijgen opdat deze subsidie neutraal zou zijn voor deze laatste.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Chaque jour, la morsure des dérèglements climatiques blesse les plus fragiles et meurtrit nos territoires.

Nous avons une grande responsabilité. L'Union européenne occupe le troisième rang dans le monde pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre, de sorte qu'elle a un rôle crucial dans la réalisation de l'objectif de maintenir le réchauffement sous la limite des 2 °C et, si possible, des 1,5 °C, par rapport à l'ère préindustrielle tel qu'inscrit dans l'Accord sur le Climat de Paris du 12 décembre 2015. À l'échelle européenne, il existe un paquet législatif "*Fit for 55*" (ajustement à l'objectif de 55 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990). La Belgique et son gouvernement fédéral sont déterminés à réussir sur ce chemin. Il n'y a aucune fatalité.

Le secteur de transport est un maillon important dans la réalisation de cet objectif: tandis que d'autres secteurs ont diminué leurs émissions en moyenne de 32 % sur la période 1990-2018, les émissions du secteur de transport ont crû de 33 % sur la même période! En Belgique, l'augmentation est de 24 % entre 1990 et 2019 pour les trafics intérieurs. Si l'on décompose le trafic domestique en parts, cela donne, selon les données disponibles dans le PNEC:

- 97,48 % des émissions de ce secteur = le transport routier;
- 1,55 % = la navigation;
- 0,25 % = le ferroviaire;
- 0,71 % = le reste.

Ces chiffres ne reflètent cependant pas complètement la réalité du poids du transport en Belgique, puisqu'il ne s'agit que des déplacements intérieurs. Pour une bonne compréhension des enjeux, il convient d'intégrer, notamment, le trafic aérien. À l'échelle européenne, ce dernier participe à presque 4 % des émissions de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne les modes de déplacement motorisés, à ce jour en Belgique, il importe de souligner que

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Elke dag worden de meest kwetsbaren getroffen door de gevolgen van de klimatologische storingen en worden onze grondgebieden aangetast.

We hebben een grote verantwoordelijkheid. De Europese Unie is de derde grootste uitstoter van broeikasgassen in de wereld, waardoor ze een cruciale rol heeft om de doelstelling de opwarming onder de grens van 2 °C te houden en indien mogelijk onder 1,5 °C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk zoals bepaald in het Klimaatakkoord van Parijs van 12 december 2015. Op Europees niveau is er een wetgevingspakket met de naam "*Fit for 55*" (aanpassing aan de doelstelling van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 55 % in 2030 ten opzichte van 1990). België en zijn federale regering zijn vastbesloten om daarin te slagen. Dit is onvermijdelijk.

De transportsector vormt een belangrijke schakel in het verwezenlijken van deze doelstelling: terwijl andere sectoren hun emissies gemiddeld 32 % deden dalen in de periode 1990-2018, zijn de emissies van de transportsector in diezelfde periode met 33 % gestegen! In België bedraagt de toename 24 % voor binnenlands verkeer tussen 1990 en 2019. Als we het binnenlands verkeer uitsplitsen in delen, geeft dit, volgens de gegevens beschikbaar in het NECP:

- 97,48 % van de uitstoot van deze sector = wegvervoer;
- 1,55 % = scheepvaart;
- 0,25 % = spoor;
- 0,71 % = de rest.

Deze cijfers weerspiegelen echter niet volledig de realiteit van het gewicht van het vervoer in België, aangezien zij alleen betrekking hebben op binnenlands vervoer. Voor een goed begrip van de uitdagingen, moet met name het luchtverkeer in aanmerking worden genomen. Op Europees schaal is het luchtverkeer verantwoordelijk voor bijna 4 % van de broeikasgasemissies.

Wat de gemotoriseerde vervoersmodi betreft, is het belangrijk op te merken dat het spoor momenteel de

le ferroviaire a la plus faible empreinte carbone par kilomètre parcouru.

Au regard des données disponibles, le transport par voie ferroviaire est indéniablement le mode le plus durable pour le déplacement de passagers et de marchandises. Le transport par voie ferroviaire présente au surplus l'avantage de pouvoir couvrir de longues distances dans des temps relativement limités. Il s'agit ainsi d'un mode non seulement avantageux d'un point de vue environnemental mais également compétitif. C'est enfin un moyen de transport sûr.

Vu l'Accord sur le Climat de Paris et les objectifs de politique générale de doubler les parts modales du ferroviaire pour 2040, il est important de créer les conditions et soutenir sans relâche toutes les actions permettant le transfert modal des déplacements de personnes et de marchandises de la route et de l'air vers le ferroviaire.

Ce projet de loi participe de cette ambition et favorise directement l'essor des trains de nuit. Le levier pour encourager ce service ferroviaire passe par un appui aux opérateurs qui tient dans la réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et du coût de l'énergie.

Les trains de nuit sont une alternative crédible aux voyages en avion pour les moyennes distances, y compris supérieures à 1000 kilomètres. Jusqu'à une quinzaine d'heures de trajet, les trains de nuit pourraient avantageusement se substituer à l'avion (au-delà l'arrivée en train devient plus tardive qu'un vol matinal). Depuis la Belgique, cela couvre un grand nombre de destinations potentielles de premier choix: vers l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne, l'Autriche, la République tchèque, la Suisse, voire par extension la Suède, la Pologne, etc.

Les trains de nuit sont ancrés dans notre histoire et notre imaginaire. Ils conjuguent la grandeur passée d'un continent européen à la pointe du développement technique, industriel, commercial et touristique et les promesses d'émancipation et d'évasion, de déplacements responsables et accessibles. Le succès de l'exposition temporaire "Orient-Express" à Trainworld (Schaerbeek) en est une illustration récente. Mythe et réalité se rencontrent.

En effet, les trains de nuit représentent un atout pour accompagner et accélérer l'émergence d'un tourisme européen décarboné; une volonté de plus en plus marquée en particulier au sein des nouvelles générations. Mais les trains de nuit ouvrent tout autant des perspectives pour les professionnels qui cherchent à limiter l'empreinte carbone de leur activité.

laagste koolstofvoetafdruk per afgelegde kilometer heeft in België.

Volgens de beschikbare gegevens, is spoorvervoer onbetwistbaar de meest duurzame wijze om passagiers en goederen te vervoeren. Bovendien heeft het spoorvervoer als voordeel dat het in betrekkelijk korte tijd lange afstanden kan afleggen. Het gaat dan ook niet alleen om een modus die voordelig is vanuit milieuperspectief maar ook om een competitieve modus. En het is tenslotte een veilig vervoermiddel.

Gelet op het Klimaatakkoord van Parijs en de beleidsdoelstellingen om het modale aandeel van het spoor te verdubbelen tegen 2040, is het belangrijk om de voorwaarden te creëren en alle acties te ondersteunen die de modale shift van mensen en goederen van de weg en de lucht naar het spoor mogelijk maken.

Dit wetsontwerp draagt bij tot deze ambitie en bevordert rechtstreeks de ontwikkeling van nachttreinen. De hefboom om deze spoordienst aan te moedigen is de steun aan de operatoren die gebaseerd is op de verlaging van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de energiekosten.

Nachttreinen zijn een geloofwaardig alternatief voor vliegreizen voor middellange afstanden, inclusief afstanden van meer dan 1000 kilometer. Tot vijftien uur reistijd kunnen nachttreinen een voordelig alternatief zijn voor het vliegtuig (daarna wordt de aankomst per trein later dan een vlucht in de vroege ochtend). Vanuit België bestrijkt dit een groot aantal mogelijke bestemmingen van eerste keuze: Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Spanje, Oostenrijk, Tsjechië, Zwitserland, en bij uitbreiding zelfs Zweden, Polen, enz.

Nachttreinen zijn verankerd in onze geschiedenis en onze verbeelding. Zij combineren de vergane grootsheid van een Europees continent in de voorhoede van de technische, industriële, commerciële en toeristische ontwikkeling en de belofte van emancipatie en ontsnapping, van verantwoord en toegankelijk reizen. Het succes van de tijdelijke tentoonstelling "Orient-Express" in Trainworld (Schaerbeek) is daarvan een recent voorbeeld. Mythe en werkelijkheid ontmoeten elkaar.

Nachttreinen zijn namelijk een troef om de opkomst van een koolstofvrij Europees toerisme te begeleiden en te versnellen; een wens die met name bij de jongere generaties steeds sterker leeft. Maar nachttreinen openen ook nieuwe perspectieven voor professionals die de koolstofvoetafdruk van hun activiteit willen beperken.

En Belgique, comme ailleurs en Europe, le train fut le partenaire de la Révolution industrielle. L'ambition est aujourd'hui de faire du train le partenaire de la Transition écologique.

La Commission européenne elle-même, dans son "Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière", confirme que le Pacte vert pour l'Europe et la stratégie de mobilité durable et intelligente donnent une place importante au transport ferroviaire pour transformer le système de mobilité de l'Union européenne. La Commission européenne veut rendre les voyages en train plus attractifs et soutenir de différentes façons la mise en place de liaisons de trains de nuit entre États membres.

Dans ledit plan d'action, l'une des mesures proposées est de faciliter l'accès des opérateurs à l'infrastructure ferroviaire en travaillant sur des redevances d'infrastructure ajustées.

La Commission est soutenue dans cette position par les organisations sectorielles des opérateurs historiques et des nouveaux entrants, ainsi que par l'Union internationale des chemins de fer, qui représente un large éventail d'opérateurs ferroviaires dans le monde entier.

Le système de subside qui fait l'objet du présent projet de loi consiste dès lors à fournir un soutien financier direct au bénéfice des opérateurs qui exploitent ou souhaitent développer des services de trains de nuit. Il est en effet impératif de développer dans un premier temps l'offre de services. Force est d'ailleurs de constater que le taux de remplissage des trains de nuit existants est important, ce qui démontre l'existence d'une demande réelle et implique de mettre en œuvre des incitations à lancer de nouveaux services.

Par ailleurs, il convient de souligner que les services de trains internationaux qui ne répondent pas à la définition de train de nuit sont caractérisés par une offre bien développées depuis de nombreuses années, surtout en ce qui concerne les liaisons à grande vitesse, tandis que les trains de nuit restent à développer sachant que:

- les coûts pour obtenir du matériel roulant des trains de nuit sont plus élevés que ceux du matériel classique étant donné leur spécificité et que la disponibilité du matériel roulant de nuit est quasiment nulle;

- les coûts de personnel sont plus élevés entre autres par les services supplémentaires à offrir;

- la gamme de produits est plus complexe qu'un choix entre la première et la deuxième classe, ce qui

In België, net als elders in Europa, was de trein de partner van de industriële revolutie. De ambitie is nu om van de trein de partner van de Ecologische transitie te maken.

De Europese Commissie zelf bevestigt in haar "Actieplan ter bevordering van het grensoverschrijdend en langeafstandspassagiersvervoer per spoor" dat het spoorvervoer in het kader van de Europese *Green Deal* en de strategie voor duurzame en intelligente mobiliteit een belangrijke plaats inneemt bij de hervorming van het mobiliteitssysteem van de Europese Unie. De Europese Commissie wil het reizen per spoor aantrekkelijker maken en de totstandbrenging van nachttreinverbindingen tussen de lidstaten op verschillende manieren ondersteunen.

In het genoemde actieplan is een van de maatregelen die voorgesteld wordt, is de toegang voor operatoren tot de spoorinfrastructuur te vergemakkelijken door te werken aan een aangepaste infrastructuurvergoeding.

De Commissie wordt in dit standpunt bijgetreden door de sectororganisaties van zowel de historische operatoren als de "new entrants" alsook door de "Union internationale des chemins de fer" die wereldwijd een brede verzameling spoorwegactoren vertegenwoordigt.

De steunregeling die het voorwerp uitmaakt van dit wetsontwerp bestaat dus uit rechtstreekse financiële steun aan de operatoren die nachttreinen exploiteren of dergelijke diensten wensen te ontwikkelen. Het is inderdaad noodzakelijk om in eerste instantie het dienstenaanbod te ontwikkelen. Er dient opgemerkt te worden dat de bezettingsgraad van de bestaande nachttreinen aanzienlijk is, hetgeen het bestaan van een reële vraag aantoonst en dat er stimulansen moeten komen om nieuwe diensten te lanceren.

Bovendien, dient er op gewezen te worden dat de internationale treindiensten die niet aan de definitie van nachttrein voldoen, al jarenlang goed ontwikkeld zijn, in het bijzonder op de hogesnelheidslijnen, terwijl nachttreinen nog ontwikkeld moeten worden wetende dat:

- de kosten voor het ter beschikking krijgen van nachttrein rollend materieel veel hoger liggen dan voor klassiek rollend materieel, omwille van hun specificiteit en de beschikbaarheid van rollend nachtmaterieel vrijwel onbestaande is;

- de personeelskosten hoger zijn onder andere door de extra diensten die aangeboden moeten worden;

- het aanbod van producten veel complexer is dan een keuze tussen eerste en tweede klasse en noodzaakt

nécessite des systèmes de vente spécialisés et plus coûteux pour vendre les différents produits.

Dans ce cadre, le présent projet de loi vise à réduire de manière complète au bénéfice des candidats actifs dans le cadre des services de transport de voyageurs par trains de nuit les coûts liés à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à l'énergie, sachant que ledit gestionnaire recevra une compensation financière de l'État afin que ce subside soit neutre pour lui.

Procéder de la sorte permet ainsi d'impacter positivement le "cash-flow" des bénéficiaires, alors qu'un système de subsides directement versés par l'État fonctionnerait sur une base annuelle et a posteriori, ce qui n'aurait pas la même efficacité pour ces mêmes bénéficiaires.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 2

Cet article contient les définitions pertinentes.

Concernant la définition de "train de nuit", il convient de prendre en considération le trajet dans son entièreté même si l'origine et/ou la destination se trouve en dehors du territoire de la Belgique.

Art. 3

Cet article fixe le principe du soutien financier en faveur des candidats. La limitation du soutien au prorata des montants versés par l'État au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire élimine tout risque pour ce dernier de prise en charge du coût du mécanisme d'aide. La réduction couvre la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2024.

Il est prévu que lorsque le candidat s'approvisionne en courant de traction auprès du fournisseur de son choix, le SPF prenne en charge le remboursement du coût lié selon les modalités à déterminer par arrêté royal.

Art. 4

L'article 4 prévoit le paiement de provisions par l'État au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec un remboursement par ce dernier d'éventuels excédents non-utilisés chaque année.

gespecialiseerde en duurdere verkoopsystemen om de verschillende producten te verkopen.

In dat kader, beoogt dit wetsontwerp een volledige vermindering van de kosten van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en energie ten voordele van de kandidaten die actief zijn in het kader van het nachtelijk reizigersvervoer, wetende dat deze beheerder een financiële compensatie zal krijgen opdat deze subsidie neutraal zou zijn voor deze laatste.

Deze handelingswijze maakt het mogelijk om op positieve wijze de "cash-flow" van de begunstigden te beïnvloeden, terwijl een steunregeling van rechtstreekse Staatssubsidies op jaarlijkse basis zou gebeuren en a posteriori zou werken, hetgeen niet dezelfde doeltreffendheid zou hebben voor dezelfde begunstigden.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Article 2

Dit artikel bevat de relevante definities.

Met betrekking tot de definitie "nachttrein", moet het traject in zijn geheel in overweging genomen worden, zelfs wanneer de oorsprong en/of de bestemming zich buiten het grondgebied van België bevindt.

Art. 3

Dit artikel stelt het beginsel vast van de financiële steunmaatregel ten voordele van kandidaten. De *pro rata* beperking van de steunmaatregel die betaald wordt door de Staat aan de spoorweginfrastructuurbeheerder neemt elk risico weg dat deze laatste de kost van de steunregeling op zich neemt. De vermindering dekt de periode van 1 januari 2023 tot 31 december 2024.

Het is voorzien dat wanneer de kandidaat tractiestroom aankoopt bij een leverancier naar keuze, dat de FOD de kosten daarvan terugbetaalt overeenkomstig de modaliteiten die bij koninklijk besluit zullen worden vastgesteld.

Art. 4

Artikel 4 voorziet in een betaling van de voorschotten door de Staat aan de spoorweginfrastructuurbeheerder met een jaarlijkse terugbetaling van deze laatste van eventuele overschotten die niet gebruikt zijn.

Art. 5

Cet article prévoit les justificatifs que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit transmettre à l'État afin de démontrer la bonne application du régime de soutien financier et ainsi le bon respect des objectifs de ce régime.

Art. 6

Cet article fixe des conditions complémentaires auxquelles doivent satisfaire les candidats. Ces conditions découlent des exigences de la Commission européenne dans le cadre du contrôle des aides d'État.

Art. 7

Cet article fixe les modalités et pouvoirs de contrôle relatif au bon fonctionnement du système d'aide.

Art. 8

L'entrée en vigueur du présent projet de loi sera déterminée ultérieurement par le Roi en fonction de la date d'approbation du régime d'aide par la Commission européenne.

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

Art. 5

Dit artikel voorziet in verantwoordingsstukken die de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de Staat moet bezorgen om de goede tenuitvoerlegging aan te tonen van het verminderingsmechanisme van de financiële steunmaatregel en aldus de naleving van de doelstellingen van dit stelsel.

Art. 6

Dit artikel bepaalt de bijkomende voorwaarden waaraan kandidaten moeten voldoen. Deze voorwaarden vloeien voort uit vereisten van de Europese Commissie in het kader van de controle op staatssteun.

Art. 7

Dit artikel stelt de voorwaarden en mogelijkheden vast voor het toezicht op de goede werking van de steunregeling.

Art. 8

De inwerkingtreding van deze wet wordt op een later moment door de Koning bepaald, in functie van de datum van goedkeuring van de steunregeling door de Europese Commissie.

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi portant soutien
au transport de voyageurs par trains de nuit**

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° "Candidat": les candidats visés à l'article 3, 11°, du Code ferroviaire;

2° "Document de référence du réseau": le document visé à l'article 3, 22°, du Code ferroviaire;

3° "Train de nuit": tout train de transport international de voyageurs desservant au moins une gare en Belgique et composé d'au moins une voiture couchette et/ou voiture lit, dont la circulation est planifiée avec un départ avant 23h30 et une arrivée après 05h00;

4° "Semestre": la période qui court du 1^{er} janvier au 30 juin, ou du 1^{er} juillet au 31 décembre;

5° "Voiture couchette": voiture qui peut accueillir des voyageurs assis de jour et allongés de nuit.

Chapitre 2**Le système de soutien financier**

Art. 3. § 1^{er}. Par dérogation aux délais prévus par l'article 8 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel publie dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en vigueur du présent chapitre, déterminée conformément à l'article 8 de la présente loi, dans son document de référence du réseau, les modalités d'application du mécanisme de soutien financier en faveur des candidats qui répondent aux conditions reprises aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

Ce mécanisme consiste, pour les parcours effectifs sur le réseau belge, pour la période de circulation du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2024 inclus, en:

1° le remboursement de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet houdende de steun
voor het reizigersvervoer per nachttreinen**

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

Hoofdstuk 1**Definities**

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

1° "Kandidaat": de kandidaten als bedoeld in artikel 3, 11°, van de Spoorcodex;

2° "Netverklaring": de verklaring als bedoeld in artikel 3, 22°, van de Spoorcodex;

3° "Nachttrein": elke internationale reizigerstrein die ten minste één station in België aandoet en bestaat uit ten minste één couchetterijtuig en/of slaaprijtuig, waarvan het verkeer gepland is met een vertrek vóór 23.30 en die aankomt na 05.00 uur;

4° "Semester": de periode lopende van 1 januari tot 30 juni, of van 1 juli tot 31 december;

5° "Couchetterijtuig": rijtuig waarin reizigers overdag kunnen zitten en 's nachts kunnen liggen.

Hoofdstuk 2**De financiële steunregeling**

Art. 3. § 1. In afwijking van de termijnen voorzien in artikel 8 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, publiceert Infrabel, binnen een termijn van een maand te rekenen vanaf de inwerkingtreding van dit hoofdstuk zoals bepaald overeenkomstig artikel 8 van deze wet, in zijn netverklaring de nadere toepassingsvoorwaarden van de financiële steunregeling ten voordele van de kandidaten die beantwoorden aan de voorwaarden opgenomen in paragrafen 2 en 3 van dit artikel.

Dit mechanisme bestaat, voor de effectieve trajecten op het Belgische netwerk voor de periode van verkeer van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2024, uit:

1° de terugbetaling van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

2° le remboursement des coûts de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction électrique;

3° le remboursement des coûts d'approvisionnement en courant de traction lorsque le candidat s'approvisionne en courant de traction auprès d'Infrabel.

Le soutien financier est versé par Infrabel aux candidats répondant aux conditions visées au paragraphe 2, via un remboursement des montants facturés, au plus tard quarante jours après la fin du semestre concerné.

Lorsque le candidat choisit son propre fournisseur d'énergie, le remboursement des coûts d'approvisionnement en courant de traction est effectué par le Roi ou son délégué conformément aux modalités déterminées par le Roi.

Si, au cours du semestre concerné, le total des remboursements auxquels les candidats concernés peuvent prétendre conformément aux alinéas 2 et 3 dépasse la provision dont dispose Infrabel en application de l'article 4, ces soutiens financiers sont limités au prorata de la provision disponible sur base des montants facturés.

Lorsque le candidat opte pour le fournisseur d'énergie de son choix conformément à l'alinéa 4, le calcul du remboursement des coûts de l'approvisionnement en courant de traction tient compte de l'application de l'alinéa 5.

§ 2. Les activités des candidats bénéficiaires sont couvertes par un contrat conclu avec Infrabel dans le cadre du processus de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire visé aux articles 27 et suivants du Code ferroviaire.

Afin d'être éligibles au soutien financier visé au paragraphe 1^{er}, les candidats soumettent les informations nécessaires démontrant que la composition des trains répond à la définition visée à l'article 2, 3° selon les modalités définies dans le document de référence du réseau.

§ 3. Le mécanisme de soutien visé au paragraphe 1^{er} est conforme aux principes suivants:

1° il entre en application à partir du 1^{er} janvier 2023 et se termine le 31 décembre 2024;

2° il s'applique au transport de voyageurs par trains de nuit;

3° il se limite aux trains qui ont effectivement circulé en Belgique.

2° de terugbetaling van de kosten voor het transport- en de distributie voor levering van tractiestroom;

3° de terugbetaling van de kosten voor de levering van tractiestroom wanneer de kandidaat tractiestroom afneemt bij Infrabel.

De financiële steun wordt door Infrabel door middel van een terugbetaling van de gefactureerde bedragen betaald aan de kandidaten die voldoen aan de in paragraaf 2 bedoelde voorwaarden, uiterlijk veertig dagen na afloop van het betrokken semester.

Wanneer de kandidaat zijn eigen energieleverancier kiest, geschiedt de terugbetaling van de kosten voor de levering van tractiestroom door de Koning of zijn afgevaardigde overeenkomstig de door de Koning vastgestelde nadere regels.

Indien gedurende het betreffende semester het totaal van de terugbetalingen waarop de betreffende kandidaten aanspraak kunnen maken overeenkomstig het tweede en derde lid, het voorschot overschrijdt waarover Infrabel in toepassing van artikel 4 beschikt, wordt deze financiële steun beperkt tot een *pro rata* van het beschikbare voorschot op basis van de gefactureerde bedragen.

Wanneer de kandidaat overeenkomstig het vierde lid een energieleverancier naar keuze kiest, wordt bij de berekening van de terugbetaling van de kosten voor de tractiestroomvoorziening rekening gehouden met de toepassing van het vijfde lid.

§ 2. De activiteiten van begunstigde kandidaten vallen onder een overeenkomst gesloten met Infrabel in het kader van de procedure voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit als bedoeld in de artikelen 27 en volgende van de Spoorcodex.

Om in aanmerking te komen voor de in paragraaf 1 bedoelde financiële steun moeten de kandidaten overeenkomstig de nadere regels die gedefinieerd zijn in de netverklaring de nodige informatie verstrekken waaruit blijkt dat de samenstelling van de treinen voldoet aan de in artikel 2, 3°, bedoelde definitie.

§ 3. Het steunmechanisme bedoeld in paragraaf 1 is in overeenstemming met de volgende beginselen:

1° het treedt in werking vanaf 1 januari 2023 en eindigt op 31 december 2024;

2° het is van toepassing op het reizigersvervoer per nachttreinen;

3° het is beperkt tot treinen die daadwerkelijk in België hebben gereden.

Chapitre 3

Compensation financière préalable suite au soutien financier envers les trains de nuit

Art. 4. Infrabel reçoit une compensation financière préalable au soutien financier visé à l'article 3, § 1^{er}. Le paiement de cette compensation est soumis aux conditions suivantes:

1° pour chaque semestre compris dans la durée d'application du mécanisme prévu à l'article 3, l'État verse à Infrabel une provision égale à 50 % du budget annuel exprimé en euros inscrit au budget général des dépenses. Chacun de ces versements est réalisé au plus tard trente jours avant la fin du semestre concerné. Si cette dernière échéance ne peut pas être respectée en raison de la date de publication des présentes dispositions, les montants dont le versement a été retardé sont versés à Infrabel au plus tard trente jours après cette publication.

2° d'éventuels excédents des provisions versées pour le premier semestre de chaque année restent à la disposition d'Infrabel et augmentent la provision disponible pour le semestre suivant. À la fin de chaque année, l'éventuel excédent est remboursé à l'État par Infrabel au plus tard 6 mois après la fin de cette année.

Art. 5. Infrabel fournit, au plus tard le 30 avril de chaque année, au Roi ou son délégué les justificatifs de la bonne mise en œuvre de ce mécanisme de soutien financier au cours de l'année précédente. Ces justificatifs contiennent notamment:

1° un rapport détaillé des factures payées par les candidats concernés et des remboursements accordés en application des présentes dispositions;

2° les trains-kilomètres effectifs parcourus en Belgique par les trains des candidats concernés en application des présentes dispositions.

Infrabel fournit toute information complémentaire exigée par le Roi ou son délégué dans un délai de 15 jours ouvrables.

Chapitre 4

Conditions particulières pour les bénéficiaires

Art. 6. Le montant du soutien financier visé à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, par semestre est limité à 30 % du coût total des activités du candidat en termes de transport ferroviaire de voyageurs par trains de nuit sur le territoire belge pour le semestre concerné.

Les candidats contre lesquels des injonctions de remboursement ont été décidées par la Commission européenne ne peuvent bénéficier du présent système de soutien financier pour autant que les montants visés par l'injonction n'ont pas été remboursés.

Hoofdstuk 3

Voorafgaande financiële compensatie ten gevolge van financiële steun voor nachttreinen

Art. 4. Infrabel krijgt een financiële compensatie voorafgaand aan de in artikel 3, § 1, bedoelde financiële steun. De betaling van deze compensatie is onderworpen aan de volgende voorwaarden:

1° voor elk semester dat inbegrepen is in de duur van de toepassing van het mechanisme voorzien in artikel 3 betaalt de Staat aan Infrabel een voorschot gelijk aan 50 % van het jaarlijkse budget uitgedrukt in euro ingeschreven in de algemene uitgavenbegroting. Elk van deze betalingen wordt gedaan ten laatste dertig dagen voor het einde van het desbetreffende semester. Indien deze laatste vervaldag niet nageleefd kan worden wegens de datum van bekendmaking van de huidige bepalingen, worden de bedragen waarvan de betaling vertraagd is, betaald aan Infrabel ten laatste dertig dagen na deze bekendmaking.

2° eventuele overschotten van de voorschotten die betaald worden voor het eerste semester van elk jaar blijven ter beschikking van Infrabel en verhogen het voorschot dat beschikbaar is voor het daaropvolgende semester. Op het einde van elk jaar wordt het eventuele overschot door Infrabel terugbetaald aan de Staat ten laatste 6 maanden na het einde van dit jaar.

Art. 5. Infrabel bezorgt ten laatste 30 april van elk jaar aan de Koning of zijn afgevaardigde de verantwoordingsstukken voor de goede tenuitvoerlegging van dit financiële steunmechanisme tijdens het voorafgaande jaar. Deze verantwoordingsstukken bevatten met name:

1° een gedetailleerd rapport van de facturen betaald door de betrokken kandidaten en in toepassing van deze bepalingen toegekende terugbetalingen;

2° de werkelijk afgelegde treinkilometers die in België zijn afgelegd door treinen van betrokken kandidaten in toepassing van deze bepalingen.

Infrabel bezorgt elke bijkomende informatie die de Koning of zijn afgevaardigde eist binnen een termijn van 15 werkdagen.

Hoofdstuk 4

Bijzondere voorwaarden voor de begunstigen

Art. 6. Het bedrag van de in artikel 3, § 1, tweede lid, bedoelde financiële steun is per semester beperkt tot 30 % van de totale kosten van de activiteiten van de kandidaat op vlak van reizigersvervoer per nachttrein op het Belgische grondgebied voor het betrokken semester.

De kandidaten waartegen de Europese Commissie een terugbetalingsbevel heeft uitgevaardigd, komen niet in aanmerking voor de financiële steun, voor zover de bedragen waarop het bevel betrekking heeft, niet terugbetaald zijn.

Les entreprises en difficultés telles que définies par les lignes directrices de la Commission européenne concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers ne sont pas éligibles au bénéfice du présent système de soutien financier.

Les candidats attestent du respect des alinéas 1^{er} et 2 par une déclaration sur l'honneur annexée au contrat visé à l'article 3, paragraphe 2 qu'Infrabel communique au Roi ou son délégué sans retard.

Chapitre 5

Pouvoir de contrôle

Art. 7. § 1^{er}. Les candidats conservent et tiennent à disposition du Roi ou son délégué la documentation permettant de justifier:

1° le coût total des activités du candidat en termes de transport ferroviaire de voyageurs par trains de nuit sur le territoire belge par semestre;

2° le coût d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par semestre, le coût de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction et le coût de l'approvisionnement en courant de traction, par train-kilomètre, MWh et passager-kilomètre pour le réseau ferroviaire belge;

3° le nombre de voyageurs transportés et/ou montés en gare sur le territoire belge;

4° la preuve de la composition du train de nuit.

§ 2. Les candidats fournissent toute information complémentaire exigée par le Roi ou son délégué, permettant de vérifier le bon respect des conditions d'octroi, dans un délai de 15 jours ouvrables.

Au cours de cette période, le Roi ou son délégué peut également effectuer des contrôles des documents visés au § 1^{er} ou de tout autre document qu'il juge utile pour, entre autres, vérifier le respect des conditions d'octroi.

§ 3. En cas de soutien financier visé à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, indu ou au bénéfice d'un candidat ne respectant pas les conditions d'octroi, le Roi ou son délégué introduit auprès du candidat concerné une demande de remboursement.

Le remboursement intervient dans un délai d'un mois après que le Roi ou son délégué en a informé le demandeur par envoi recommandé.

En l'absence de paiement dans le délai visé à l'alinéa 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,

De ondernemingen in moeilijkheden zoals bepaald door de Richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden komen niet in aanmerking voor het huidige systeem van financiële steun.

De kandidaten staven de naleving van het eerste en tweede lid door een verklaring op erewoord dat gevoegd wordt aan de overeenkomst bedoeld in artikel 3, paragraaf 2, dat Infrabel onverwijld overmaakt aan de Koning of zijn afgevaardigde.

Hoofdstuk 5

Controlebevoegdheid

Art. 7. § 1. De kandidaten bewaren en houden de documentatie ter beschikking van de Koning of zijn afgevaardigde die het mogelijk maakt het volgende te staven:

1° de totale kost van de activiteiten van de kandidaat op vlak van reizigersvervoer per nachttrein op het Belgisch grondgebied per semester;

2° de gebruikskost voor de Belgische spoorweginfrastructuur per semester en de kosten van transport en distributie voor de levering van tractiestroom en de kosten van de levering van tractiestroom, per treinkilometer, MWh en per reizigers-kilometer voor het Belgische spoorweginfrastructuur;

3° het aantal reizigers dat is vervoerd en/of ingestapt in stations op Belgisch grondgebied;

4° het bewijs van de samenstelling van de nachttrein.

§ 2. De kandidaten leveren elke bijkomende informatie, verzocht door de Koning of zijn afgevaardigde, die toestaat om de goede naleving van de toekenningsvoorwaarden te toetsen, binnen een termijn van 15 werkdagen.

Tijdens deze periode kan de Koning of zijn afgevaardigde eveneens overgaan tot de controle van de in § 1 bedoelde documenten of van elk ander document dat hij nuttig acht, onder meer om na te gaan of de toekenningsvoorwaarden zijn nageleefd.

§ 3. In het geval van een financiële steun bedoeld in artikel 3, § 1, tweede lid, die onterecht is of ten gunste van een kandidaat die niet voldoet aan de toekenningsvoorwaarden, dient de Koning of zijn afgevaardigde een verzoek tot terugbetaling in bij de betrokken kandidaat.

De terugbetaling geschiedt binnen een termijn van drie maanden nadat de Koning of zijn afgevaardigde de verzoeker in kennis heeft gesteld bij aangetekend schrijven.

Bij afwezigheid van betaling binnen de termijn bedoeld in het tweede lid, belast de Koning of zijn afgevaardigde de algemene administratie van de inning en invordering met de terugvordering bij wijze van dwangsom van de betrokken

conformément à l'article 3 de la loi domaniale du 22 décembre 1949. Les montants indus ainsi recouverts reviennent au Trésor.

Chapitre 6

Dispositions finales

Art. 8. Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

ten onrechte ontvangen steun, overeenkomstig artikel 3 van de Domaniale Wet van 22 december 1949. De aldus teruggevorderde verschuldigde bedragen worden teruggestort in de Schatkist.

Hoofdstuk 6

Slotbepalingen

Art. 8. De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

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.)	_Jérémy Voglaire, jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be tél: 02/ 277 36 17

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Avant-projet de loi concernant le soutien au transport de voyageurs par trains de nuit	
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 trouve son origine dans l'accord de gouvernement et vise à mettre en place rapidement un système d'aide visant à soutenir le démarrage des activités des candidats fournissant des services de transport par trains de nuit. Soutenir le développement de tels services s'inscrit dans l'objectif général de report modal vers le rail.	
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, consultation de la Secrétaire d'Etat au Budget, du Conseil d'Etat et des partenaires prenants du secteur ferroviaire.
---	---

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

Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :	Données communiquées par les opérateurs concernés.
---	--

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

[_09/06/2022](#)

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, diabètes 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

Compte tenu du fait que le transport ferroviaire présente moins d'externalités négatives que les modes de transport concurrents, son développement permet d'avoir un impact positif sur la santé dans sa globalité.

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

Le système d'aide vise justement à soutenir le démarrage de services de trains de nuit, ce qui contribue à l'apparition de nouveaux services et de nouveaux opérateurs.

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. Le système d'aide s'insère, en termes de mise en œuvre, dans la facturation de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire du gestionnaire de l'infrastructure. Il est automatique et n'implique pas de nouvelles formalités.
- b.

↓ 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. b.
3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?
- a. b.
4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?
- a. b.
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

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	☒ Pas d'impact ↓ Expliquez.

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.
L'objectif du régime d'aide vise à permettre l'apparition de nouveaux services de transport de voyageurs par trains de nuit qui peuvent concurrencer l'avion notamment.		☐ 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 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. 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, SOx, NOx, NH3), 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. ☐ Pas d'impact
Voir §15 Changements climatiques		

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>○ sécurité alimentaire</td> <td>○ revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)</td> </tr> <tr> <td>○ santé et accès aux médicaments</td> <td>○ mobilité des personnes</td> </tr> <tr> <td>○ travail décent</td> <td>○ environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)</td> </tr> <tr> <td>○ commerce local et international</td> <td>○ paix et sécurité</td> </tr> </table>		○ sécurité alimentaire	○ revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)	○ santé et accès aux médicaments	○ mobilité des personnes	○ travail décent	○ environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)	○ commerce local et international	○ paix et sécurité
○ sécurité alimentaire	○ revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)								
○ santé et accès aux médicaments	○ mobilité des personnes								
○ travail décent	○ environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)								
○ commerce local et international	○ paix et sécurité								
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.								
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.vereenvoudiging.be

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	Mijnheer George 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.)	Jérémy Voglaire, jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be tél: 02/ 277 36 17

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Voorontwerp van wet betreffende de steun voor het reizigersvervoer per nachttreinen __
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Het wetsontwerp vloeit voort uit het regeerakkoord en strekt tot doel snel een steunregeling in te voeren voor het opstarten van de activiteiten voor kandidaten die nachttreinen aanbieden. Ondersteuning en ontwikkeling van dergelijke diensten maakt deel uit van de algemene doelstelling van de modal shift naar het spoor.
Impactanalyses reeds uitgevoerd	☐ Ja Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: __ ☒ Nee

Raadpleging over het ontwerp van regelgeving .c.

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:	Inspecteur van Financiën, Vereniging van de gewesten, overleg met de staatssecretaris voor Begroting, de Raad van State en de belanghebbenden uit de spoorsector.
--	---

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:	Gegevens vestrekt door de betrokken exploitanten
--	--

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

09/06/2022

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.

- 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.

- 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.

- 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



- 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.

- 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

Aangezien het spoorvervoer minder negatieve externe effecten heeft dan concurrerende vervoersmodi, kan de ontwikkeling ervan een positief effect hebben op de gezondheid als geheel. _ _

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 steunregeling is bedoeld om het opstarten van nachttrains te ondersteunen, hetgeen bijdraagt tot de opkomst van nieuwe diensten en nieuwe exploitanten.

Investerings .8.

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

☐ 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 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 deze 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. [De steunregeling wordt geïmplementeerd als onderdeel van de facturering door de infrastructuurbeheerder voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Het is automatisch en vereist geen nieuwe formaliteiten.](#)

b.

↓ 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.

b.

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

a.

b.

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

a.

b.

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

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	☒ Geen impact ↓ Leg uit.

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. ☐ Geen impact
De doelstelling van de steunmaatregel is om de opkomst mogelijk te maken van nieuwe passagiersdiensten per nachtreinen die met luchtvaart kunnen concurreren.		

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. ☐ Geen impact
Spoorvervoer wordt beschouwd als een duurzame vervoerswijze omdat het weinig broeikasgassen en fijn stof uitstoot. Het spoorvervoer neemt dan ook een prominente plaats in binnen de ontwikkelingsstrategieën voor een duurzamere mobiliteit, wat met name tot uiting komt in het nationaal energie-klimaatplan dat België eind 2019 bij de Europese Commissie heeft ingediend. Het nieuwe steunmechanisme moet het mogelijk maken de ontwikkeling van het spoorvervoer in de komende jaren te ondersteunen en aldus bij te dragen tot de verwezenlijking van de voor België vastgestelde doelstellingen inzake de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.		

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.

Luchtkwaliteit (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	☒ Geen impact

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.		
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☐ Geen impact

[Zie §15 Klimaatverandering](#)

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	☒ Geen impact

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

Inachtname 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: <table border="0"> <tr> <td> - o voedselveiligheid - o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen - o waardig werk - o lokale en internationale handel </td> <td> - o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie) - o mobiliteit van personen - o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling) - o vrede en veiligheid </td> </tr> </table> Indien er geen enkel ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom. Het steunmechanisme heeft geen impact op de ontwikkelingslanden ↓ Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan vraag 2.		- o voedselveiligheid - o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen - o waardig werk - o lokale en internationale handel	- o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie) - o mobiliteit van personen - o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling) - o vrede en veiligheid
- o voedselveiligheid - o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen - o waardig werk - o lokale en internationale handel	- o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie) - o mobiliteit van personen - o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling) - o vrede en veiligheid		
2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). Zie bijlage ↓ 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° 72.790/4 DU 18 JANVIER 2023

Le 20 décembre 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'portant soutien au transport de voyageurs par trains de nuit'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 18 janvier 2023. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, Jacques ENGLEBERT et Marianne DONY, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

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 18 janvier 2023.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, 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-projet[†], 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 n'appelle aucune observation.

Le greffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

Le président,

Martine BAGUET

[†] 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. 72.790/4 VAN 18 JANUARI 2023

Op 20 december 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende de steun voor het reizigersvervoer per nachttreinen'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 18 januari 2023. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, Jacques ENGLEBERT en Marianne DONY, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste 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 18 januari 2023.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, 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[†], de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft behoeft over het voorontwerp geen enkele opmerking te worden gemaakt.

De griffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Martine BAGUET

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

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° candidat: les candidats visés à l'article 3, 11°, du Code ferroviaire;

2° document de référence du réseau: le document visé à l'article 3, 22°, du Code ferroviaire;

3° train de nuit: tout train de transport international de voyageurs desservant au moins une gare en Belgique et composé d'au moins une voiture couchette et/ou voiture lit, dont la circulation est planifiée avec un départ avant 23h30 et une arrivée après 05h00;

4° semestre: la période qui court du 1^{er} janvier au 30 juin, ou du 1^{er} juillet au 31 décembre;

5° voiture couchette: voiture qui peut accueillir des voyageurs assis de jour et allongés de nuit.

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 aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

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

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° kandidaat: de kandidaten als bedoeld in artikel 3, 11°, van de Spoorcodex;

2° netverklaring: de verklaring als bedoeld in artikel 3, 22°, van de Spoorcodex;

3° nachttrein: elke internationale reizigerstrein die ten minste één station in België aandoet en bestaat uit ten minste één couchetterijtuig en/of slaaprijtuig, waarvan het verkeer gepland is met een vertrek vóór 23.30 en die aankomt na 05.00 uur;

4° semester: de periode lopende van 1 januari tot 30 juni, of van 1 juli tot 31 december;

5° couchetterijtuig: rijtuig waarin reizigers overdag kunnen zitten en 's nachts kunnen liggen.

CHAPITRE 2

Le système de soutien financier

Art. 3

§ 1^{er}. Par dérogation aux délais prévus par l'article 8 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel publie dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en vigueur du présent chapitre, déterminée conformément à l'article 8 de la présente loi, dans son document de référence du réseau, les modalités d'application du mécanisme de soutien financier en faveur des candidats qui répondent aux conditions reprises aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

Ce mécanisme consiste, pour les parcours effectifs sur le réseau belge, pour la période de circulation du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2024 inclus, en:

1° le remboursement de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

2° le remboursement des coûts de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction électrique;

3° le remboursement des coûts d'approvisionnement en courant de traction lorsque le candidat s'approvisionne en courant de traction auprès d'Infrabel.

Le soutien financier est versé par Infrabel aux candidats répondant aux conditions visées au paragraphe 2, via un remboursement des montants facturés, au plus tard quarante jours après la fin du semestre concerné.

Lorsque le candidat choisit son propre fournisseur d'énergie, le remboursement des coûts d'approvisionnement en courant de traction est effectué par le Roi ou son délégué conformément aux modalités déterminées par le Roi.

Si, au cours du semestre concerné, le total des remboursements auxquels les candidats concernés peuvent prétendre conformément aux alinéas 2 et 3 dépasse la provision dont dispose Infrabel en application de l'article 4, ces soutiens financiers sont limités au *pro rata* de la provision disponible sur base des montants facturés.

Lorsque le candidat opte pour le fournisseur d'énergie de son choix conformément à l'alinéa 4, le calcul du remboursement des coûts de l'approvisionnement

HOOFDSTUK 2

De financiële steunregeling

Art. 3

§ 1. In afwijking van de termijnen voorzien in artikel 8 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, publiceert Infrabel, binnen een termijn van een maand te rekenen vanaf de inwerkingtreding van dit hoofdstuk zoals bepaald overeenkomstig artikel 8 van deze wet, in zijn netverklaring de nadere toepassingsvoorwaarden van de financiële steunregeling ten voordele van de kandidaten die beantwoorden aan de voorwaarden opgenomen in paragrafen 2 en 3 van dit artikel.

Dit mechanisme bestaat, voor de effectieve trajecten op het Belgische netwerk voor de periode van verkeer van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2024, uit:

1° de terugbetaling van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

2° de terugbetaling van de kosten voor het transport en de distributie voor levering van tractiestroom;

3° de terugbetaling van de kosten voor de levering van tractiestroom wanneer de kandidaat tractiestroom afneemt bij Infrabel.

De financiële steun wordt door Infrabel door middel van een terugbetaling van de gefactureerde bedragen betaald aan de kandidaten die voldoen aan de in paragraaf 2 bedoelde voorwaarden, uiterlijk veertig dagen na afloop van het betrokken semester.

Wanneer de kandidaat zijn eigen energieleverancier kiest, geschiedt de terugbetaling van de kosten voor de levering van tractiestroom door de Koning of zijn afgevaardigde overeenkomstig de door de Koning vastgestelde nadere regels.

Indien gedurende het betreffende semester het totaal van de terugbetalingen waarop de betreffende kandidaten aanspraak kunnen maken overeenkomstig het tweede en derde lid, het voorschot overschrijdt waarover Infrabel in toepassing van artikel 4 beschikt, wordt deze financiële steun beperkt tot een *pro rata* van het beschikbare voorschot op basis van de gefactureerde bedragen.

Wanneer de kandidaat overeenkomstig het vierde lid een energieleverancier naar keuze kiest, wordt bij de berekening van de terugbetaling van de kosten voor de

en courant de traction tient compte de l'application de l'alinéa 5.

§ 2. Les activités des candidats bénéficiaires sont couvertes par un contrat conclu avec Infrabel dans le cadre du processus de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire visé aux articles 27 et suivants du Code ferroviaire.

Afin d'être éligibles au soutien financier visé au paragraphe 1^{er}, les candidats soumettent les informations nécessaires démontrant que la composition des trains répond à la définition visée à l'article 2, 3^o, selon les modalités définies dans le document de référence du réseau.

§ 3. Le mécanisme de soutien visé au paragraphe 1^{er} est conforme aux principes suivants:

1^o il entre en application à partir du 1^{er} janvier 2023 et se termine le 31 décembre 2024;

2^o il s'applique au transport de voyageurs par trains de nuit;

3^o il se limite aux trains qui ont effectivement circulé en Belgique.

CHAPITRE 3

Compensation financière préalable suite au soutien financier envers les trains de nuit

Art. 4

Infrabel reçoit une compensation financière préalable au soutien financier visé à l'article 3, § 1^{er}. Le paiement de cette compensation est soumis aux conditions suivantes:

1^o pour chaque semestre compris dans la durée d'application du mécanisme prévu à l'article 3, l'État verse à Infrabel une provision égale à 50 % du budget annuel exprimé en euros inscrit au budget général des dépenses. Chacun de ces versements est réalisé au plus tard trente jours avant la fin du semestre concerné. Si cette dernière échéance ne peut pas être respectée en raison de la date de publication des présentes dispositions, les montants dont le versement a été retardé sont versés à Infrabel au plus tard trente jours après cette publication;

tractiestroomvoorziening rekening gehouden met de toepassing van het vijfde lid.

§ 2. De activiteiten van begunstigde kandidaten vallen onder een overeenkomst gesloten met Infrabel in het kader van de procedure voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit als bedoeld in de artikelen 27 en volgende van de Spoorcodex.

Om in aanmerking te komen voor de in paragraaf 1 bedoelde financiële steun moeten de kandidaten overeenkomstig de nadere regels die gedefinieerd zijn in de netverklaring de nodige informatie verstrekken waaruit blijkt dat de samenstelling van de treinen voldoet aan de in artikel 2, 3^o, bedoelde definitie.

§ 3. Het steunmechanisme bedoeld in paragraaf 1 is in overeenstemming met de volgende beginselen:

1^o het treedt in werking vanaf 1 januari 2023 en eindigt op 31 december 2024;

2^o het is van toepassing op het reizigersvervoer per nachttreinen;

3^o het is beperkt tot treinen die daadwerkelijk in België hebben gereden.

HOOFDSTUK 3

Voorafgaande financiële compensatie ten gevolge van financiële steun voor nachttreinen

Art. 4

Infrabel krijgt een financiële compensatie voorafgaand aan de in artikel 3, § 1, bedoelde financiële steun. De betaling van deze compensatie is onderworpen aan de volgende voorwaarden:

1^o voor elk semester dat inbegrepen is in de duur van de toepassing van het mechanisme voorzien in artikel 3 betaalt de Staat aan Infrabel een voorschot gelijk aan 50 % van het jaarlijkse budget uitgedrukt in euro ingeschreven in de algemene uitgavenbegroting. Elk van deze betalingen wordt gedaan ten laatste dertig dagen voor het einde van het desbetreffende semester. Indien deze laatste vervaldag niet nageleefd kan worden wegens de datum van bekendmaking van de huidige bepalingen, worden de bedragen waarvan de betaling vertraagd is, betaald aan Infrabel ten laatste dertig dagen na deze bekendmaking;

2° d'éventuels excédents des provisions versées pour le premier semestre de chaque année restent à la disposition d'Infrabel et augmentent la provision disponible pour le semestre suivant. À la fin de chaque année, l'éventuel excédent est remboursé à l'État par Infrabel au plus tard 6 mois après la fin de cette année.

Art. 5

Infrabel fournit, au plus tard le 30 avril de chaque année, au Roi ou son délégué les justificatifs de la bonne mise en œuvre de ce mécanisme de soutien financier au cours de l'année précédente. Ces justificatifs contiennent notamment:

1° un rapport détaillé des factures payées par les candidats concernés et des remboursements accordés en application des présentes dispositions;

2° les trains-kilomètres effectifs parcourus en Belgique par les trains des candidats concernés en application des présentes dispositions.

Infrabel fournit toute information complémentaire exigée par le Roi ou son délégué dans un délai de 15 jours ouvrables.

CHAPITRE 4

Conditions particulières pour les bénéficiaires

Art. 6

Le montant du soutien financier visé à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, par semestre est limité à 30 % du coût total des activités du candidat en termes de transport ferroviaire de voyageurs par trains de nuit sur le territoire belge pour le semestre concerné.

Les candidats contre lesquels des injonctions de remboursement ont été décidées par la Commission européenne ne peuvent bénéficier du présent système de soutien financier pour autant que les montants visés par l'injonction n'ont pas été remboursés.

Les entreprises en difficultés telles que définies par les lignes directrices de la Commission européenne concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers ne sont pas éligibles au bénéfice du présent système de soutien financier.

2° eventuele overschotten van de voorschotten die betaald worden voor het eerste semester van elk jaar blijven ter beschikking van Infrabel en verhogen het voorschot dat beschikbaar is voor het daaropvolgende semester. Op het einde van elk jaar wordt het eventuele overschot door Infrabel terugbetaald aan de Staat ten laatste 6 maanden na het einde van dit jaar.

Art. 5

Infrabel bezorgt ten laatste 30 april van elk jaar aan de Koning of zijn afgevaardigde de verantwoordingsstukken voor de goede tenuitvoerlegging van dit financiële steunmechanisme tijdens het voorafgaande jaar. Deze verantwoordingsstukken bevatten met name:

1° een gedetailleerd rapport van de facturen betaald door de betrokken kandidaten en in toepassing van deze bepalingen toegekende terugbetalingen;

2° de werkelijk afgelegde treinkilometers die in België zijn afgelegd door treinen van betrokken kandidaten in toepassing van deze bepalingen.

Infrabel bezorgt elke bijkomende informatie die de Koning of zijn afgevaardigde eist binnen een termijn van 15 werkdagen.

HOOFDSTUK 4

Bijzondere voorwaarden voor de begunstigten

Art. 6

Het bedrag van de in artikel 3, § 1, tweede lid, bedoelde financiële steun is per semester beperkt tot 30 % van de totale kosten van de activiteiten van de kandidaat op vlak van reizigersvervoer per nachttrein op het Belgische grondgebied voor het betrokken semester.

De kandidaten waartegen de Europese Commissie een terugbetalingsbevel heeft uitgevaardigd, komen niet in aanmerking voor de financiële steun, voor zover de bedragen waarop het bevel betrekking heeft, niet terugbetaald zijn.

De ondernemingen in moeilijkheden zoals bepaald door de Europese Commissie in de Richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden komen niet in aanmerking voor het huidige systeem van financiële steun.

Les candidats attestent du respect des alinéas 1^{er} et 2 par une déclaration sur l'honneur annexée au contrat visé à l'article 3, paragraphe 2, qu'Infrabel communique au Roi ou son délégué sans retard.

CHAPITRE 5

Pouvoir de contrôle

Art. 7

§ 1^{er}. Les candidats conservent et tiennent à disposition du Roi ou son délégué la documentation permettant de justifier:

1° le coût total des activités du candidat en termes de transport ferroviaire de voyageurs par trains de nuit sur le territoire belge par semestre;

2° le coût d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par semestre, le coût de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction et le coût de l'approvisionnement en courant de traction, par train-kilomètre, MWh et passager-kilomètre pour le réseau ferroviaire belge;

3° le nombre de voyageurs transportés et/ou montés en gare sur le territoire belge;

4° la preuve de la composition du train de nuit.

§ 2. Les candidats fournissent toute information complémentaire exigée par le Roi ou son délégué, permettant de vérifier le bon respect des conditions d'octroi, dans un délai de 15 jours ouvrables.

Au cours de cette période, le Roi ou son délégué peut également effectuer des contrôles des documents visés au § 1^{er} ou de tout autre document qu'il juge utile pour, entre autres, vérifier le respect des conditions d'octroi.

§ 3. En cas de soutien financier visé à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, indu ou au bénéfice d'un candidat ne respectant pas les conditions d'octroi, le Roi ou son délégué introduit auprès du candidat concerné une demande de remboursement.

Le remboursement intervient dans un délai d'un mois après que le Roi ou son délégué en a informé le demandeur par envoi recommandé.

De kandidaten staven de naleving van het eerste en tweede lid door een verklaring op erewoord dat gevoegd wordt aan de overeenkomst bedoeld in artikel 3, paragraaf 2, dat Infrabel onverwijld overmaakt aan de Koning of zijn afgevaardigde.

HOOFDSTUK 5

Controlebevoegdheid

Art. 7

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

1° de totale kost van de activiteiten van de kandidaat op vlak van reizigersvervoer per nachttrein op het Belgisch grondgebied per semester;

2° de gebruikskost voor de Belgische spoorweginfrastructuur per semester en de kosten van transport en distributie voor de levering van tractiestroom en de kosten van de levering van tractiestroom, per treinkilometer, MWh en per reizigerskilometer voor het Belgische spoorwegnet;

3° het aantal reizigers dat is vervoerd en/of ingestapt in stations op Belgisch grondgebied;

4° het bewijs van de samenstelling van de nachttrein.

§ 2. De kandidaten leveren elke bijkomende informatie, verzocht door de Koning of zijn afgevaardigde, die toestaat om de goede naleving van de toekenningsvoorwaarden te toetsen, binnen een termijn van 15 werkdagen.

Tijdens deze periode kan de Koning of zijn afgevaardigde eveneens overgaan tot de controle van de in § 1 bedoelde documenten of van elk ander document dat hij nuttig acht, onder meer om na te gaan of de toekenningsvoorwaarden zijn nageleefd.

§ 3. In het geval van een financiële steun bedoeld in artikel 3, § 1, tweede lid, die onterecht is of ten gunste van een kandidaat die niet voldoet aan de toekenningsvoorwaarden, dient de Koning of zijn afgevaardigde een verzoek tot terugbetaling in bij de betrokken kandidaat.

De terugbetaling geschiedt binnen een termijn van drie maanden nadat de Koning of zijn afgevaardigde de verzoeker in kennis heeft gesteld bij aangetekend schrijven.

En l'absence de paiement dans le délai visé à l'alinéa 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 6

Dispositions finales

Art. 8

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

Donné à Bruxelles, le 6 mars 2023

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

Bij afwezigheid van betaling binnen de termijn bedoeld in het tweede lid, belast de Koning of zijn afgevaardigde de algemene administratie van de inning en invordering met de terugvordering bij wijze van dwangsom van de betrokken ten onrechte ontvangen steun, overeenkomstig artikel 3 van de Domaniale Wet van 22 december 1949. De aldus teruggevorderde verschuldigde bedragen worden teruggestort in de Schatkist.

HOOFDSTUK 6

Slotbepalingen

Art. 8

De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Gegeven te Brussel, 6 maart 2023

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet