

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 juin 2023

PROJET DE LOI**portant aide au transport ferroviaire
de marchandises par wagons isolés****Sommaire****Pages**

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet de loi	15
Analyse d'impact	21
Avis du Conseil d'État	35
Projet de loi	38

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 juni 2023

WETSONTWERP**houdende steun voor het goederenvervoer
per spoor per geïsoleerde wagons****Inhoud****Blz.**

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	15
Impactanalyse	28
Advies van de Raad van State	35
Wetsontwerp	38

**DE URGENTIEVERKLARING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

09737

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 12 juin 2023.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 13 juin 2023.

De regering heeft dit wetsontwerp op 12 juni 2023 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 13 juni 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 mise en place d'un mécanisme de soutien pour les entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser les services de triage automatique de l'installation de triage d'Anvers-Nord. Sur présentation de factures de triage, les entreprises ferroviaires bénéficieront d'un remboursement d'une partie, voire de la totalité des coûts supportés pour le triage de leurs wagons isolés. Ce système d'aide vise à promouvoir l'utilisation de l'unique installation de triage automatique belge avec pour objectif de réduire la congestion des installations ferroviaires et d'encourager le report modal de la route vers le rail.

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp is bedoeld om een ondersteuningsmechanisme in te stellen voor spoorwegondernemingen die gebruik willen maken van de automatische trieerdiensten van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord. Op vertoon van de rangeerfacturen krijgen de spoorwegondernemingen een gedeeltelijke of zelfs volledige terugbetaling van de kosten die ze betaalden voor de triage van hun afzonderlijke wagons. Deze steunregeling moet het gebruik van de enige Belgische automatische trieerinstallatie bevorderen om zo de congestie van de spoorweginstallaties te verminderen en de modal shift van de weg naar het spoor te bevorderen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Ce projet de loi vise à mettre en place un régime d'aide encourageant les entreprises ferroviaires transportant des marchandises par wagons isolés à recourir à l'installation de triage d'Anvers-Nord pour leurs opérations de triage afin d'améliorer la performance du réseau ferroviaire et promouvoir le transfert modal de la route vers le rail.

Le transport ferroviaire occupe en effet une place centrale dans le développement d'une mobilité durable et la lutte contre la congestion des villes et des ports belges.

En exécution de l'Accord du gouvernement fédéral¹ et de la "Vision Rail 2040"², le Conseil des ministres a approuvé le 30 septembre 2022, sur proposition du ministre de la Mobilité Georges Gilkinet, un plan d'actions visant à contribuer au doublement du volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030: le Plan Marchandises.

Ce plan s'enracine également dans une consultation élargie du secteur. Il constitue une réponse explicite à l'exercice du "Rail Roadmap 2030"³ d'août 2021, élaboré par l'ensemble des parties prenantes du transport ferroviaire de marchandises en Belgique.

Un tel doublement des volumes de marchandises transportées par rail d'ici 2030 représenterait, tenant compte de l'augmentation escomptée de la demande de transport de fret, une augmentation de la part modale du rail de 10 à 16 %.

L'objectif particulier de l'aide est de contribuer à la réduction significative des émissions de 1,5 millions de tonnes de CO₂ par an en Belgique en évitant la circulation de 11 millions de trajets en camion par an à l'horizon 2030⁴. Le régime d'aide doit ainsi contribuer à atteindre les objectifs européens et belges de réduction

¹ L'intégralité de l'accord du gouvernement est disponible à cette adresse: https://www.belgium.be/sites/default/files/Accord_de_gouvernement_2020.pdf

² L'intégralité de Vision Rail 2040 est disponible à l'adresse suivante: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/publicaties%20en%20statistieken/20220506_vision_rail_2040_-_versionlongue_fr.pdf

³ Accessible à l'adresse suivante: https://www.railroadmap2030.be/wp-content/uploads/2021/09/PM_Rail-Roadmap-2030_Visiedoc_FR_Interactive.pdf

⁴ Plan Marchandises, p. 4.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Met dit wetsontwerp wordt beoogd een steunregeling in te stellen om spoorwegondernemingen die goederen per geïsoleerde wagons vervoeren ertoe aan te zetten voor hun rangeeractiviteiten gebruik te maken van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord, teneinde de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren en de *modal shift* van de weg naar het spoor te bevorderen.

Het spoorvervoer speelt een centrale rol in de ontwikkeling van duurzame mobiliteit en de strijd tegen de congestie in de Belgische steden en havens.

In uitvoering van het federale Regeerakkoord¹ en de "Spoorvisie 2040"², heeft de Ministerraad op 30 september 2022, op voorstel van minister van Mobiliteit Georges Gilkinet, een actieplan goedgekeurd dat moet bijdragen tot de verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030: het Plan Goederenvervoer.

Dit plan is ook gebaseerd op een breed overleg met de sector. Het is een expliciet antwoord op de oefening "Rail Roadmap 2030"³ van augustus 2021, ontwikkeld door alle belanghebbenden van het goederenvervoer per spoor in België.

Rekening houdend met de verwachte toename van de vraag naar goederenvervoer, zou een dergelijke verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 een stijging van het modale aandeel van het spoor van 10 naar 16 % betekenen.

De specifieke doelstelling van de steun is bij te dragen tot een aanzienlijke vermindering van 1,5 miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar in België door tegen 2030 11 miljoen vrachtwagenritten per jaar te vermijden⁴. De steunregeling moet in andere woorden bijdragen tot de verwezenlijking van de Europese en Belgische doelstellingen om de

¹ De volledige Regeerakkoord is beschikbaar op: https://www.belgium.be/sites/default/files/Regeerakkoord_2020.pdf

² De volledige Spoorvisie 2040 is beschikbaar op: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/publicaties%20en%20statistieken/20220506_spoorvisie_2040_-_lange_versie_nl.pdf

³ Toegankelijk op: https://www.railroadmap2030.be/wp-content/uploads/2021/09/PM_Rail-Roadmap-2030_Visiedoc_NL_Interactive.pdf

⁴ Plan Goederenvervoer, blz. 4.

des émissions CO₂ de 55 % à l'horizon 2030, en comparaison avec les niveaux d'émissions de 1990, puis de neutralité carbone en 2050.

Par ailleurs, outre les éléments relatifs à l'environnement et à la décongestion du trafic routier, le transport de wagons isolés permet, entre autre, d'assurer un transport plus sécurisé de produits dangereux.

Une telle gestion devrait permettre de recourir de façon accrue à l'installation de triage d'Anvers-Nord et de résorber les problèmes de congestion sur le réseau ferroviaire belge causés par des opérations de triage réalisées manuellement. Une telle gestion devrait en outre inciter les entreprises ferroviaires offrant du transport de wagons isolés à organiser ce transport sous leur propre licence et favoriser l'apparition de nouveaux entrants sur ce segment.

L'ambition de ce gouvernement est plus que jamais de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. Vieux pays industriel, la Belgique a construit son essor avec le train au XIX^e siècle. Au XXI^e siècle, notre pays renoue avec celui-ci pour être le fer de lance de la transition écologique.

Le train présente des atouts uniques pour combiner prospérité économique, développement équilibré des territoires, emplois qualifiés et non-délocalisables, société décarbonée et amélioration de la qualité de l'air. Il faut savoir qu'en 2022 la Belgique a perdu presque 1 % de son PIB – soit plus de 4 milliards d'euros – dans la congestion automobile⁵. Pire, nous perdons 6500 êtres chers chaque année en raison de la mauvaise qualité de l'air. *A contrario*, les investissements dans les infrastructures ferroviaires ont un réel effet levier: pour 1 euro injecté dans ce secteur, c'est 2,8 euros de retour dans l'économie⁶. Le rail présente de surcroît en Belgique un bilan carbone incomparablement plus bénéfique que la route ou l'aérien.

Aussi, pour maintenir durablement le transfert modal de la route vers le rail, il y a lieu d'intervenir au bénéfice du transport de marchandises par wagon isolé. Sans cela, il existe un risque réel d'un retour des flux de marchandises en sens inverse – autrement dit vers un transport purement routier.

Le transport par wagon isolé, appelé aussi trafic diffus ou "*Single Wagon Load*" (SWL), désigne l'ensemble des wagons conventionnels (par opposition aux wagons

CO₂-uitstoot tegen 2030 met 55 % te verminderen ten opzichte van het emissieniveau van 1990 en vervolgens tegen 2050 koolstofneutraliteit te bereiken.

Naast de aspecten milieu en ontlasting van het wegverkeer maakt verspreid vervoer (per geïsoleerde wagons) onder meer een veiliger vervoer van gevaarlijke producten mogelijk.

Een dergelijk beheer moet het mogelijk maken het rangeerterrein van Antwerpen-Noord beter te benutten en de congestieproblemen op het Belgische spoorweginet als gevolg van handmatige rangeeroperaties op te lossen. Een dergelijk beheer moet ook de spoorwondernemingen die verspreidvervoer aanbieden ertoe aanzetten dit vervoer onder hun eigen vergunning te organiseren en aldus de komst van nieuwkomers in dit segment te bevorderen.

Deze regering heeft meer dan ooit de ambitie om van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in België te maken. Als oud industrieland bouwde België zijn groei op met de trein in de 19^e eeuw. In de 21^e eeuw vernieuwt ons land de banden met de trein om de ecologische transitie te bespoedigen.

De trein biedt unieke voordelen: een combinatie van economische welvaart, een evenwichtige ontwikkeling van de grondgebieden, gekwalificeerde en niet-verspreidbare banen, een koolstofarme samenleving en een betere luchtkwaliteit. Het is belangrijk om te weten dat België in 2022 bijna 1 % van zijn bbp – meer dan 4 miljard euro – heeft verloren aan congestie⁵. Erger nog, we verliezen elk jaar 6500 dierbaren door de slechte luchtkwaliteit. Anderzijds hebben investeringen in spoorweginfrastructuur een reëel hefboomeffect: voor elke euro die in deze sector wordt geïnvesteerd, vloeit 2,8 euro terug naar de economie⁶. Bovendien heeft het spoor in België een onvergelijkbaar gunstigere koolstofbalans dan het weg- of luchtvervoer.

Om de modal shift van de weg naar het spoor op lange termijn in stand te houden, moet er dus worden ingegrepen ten gunste van het goederenvervoer per geïsoleerde wagons. Anders bestaat er een reëel gevaar dat de goederenstromen weer de andere kant opgaan, namelijk naar het zuivere wegvervoer.

Het vervoer per geïsoleerde wagons, ook bekend als verspreid vervoer of "*Single Wagon Load*" (SWL), verwijst naar alle conventionele wagons (in tegenstelling

⁵ Cf le *Mobility Dashboard* de la FEB: <https://www.mobilitydashboard.be/fr/congestion/cost-of-congestion/>

⁶ Chiffres du cabinet Deloitte, basés sur les données du Bureau Fédéral du Plan, pour une étude commandée par Infrabel publiée en 2020.

⁵ Zie de *Mobility Dashboard* van de FEB: <https://www.mobilitydashboard.be/nl/congestion/cost-of-congestion/>

⁶ Cijfers van het kabinet van Deloitte, gebaseerd op gegevens van het Federaal Planbureau, voor een studie besteld door Infrabel en gepubliceerd in 2020.

intermodaux) provenant de ou allant vers un point de desserte en Belgique. Ces wagons sont expédiés isolément ou par lots, ensuite regroupés par triage(s) pour être inséré dans des trains reliant les gares de triage où ils sont de nouveau manœuvrés pour être dirigés vers les diverses destinations.

Le trafic diffus fait partie intégrante de la chaîne logistique. Il est typiquement utilisé par la métallurgie et la (péto)chimie. En outre, pour des raisons de sécurité, le secteur péto(chimique) est confronté à l'impossibilité d'utiliser un autre mode de transport pour ses envois, dont la dangerosité et les volumes importants doivent obligatoirement utiliser le système ferroviaire.

Ce type de transport renforce en outre les autres types de transport ferroviaire de marchandises, tels que le transport de longue distance, et contribue ainsi à la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises par rapport à d'autres modes de transport, plus polluants.

Il joue un rôle important dans l'économie belge, et en particulier pour⁷:

- a) les investissements réalisés et à réaliser en Belgique;
- b) l'emploi;
- c) l'attractivité des sites industriels notamment dans la (péto)chimie et la métallurgie;
- d) la chaîne d'approvisionnement de l'industrie; et
- e) la compétitivité des ports maritimes belges.

Cependant le transport par wagons isolés, exercé par les entreprises ferroviaires, est structurellement déficitaire⁸. Malgré la libéralisation complète du transport ferroviaire de marchandises, certaines défaillances du marché subsistent, notamment dans le segment du transport par wagon isolé, justifiant l'intervention des pouvoirs publics dans ce domaine. Son inconvénient concurrentiel est attribuable aux coûts fixes additionnels (personnel, locomotives de manœuvre, infrastructure de gare, etc.) générés tant par le triage des wagons en cours d'acheminement que par la collecte et la redistribution des wagons entre la dernière gare de triage et les clients finaux (problématique du first/last mile). Par comparaison, le transport routier ne subit aucune opération au cours d'un trajet qui peut être réalisé de porte-à-porte.

⁷ Idem, point 40.

⁸ Idem, point 10.

tot intermodale wagons) die komen van of gaan naar een bedieningspunt in België. Deze wagons worden afzonderlijk of in groepen verzonden en vervolgens gegroepeerd per triage(s) om te worden opgenomen in treinen die de rangeerstations met elkaar verbinden, waar zij opnieuw naar de verschillende bestemmingen worden opgestuurd.

Het verspreid verkeer is een integraal onderdeel van de logistieke keten. Het wordt gewoonlijk gebruikt in de metallurgie en de (petro)chemische industrie. Bovendien is het voor de petrochemische sector om veiligheidsredenen onmogelijk om een ander vervoermiddel te gebruiken voor zijn transporten, waarvan de gevaarlijkheid en de grote volumes het gebruik van het spoorwegsysteem noodzakelijk maken.

Dit type vervoer versterkt ook andere typen van goederenvervoer per spoor, zoals het langeafstandsvervoer, en draagt zo bij tot het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor ten opzichte van andere, meer vervuilende vervoersmodi.

Het speelt een belangrijke rol in de Belgische economie, en in het bijzonder voor⁷:

- a) in België verrichte en te verrichten investeringen;
- b) werkgelegenheid;
- c) de aantrekkelijkheid van industrievestigingen, met name in de (petro)chemische en de metallurgische sector;
- d) de industriële bevoorradingsketen; en
- e) het concurrentievermogen van de Belgische zeehavens.

Verspreid vervoer, uitgevoerd door spoorwegondernemingen, is echter structureel verliesgevend⁸. Ondanks de volledige liberalisering van het goederenvervoer per spoor blijven er enkelen tekortschieten van de markt bestaan, met name in het segment van het vervoer per geïsoleerde wagons, hetgeen overheidsingrijpen op dit gebied rechtvaardigt. Het concurrentienadeel is te wijten aan de extra vaste kosten (personeel, rangeer locomotieven, stationsinfrastructuur, enz.) die zowel het rangeren van de wagons onderweg als het verzamelen en herverdelen van de wagons tussen het laatste rangeerterrein en de eindgebruikers (het first/last mile-problematiek) met zich brengt. In vergelijking ondergaat het wegvervoer geen handelingen tijdens het traject dat van deur tot deur kan worden afgelegd.

⁷ Idem, punt 40.

⁸ Idem, punt 10.

Or, le transport de marchandises par wagons isolés est particulièrement vulnérable à la concurrence exercée par la route. La Commission européenne a déjà constaté que du point de vue de la demande, les services de transport de wagons isolés présentaient une substituabilité plus importante avec les services de transport routier que les trains complets⁹.

En Belgique, le transport par wagons isolés représente environ un cinquième des tonnages transportés par chemin de fer.

90 % de ce trafic transite par le port d'Anvers, le deuxième plus grand port logistique d'Europe.

En l'absence d'aide, le transport de marchandises par wagons isolés n'est pas viable.

La réduction, voire l'arrêt du transport de marchandises par wagons isolés, aurait dès lors des effets néfastes tant sur l'environnement, la mobilité, le développement durable et la sécurité routière que sur l'économie belge.

Le régime d'aide entend compenser une partie des coûts additionnels de ce type de transport.

Pour cette raison, le régime d'aide vise à réduire les coûts externes afin d'encourager un transfert modal vers le rail, car il produit moins de coûts externes que d'autres modes tels que le transport routier, conformément au point 98(b) de la Communication de la Commission 2008/C 184/07 relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires.

Le régime de soutien au transport diffus introduit par la loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes, modifiée par la loi du 15 mai 2014 portant des dispositions concernant la mobilité, puis prolongé successivement par la loi du 10 août 2015 portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016 et la loi du 5 mai 2017 concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020, et prolongé pour l'année 2021 par la loi du 20 mai 2020 visant à prendre des mesures de lutte contre la propagation du coronavirus SARS-CoV-2 en matière ferroviaire, prévoyait le versement de 0,57 euro pour chaque kilomètre parcouru en Belgique par wagon isolé. Selon une étude réalisée pour le compte du SPF Mobilité et Transports (Stratec (2020), "Évaluation du régime d'aide au transport

Het goederenvervoer per geïsoleerde wagons is echter bijzonder kwetsbaar voor concurrentie van het wegvervoer. De Europese Commissie heeft reeds vastgesteld dat vanuit het oogpunt van de vraag verspreid vervoersdiensten meer substituëerbaar zijn met wegvervoer dan bloktreinen⁹.

In België is het vervoer per geïsoleerde wagons goed voor ongeveer een vijfde van het per spoor vervoerde tonnage.

90 % van dit verkeer passeert via de haven van Antwerpen, de tweede grootste logistieke haven van Europa.

Zonder steun is het goederenvervoer per geïsoleerde wagons niet economisch haalbaar.

Vermindering of zelfs stopzetting van het goederenvervoer per geïsoleerde wagons zou derhalve negatieve gevolgen hebben voor het milieu, de mobiliteit, de duurzame ontwikkeling en de verkeersveiligheid, alsmede voor de Belgische economie.

De steunregeling is bedoeld om een deel van de extra kosten van dit soort vervoer te compenseren.

Daarom wordt met de steunregeling beoogd de externe kosten te drukken om een modale shift naar het spoorvervoer aan te moedigen, aangezien dit minder externe kosten meebrengt dan andere vervoersmodi zoals het wegvervoer, overeenkomstig punt 98, onder b), van Mededeling 2008/C 184/07 van de Commissie betreffende communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen.

De steunregeling voor verspreid vervoer, ingevoerd door de wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen, gewijzigd door de wet van 15 mei 2014 houdende bepalingen inzake mobiliteit, vervolgens verlengd door de wet van 10 augustus 2015 houdende verlenging van de steunmaatregelen voor gecombineerd vervoer en verspreid vervoer voor de periode 2015-2016 en de wet van 5 mei 2017 houdende verlenging van de steun voor verspreid vervoer voor de periode 2017-2020 en verlenging van de steun voor verspreid vervoer voor de periode 2017-202, en verlengd voor het jaar 2021 door de wet van 20 mei 2020 om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het SARS-CoV-2 inzake spoorwegvervoer, voorzag in de betaling van 0,57 euro per in België afgelegde kilometer per geïsoleerde wagon. Volgens een studie uitgevoerd in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer

⁹ Décision de la Commission du 6 novembre 2007, Deutsche Bahn/EWS, COMP/M.4746, points 19 et suivants.

⁹ Besluit van de Europese Commissie van 6 november 2007, Deutsche Bahn/EWS, COMP/M.4746, punten 19 en volgende.

combiné et au trafic diffus appliqué à la Belgique (2017-2020))”, ce régime n’avait toutefois pas permis un report modal en faveur du fret ferroviaire.

Pour cette raison, et eu égard au risque de transfert modal inversé, ce projet de loi entend adopter un régime de soutien plus ciblé pour une période initiale d’un an, renouvelable. Le benchmark sur les coûts d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire (installations de services y compris) qui sera réalisé conformément au Plan Marchandises devrait fournir des éléments permettant de considérer la prolongation éventuelle du régime.

Le régime de soutien cible les opérations les plus coûteuses du transport de wagons isolés à savoir les opérations de triage, tout en encourageant les choix opérationnels des entreprises ferroviaires les plus efficaces économiquement et techniquement. Ainsi, le régime ne sera d’application que pour l’utilisation par les entreprises ferroviaires organisant du transport de wagons isolés de l’installation de triage d’Anvers-Nord.

Eu égard à la proportion du trafic diffus transitant par le Port d’Anvers, il s’agit d’une installation dans laquelle les volumes traités ont un véritable potentiel de report modal¹⁰. L’installation de triage d’Anvers-Nord est la seule installation de services au sens de l’article 3, point 33/1, du code ferroviaire, permettant le triage des wagons isolés de manière automatique.

Cette installation utilise une bosse de triage permettant le triage des wagons par gravité. Cette technique présente l’avantage de ne requérir qu’une seule personne pour décrocher les wagons au-dessus de la bosse, wagons qui grâce aux aiguillages automatiques sont dirigés, par la gravité, et freinés automatiquement au bon endroit.

Contrairement au triage manuel (sans utilisation de la gravité) opéré dans des faisceaux de voies de triage, il n’est pas requis d’avoir un agent intervenant pour chaque dépôt de wagon sur une voie. Les nombreuses manœuvres par la locomotive pour chercher les wagons isolés et les déposer sur la voie idoine sont également des opérations rendues superflues. Cette technique est donc plus rapide et trois à six fois moins onéreuse que celle du triage manuel. Elle permet en outre la libération

(Stratec (2020), “Evaluatie van de steunregeling voor gecombineerd vervoer en verspreid verkeer toegepast op België (2017-2020)”) heeft deze regeling niet geleid tot een modale shift ten gunste van het goederenvervoer per spoor.

Daarom, en met het oog op het risico van een omgekeerde modal shift, wordt in dit wetsontwerp een meer gerichte steunregeling vastgesteld voor een eerste – en verlengbare – periode van één jaar. De benchmark inzake de kosten van het gebruik van de spoorweginfrastructuur (inclusief servicevoorziening) die overeenkomstig het Plan Goederenvervoer moet worden uitgevoerd, moet elementen aanreiken om een eventuele verlenging van de regeling te overwegen.

De steunregeling is gericht op de duurste activiteiten in het vervoer per geïsoleerde wagons, namelijk rangeeroperaties, en stimuleert tegelijkertijd de economisch en technisch meest efficiënte operationele keuzes van spoorwegondernemingen. Zo zal de regeling alleen van toepassing zijn op het gebruik van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord door spoorwegondernemingen die vervoer per geïsoleerde wagons organiseren.

Gezien het aandeel van het verspreid verkeer dat door de haven van Antwerpen reist, is dit een faciliteit waar de behandelde volumes een reëel potentieel voor modal shift hebben¹⁰. Het rangeerterrein van Antwerpen-Noord is de enige dienstvoorziening in de zin van artikel 3, punt 33/1, van de Spoorcodex die automatisch geïsoleerde wagons kan rangeren.

Deze installatie maakt gebruik van een trierheuvel om wagons door middel van zwaartekracht te rangeren. Het voordeel van deze techniek is dat slechts één persoon nodig is om de wagons over de heuvel los te maken, die vervolgens door de zwaartekracht worden geleid en dankzij automatische schakelaars automatisch naar de juiste plaats worden geremd.

In tegenstelling tot handmatig rangeren (zonder zwaartekracht) op spoorbundels is het niet nodig dat een agent tussenbeide komt voor elke wagon die op een spoor wordt gezet. Ook de talrijke manoeuvres van de locomotief om geïsoleerde wagons te zoeken en op het juiste spoor te plaatsen, worden overbodig. Deze techniek is dus sneller en drie tot zes keer goedkoper dan handmatig rangeren. Bovendien kunnen de sporen sneller worden vrijgemaakt, wat een efficiënter beheer

¹⁰ Voyez la recommandation faite dans la “Rail Roadmap 2030”, p. 18, accessible à l’adresse suivante: https://www.railroadmap2030.be/wp-content/uploads/2021/09/PM_Rail-Roadmap-2030_Visiedoc_FR_Interactive.pdf

¹⁰ Zie de aanbeveling in de “Rail Roadmap 2030”, blz. 18, beschikbaar op: https://www.railroadmap2030.be/wp-content/uploads/2021/09/PM_Rail-Roadmap-2030_Visiedoc_NL_Interactive.pdf

plus rapide des voies garantissant une gestion plus performante du réseau ferroviaire belge, tout en permettant le traitement de volumes plus importants.

L'utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord nécessite toutefois un équipement coûteux dans la locomotive afin de communiquer avec le système automatique de tri ainsi que du personnel de terrain.

L'installation de triage d'Anvers-Nord et les services qui y sont rendus présentent certaines caractéristiques d'une facilité essentielle. D'une part, il ne serait pas économiquement rationnel pour les entreprises ferroviaires d'équiper leurs locomotives pour communiquer avec le système automatique de tri ni de former et engager du personnel de terrain. Quand bien même la fourniture de ce service ne serait plus déficitaire, par exemple grâce à un régime d'aide, la réalisation de tels investissements en matériel et en personnel nécessite que l'entreprise ferroviaire traite de volumes importants pour bénéficier d'économies d'échelle. D'autre part, la multiplication d'opérateurs fournissant ces services dans l'installation de triage d'Anvers-Nord n'est pas non plus rationnelle sur le plan technique. Le système de triage risquerait de saturer rapidement car le personnel de chaque entreprise ferroviaire devrait attendre son tour pour décrocher les wagons sur la bosse et resterait, dans l'intervalle, oisif. Enfin, le triage est une opération essentielle pour fournir un transport de transport de marchandises par wagon isolé.

La gestion de l'installation de triage d'Anvers-Nord par un opérateur unique est donc économiquement et techniquement privilégiée et est encouragée par le régime d'aide institué par ce projet de loi. Il convient de mentionner que l'action F du Plan Marchandises préconise une installation de triage moderne, une gestion efficace et neutre.

L'installation de triage d'Anvers-Nord est la propriété d'Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, et chaque opérateur peut y fournir les services pour compte propre. Dans les faits, une seule entreprise ferroviaire a réalisé les investissements nécessaires à la fourniture des services dans cette installation. Ce modèle de gestion conduit à une sous-occupation de l'installation.

L'action U du Plan Marchandises prévoit en outre des mesures de soutien au fret ferroviaire. Le régime d'aide entend rembourser une partie des frais exposés par les entreprises ferroviaires pour l'utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord. L'aide sera versée sur présentation par les entreprises ferroviaires des factures émises par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord. Les entreprises ferroviaires bénéficiaires de l'aide doivent

van het Belgische spoorwegnet garandeert en tegelijk de verwerking van grotere volumes mogelijk maakt.

Het gebruik van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord vereist echter dure uitrustingen in de locomotief om te communiceren met het automatische rangeersysteem en het personeel in het veld.

Het rangeerterrein van Antwerpen-Noord en de daar verleende diensten hebben bepaalde essentiële kenmerken. Enerzijds zou het economisch niet rationeel zijn voor spoorwegondernemingen om hun locomotieven uit te rusten voor communicatie met het automatische rangeersysteem, noch om personeel ter plaatse op te leiden en in dienst te nemen. Zelfs indien het verlenen van deze dienst niet langer verliesgevend zou zijn, bijvoorbeeld dankzij een steunregeling, vereisen dergelijke investeringen in materieel en personeel dat het spoorbedrijf grote volumes behandelt om te kunnen profiteren van schaalvoordelen. Anderzijds is de vermenigvuldiging van de operatoren die deze diensten aanbieden in het rangeerterrein van Antwerpen-Noord technisch evenmin rationeel. Het rangeersysteem kan snel overbelast raken omdat het personeel van elk spoorbedrijf op zijn beurt moet wachten om de wagons van de heuvel los te maken en in de tussentijd zonder werk blijft. Ten slotte is rangeren een essentieel onderdeel van het goederenvervoer per geïsoleerde wagons.

Het beheer van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord door één enkele operator verdient derhalve economisch en technisch de voorkeur en wordt aangemoedigd door de steunregeling die met dit wetsontwerp wordt ingevoerd. Er zij op gewezen dat actie F van het Plan Goederenvervoer dringt aan op een moderne, efficiënte en neutrale rangeerterrein.

Het rangeerterrein van Antwerpen-Noord is eigendom van Infrabel, de beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur, en elke operator kan er voor eigen rekening diensten aanbieden. In feite heeft slechts één spoorbedrijf de nodige investeringen gedaan om in deze faciliteit diensten te verlenen. Dit beheersmodel leidt tot onderbezetting van het terrein.

Actie U van het Plan Goederenvervoer voorziet ook in steunmaatregelen voor het goederenvervoer per spoor. De steunregeling beoogt een deel van de kosten te vergoeden die spoorwegondernemingen maken voor het gebruik van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord. De steun zal worden betaald na voorlegging door de spoorwegondernemingen van facturen van de operator van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord. De

informer leurs clients, tels que les chargeurs ou les clients industriels directement connectés au réseau, de la perception de l'aide. Les clients seront alors en position de négocier le cas échéant une réduction du prix du transport ferroviaire de marchandises.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 4

Cet article prévoit des conditions d'éligibilité pour l'octroi d'une aide ciblant une défaillance particulière du marché que présente le transport de wagons isolés, tout en encourageant des choix opérationnels plus efficaces économiquement et techniquement. L'aide est donc ciblée à l'utilisation de la seule installation de triage automatique en Belgique.

L'octroi de l'aide est subordonné au recours à des services offerts sur la base d'une gestion efficace et neutre de l'installation de triage d'Anvers-Nord. Cela signifie que l'aide ne sera octroyée que pour les services fournis à l'installation de triage d'Anvers-Nord si celle-ci est gérée, indépendamment de sa propriété, par un ou plusieurs exploitants de l'installation, dont un exploitant y fournit effectivement des services, et non pas seulement par un exploitant de l'installation permettant la fourniture des services par les entreprises ferroviaires pour compte propre.

Art. 5

À l'instar d'autres régimes d'aides institués en Belgique, conformément à la jurisprudence "Deggendorf" de la Cour de Justice de l'Union européenne¹¹, l'aide ne peut être octroyée à une entreprise aussi longtemps que d'anciennes aides illégales n'ont pas été remboursées.

Par ailleurs, il est requis que les demandeurs d'aide ne soient pas en difficulté.

Enfin, conformément au point 124 de la Communication 2008/C 184/07 de la Commission relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, ne sont pas éligibles à ce régime d'aides les entreprises ferroviaires ayant bénéficié d'autres aides, y compris de fonds européens, lorsque leur cumul avec l'aide prévue dans le projet de loi excède 30 % du coût total du transport ferroviaire. Pour

¹¹ Affaire C-355/95 P, *Textilwerke Deggendorf GmbH (TWD)*, EU:C:1997:241, point/punt 25.

spoorwegondernemingen die steun ontvangen moeten hun klanten, zoals verladers of rechtstreeks op het net aangesloten industriële klanten, in kennis stellen van de ontvangst van de steun. De klanten zullen dan in staat zijn om zo nodig te onderhandelen over een verlaging van de prijs van het goederenvervoer per spoor.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Art. 4

Dit artikel voorziet in de subsidiabiliteitsvoorwaarden voor de toekenning van steun die gericht is op een specifiek marktfalen in het wagenladingvervoer en tegelijkertijd economisch en technisch efficiëntere operationele keuzes aanmoedigt. De steun is derhalve gericht op het gebruik van het enige automatische rangeerterrein in België.

De steuntoekenning is afhankelijk van het gebruik van de diensten die op basis van een efficiënt en neutraal beheer van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord worden geleverd. Dit betekent dat de steun alleen zal worden toegekend voor diensten die op het rangeerterrein van Antwerpen-Noord worden verleend indien dit, onafhankelijk van de eigendom ervan, wordt beheerd door een of meer exploitanten van het terrein, van wie er één daadwerkelijk diensten verleent, en niet alleen door een exploitant van het terrein die de verlening van diensten door spoorwegondernemingen voor eigen rekening toestaat.

Art. 5

Net als andere in België ingevoerde steunregelingen kan, overeenkomstig de "Deggendorf"-rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie¹¹, geen steun aan een onderneming worden toegekend zolang eerdere illegale steun niet is terugbetaald.

Voorts is vereist dat de aanvragers van steun niet in moeilijkheden verkeren.

Ten slotte, overeenkomstig punt 124 van de Mededeling 2008/C 184/07 van de Commissie inzake communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen komen spoorwegondernemingen die andere steun, waaronder Europese fondsen, hebben ontvangen, niet in aanmerking voor deze steunregeling wanneer de cumulatie met de in het wetsontwerp voorziene steun meer dan 30 % van de totale

¹¹ Affaire C-355/95 P, *Textilwerke Deggendorf GmbH (TWD)*, EU:C:1997:241, point/punt 25.

les aides qui couvriraient les mêmes coûts éligibles que le présent régime, à savoir la partie des coûts externes que le transport ferroviaire permet d'éviter par rapport aux modes concurrents, le cumul des aides ne peut dépasser 50 % de ces coûts externes.

Art. 6

Cette disposition prévoit les justificatifs que l'entreprise ferroviaire doit soumettre pour que l'aide lui soit versée. Ces justificatifs permettent à l'administration de vérifier les conditions d'éligibilité, l'absence de cumul interdit des aides, et une publicité suffisante de l'aide.

Outre les données d'identification et les déclarations attestant que l'entreprise ferroviaire n'est pas exclue du régime d'aide, les factures des services fournis au cours du trimestre échu doivent être transmises à l'autorité qui sera en charge de traiter la demande d'octroi de l'aide. Des déclarations sur l'honneur sont exigées pour attester que l'entreprise ferroviaire demanderesse ne se trouve pas dans un cas d'exclusion de l'aide. L'autorité qui sera en charge d'octroyer l'aide pourra vérifier à tout moment conformément au chapitre VI sur le contrôle le bien-fondé de ces déclarations.

Il est enfin requis que les entreprises ferroviaires fournissent le modèle de communication relative à l'aide perçue qu'elles entendent effectuer envers leur client. Une telle communication peut être standardisée mais doit être communiquée de manière individuelle aux clients afin de s'assurer de leur faculté à en tenir compte lors de la négociation du prix des services de transport ferroviaire de marchandises par wagon isolé. Cette communication peut par exemple être effectuée en couverture d'une facture, dans une lettre ou un courriel d'information, mais pas uniquement sur le website de l'entreprise. Cette communication permet d'assurer que le régime d'aide atteint son objectif de promouvoir le transfert modal de la route vers le rail, puisque ce sont les chargeurs qui effectuent le choix entre le rail et les modes plus polluants de transport comme la route, conformément aux points 110 et 111 de la Communication de la Commission 2008/C 184/07 relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires.

kosten van het spoorvervoer bedraagt. Voor steun die dezelfde subsidiabele kosten zou dekken als de huidige regeling, namelijk het deel van de externe kosten dat het spoorvervoer in vergelijking met concurrerende vervoerswijzen kan vermijden, mag de cumulatie van steun niet meer dan 50 % van deze externe kosten bedragen.

Art. 6

Deze bepaling voorziet in de bewijsstukken die de spoorwegonderneming moet voorleggen om de steun aan de spoorwegonderneming te kunnen betalen. Deze bewijsstukken laten het bestuur toe om de subsidialiteitsvoorwaarden, de afwezigheid van verboden cumulatie van de steun en voldoende bekendmaking van de steun te verifiëren.

Naast de identificatiegegevens en de verklaringen die attesteren dat de spoorwegonderneming niet uitgesloten is van de steunregeling, moeten de facturen voor de geleverde prestaties van het afgelopen kwartaal worden ingediend bij de overheid die zal worden belast met de verwerking van de steunaanvraag. Verklaringen op eer zijn vereist om te attesteren dat de aanvragende spoorwegonderneming zich niet in geval van uitsluiting van steun bevindt. De overheid die met de toekenning van de steun zal worden belast, kan te alle tijde de geldigheid van deze verklaringen verifiëren overeenkomstig hoofdstuk VI inzake controle.

Ten slotte is het vereist dat spoorwegondernemingen het communicatiemodel verstrekken met betrekking tot de verkregen steun dat zij aan hun klanten zullen bezorgen. Een dergelijke communicatie mag gestandaardiseerd zijn, maar moet individueel naar de klanten worden meegegeeld zodat zij er rekening mee kunnen houden bij de onderhandelingen over de prijs van spoorwegdiensten van goederentransport met geïsoleerde wagons. Deze communicatie kan bijvoorbeeld een factuur begeleiden, of via een informatieve brief of email verstuurd worden, maar mag niet enkel via de website van de onderneming worden vermeld. Deze communicatie laat toe zich te vergewissen dat de steunregeling haar doel behaalt, namelijk het bevorderen van de modal shift van het wegvervoer naar het spoor, aangezien het de verladers zijn die de keuze maken tussen het spoor en meer vervuilende vervoerswijzen zoals het wegvervoer, overeenkomstig punten 110 en 111 van de Mededeling van de Commissie 2008/C 184/07 inzake communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen.

Art. 7

Ce projet de loi ne peut s'appliquer qu'une fois que la Commission a approuvé le régime d'aide institué par ce projet de loi, conformément à l'article 108, § 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, que l'installation de triage d'Anvers-Nord est gérée de manière neutre et efficace par un exploitant unique, et que l'arrêté royal désignant l'autorité en charge de l'exécution de ce projet de loi et fixant la période d'application du régime seront en place. Pour ces raisons, la demande doit être introduite dans le mois de l'émission des factures relatives aux services fournis dans l'installation de triage d'Anvers-Nord conformément à la présente loi à moins que celle-ci ne soit pas encore applicable, auquel cas les entreprises ferroviaires disposent d'un délai d'un mois à partir de la date d'application de la loi pour introduire leur demande.

Art. 8

Cet article précise la manière dont le niveau de l'aide sera déterminé par le Roi. Le montant de l'aide est déterminé par unité de service fourni dans l'installation de triage d'Anvers-Nord. Cette unité de service est décidée par l'exploitant pour établir le niveau de rétribution et pourrait être exprimée par exemple par wagon trié, ou encore par minutes pendant lesquelles et mètres sur lesquels les trains sont triés. Le montant de l'aide est alors obtenu en divisant le budget rendu disponible dans la loi budgétaire par le nombre d'unités de services qui seront fournis dans l'installation au cours de la période considérée. Ce montant ne peut en tout état de cause être supérieur à la rétribution par unité de service, demandée par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord. Cette limitation du montant de l'aide assure l'absence de toute surcompensation, conformément au point 109 de la Communication de la Commission 2008/C 184/07 relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires. Pour cette raison, il est également prévu à l'article 10 qu'une réduction éventuelle de la rétribution en-dessous du niveau de l'aide entraîne de plein droit, sans qu'il soit nécessaire d'adopter une loi ou un arrêté royal en ce sens, la réduction du montant de l'aide pour atteindre celui de la rétribution.

Art. 9

Selon cet article, l'aide est octroyée dans les limites budgétaires, telles que déterminées dans la loi budgétaire de l'année considérée.

Art. 7

Dit wetsontwerp kan pas van toepassing zijn nadat de Commissie de bij dit wetsontwerp ingestelde steunregeling overeenkomstig artikel 108, § 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie heeft goedgekeurd, nadat het rangeerterrein van Antwerpen-Noord op een neutrale en efficiënte manier door één enkele exploitant wordt beheerd, en nadat het koninklijk besluit tot aanwijzing van de overheid belast met de uitvoering van dit wetsontwerp en tot vaststelling van de toepassingsperiode van de regeling is vastgesteld. Om deze redenen moet de aanvraag worden ingediend binnen de maand van de uitreiking van de facturen voor de diensten die overeenkomstig deze wet op het rangeerterrein van Antwerpen-Noord zijn verleend, tenzij deze wet nog niet van toepassing is, in welk geval de spoorwegondernemingen over een termijn van een maand vanaf de datum van toepassing van de wet beschikken om hun aanvraag in te dienen.

Art. 8

Dit artikel verduidelijkt de wijze waarop het steunniveau door de Koning zal worden bepaald. Het steunbedrag wordt bepaald per geleverde diensteenheid in het rangeerterrein van Antwerpen-Noord. Deze diensteenheid wordt door de exploitant beslist om het retributieniveau vast te leggen en kan bijvoorbeeld worden uitgedrukt per gesorteerde wagon of per aantal minuten waarin of meters waarover de treinen worden gesorteerd. Het steunbedrag wordt vervolgens verkregen door het in de begrotingswet ter beschikking gestelde budget te delen door het aantal diensteenheden die gedurende de betrokken periode in het terrein zal worden verstrekt. Dit bedrag mag in geen geval hoger zijn dan de retributie per diensteenheid die de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord aanrekent. Deze beperking van het steunbedrag zorgt ervoor dat er geen sprake is van overcompensatie, overeenkomstig punt 109 van de Mededeling van de Commissie 2008/C 184/07 inzake communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen. Om deze reden voorziet artikel 10 dat elke verlaging van de retributie onder het steunniveau van rechtswege, zonder dat de goedkeuring van een wet of koninklijk besluit in deze zin noodzakelijk is, de verlaging van het steunbedrag tot het retributieniveau tot gevolg heeft.

Art. 9

Volgens dit artikel wordt de steun toegekend binnen de budgettaire grenzen, zoals vastgesteld in de begrotingswet van het betreffende jaar.

Art. 10

Le montant total de l'aide accordée au bénéficiaire est obtenu sur la base vérifiable des unités de services effectivement achetés. De cette manière le risque de surcompensation est évité. Le montant total des aides versées sur une année aux demandeurs ne pourra en aucun cas dépasser le budget annuel inscrit au budget général des dépenses de l'État fédéral pour le système d'aide établi par ce projet de loi. En cas de demande supérieure au budget prévu, un ajustement est effectué sur une base proportionnelle pour toutes les entreprises ferroviaires.

Art. 12 et 15

En ce qui concerne le contrôle du respect des dispositions de ce projet de loi, la loi sur la comptabilité de l'État fédéral s'applique. En vertu de la loi sur la comptabilité de l'État fédéral, l'État pourra vérifier la bonne utilisation des aides versées. Les arrêtés royaux du 26 avril 1968 réglant l'organisation et la coordination des contrôles de l'octroi et de l'emploi des subventions et du 31 mai 1933 concernant les déclarations à faire en matière de subventions et allocations s'appliquent également et permettent à l'autorité d'octroi de l'aide de vérifier toute pièce relative à la demande et à l'emploi de l'aide. Ces textes prévoient des sanctions importantes en cas de déclarations inexactes ou incomplètes ou si l'aide n'est pas employée aux fins octroyées, outre le remboursement de l'aide. Ces dispositions permettent également de vérifier les déclarations et pièces fournies par les entreprises ferroviaires auprès d'instances susceptibles de disposer d'informations utiles par exemple sur le niveau d'utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord ou encore sur la correspondance de la rétribution facturée avec les informations publiées dans le document de référence de réseau ou sur le site internet qui y renvoie.

Art. 16 et 17

Ces dispositions habilitent le Roi à prendre les mesures d'exécution de ce projet de loi et assurent la coopération avec le ministre d'instances susceptibles de détenir des informations utiles à l'adoption de ces mesures. Suite à l'avis 73.420/4 du Conseil d'État du 24 mai 2023, il est précisé que la référence au gestionnaire du Port

Art. 10

Het totale steunbedrag toegekend aan de begunstigde wordt verkregen op verifieerbare basis van daadwerkelijk aangekochte diensteenheden. Op die manier wordt het risico op overcompensatie vermeden. Het totale steunbedrag dat gedurende een jaar aan de aanvragers wordt betaald, mag in geen geval het jaarlijkse budget overschrijden dat in de algemene uitgavenbegroting van de Federale Staat is opgenomen voor de bij dit wetsontwerp ingevoerde steunregeling. Indien de aanvragen het voorziene budget overschrijden, vindt voor alle spoorwegondernemingen een evenredige aanpassing plaats.

Art. 12 en 15

Met betrekking tot het toezicht op de naleving van de bepalingen van dit wetsontwerp, wordt de boekhoudingswet van de Federale Staat toegepast. Krachtens de boekhoudingswet van de Federale Staat, zal de Staat het juiste gebruik van de toegekende steun controleren. De koninklijke besluiten van 26 april 1968 tot inrichting en coördinatie van de controles op de toekenning en op de aanwending van de toelagen en van 31 mei 1993 betreffende de verklaringen af te leggen in verband met subsidies, vergoedingen en toelagen zijn ook van toepassing en laten de steuntoekennende overheid toe om alle stukken die verband houden met de aanvraag en gebruik van de steun te verifiëren. De teksten voorzien, naast de terugbetaling van de steun, in forse sancties in geval van onjuiste of onvolledige aangiften of indien de steun niet wordt gebruikt voor de toegestane doeleinden. Deze bepalingen laten ook toe om de verklaringen en documenten van spoorwegondernemingen te controleren bij overheden die over nuttige informatie kunnen beschikken, bijvoorbeeld over het gebruiksniveau van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord of over de overeenstemming van de gefactureerde retributie met de informatie gepubliceerd in de netverklaring of op de website die ernaar verwijst.

Art. 16 en 17

Deze bepalingen machtigen de Koning om maatregelen te nemen ter uitvoering van dit wetsontwerp en verzekeren de samenwerking met de minister van instanties die over informatie kunnen beschikken die relevant is voor het nemen van deze maatregelen. Naar aanleiding van advies 73.420/4 van de Raad van State

d'Anvers-Bruges dans ces articles est une conséquence de leur présence dans le comité d'audit chargé du contrôle des activités de triage dans l'installation.

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

van 24 mei 2023 wordt verduidelijkt dat de verwijzing naar de beheerder van de haven Antwerpen-Brugge in deze artikelen een gevolg is van hun aanwezigheid in het Audit Comité belast met het toezicht op de activiteiten op het rangeerterrein.

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi portant aide au transport ferroviaire de marchandises par wagons isolés**

Art. 1. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Chapitre I - GÉNÉRALITÉS

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

1° "Agence": l'agence visée à l'article 3, 5°, du code ferroviaire;

2° "autorité d'octroi de l'aide": l'autorité désignée par le Roi, conformément à l'article Art. 16;

3° "certificat de sécurité unique": le document visé à l'article 3, 16°, du code ferroviaire;

4° "date d'application": date à laquelle la présente loi s'applique, telle que déterminée à l'Art. 17, § 2;

5° "document de référence du réseau": le document visé à l'article 3, 22°, du code ferroviaire;

6° "entreprise en difficulté", l'entreprise définie à l'article 2, 18°, du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité;

7° "entreprise ferroviaire": l'entreprise visée à l'article 3, 27°, du code ferroviaire;

8° "exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord": l'exploitant d'installation de service visé à l'article 3, 28/1°, du code ferroviaire qui fournit à des entreprises ferroviaires des services dans l'installation de triage d'Anvers-Nord;

9° "gestionnaire de l'infrastructure": le gestionnaire de l'infrastructure tel que défini à l'article 3, 29°, du code ferroviaire;

10° "installation de triage d'Anvers-Nord": installation de service au sens de l'article 3, 33/1°, du code ferroviaire, et visée en tant que gare de triage au point 2, c), de l'annexe première, du code ferroviaire, telle que décrite dans le document de référence du réseau du gestionnaire de l'infrastructure;

11° "licence": l'autorisation visée à l'article 3, 35°, du code ferroviaire;

12° "ministre": le ministre qui a la mobilité dans ses attributions;

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet houdende steun voor het goederenvervoer per spoor per geïsoleerde wagons**

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

Hoofdstuk I - ALGEMEEN

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet, dient te worden verstaan onder:

1° "Bureau": het bureau bedoeld in artikel 3, 5° van de spoorcodex;

2° "steuntoekennende overheid": de door de Koning overeenkomstig artikel 16 aangewezen overheid;

3° "uniek veiligheidscertificaat": het document bedoeld in artikel 3, 16°, van de spoorcodex.

4° "toepassingsdatum": de datum waarop deze wet van toepassing wordt, zoals bepaald in artikel 17, § 2;

5° "netverklaring": het document bedoeld in artikel 3, 22°, van de spoorcodex;

6° "onderneming in moeilijkheden", de onderneming omschreven in artikel 2, 18°, van Verordening (EU) Nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard;

7° "spoorwegonderneming": de onderneming bedoeld in artikel 3, 27° van de spoorcodex;

8° "exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord": de exploitant van de dienstvoorziening bedoeld in artikel 3, 28/1° van de spoorcodex, die diensten verleent aan spoorwegondernemingen op het rangeerterrein van Antwerpen-Noord;

9° "spoorweginfrastructuurbeheerder": de infrastructuurbeheerder in de zin van artikel 3, 29°, van de spoorcodex;

10° "rangeerterrein van Antwerpen-Noord": dienstvoorziening in de zin van artikel 3, 33/1°, van de spoorcodex en aangeduid als rangeerstation in punt 2, c), van bijlage I van de spoorcodex, zoals beschreven in de netverklaring van de infrastructuurbeheerder;

11° "vergunning": de vergunning bedoeld in artikel 3, 35°, van de spoorcodex;

12° "minister": de minister onder wie mobiliteit ressorteert;

13° “montant de l'aide”: montant déterminé par le Roi conformément à l'Art. 8;

14° “organe de contrôle”: l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire visée à l'article 3, 43°, du code ferroviaire;

15° “période d'application”: période définie par arrêté royal, au cours de laquelle les services rendus à l'installation de triage d'Anvers-Nord donnant droit à une aide en vertu de la présente loi sont fournis;

16° “rétribution”: le prix imposé pour la fourniture de services dans l'installation de triage d'Anvers-Nord, conformément à l'article 51, alinéa 1^{er}, du code ferroviaire, tel que publié dans le document de référence de réseau ou mis à disposition gratuitement sous forme électronique sur un site internet, conformément à l'article 53/1, du code ferroviaire;

17° “service ferroviaire”: prestation visée à l'article 3, 63°, du code ferroviaire;

18° “transport de wagons isolés”: transport de wagons individuels ou de lots de wagons, qui sont assemblés dans les gares de triage pour former des trains;

19° “trimestre”: période qui court du 1^{er} janvier au 31 mars, du 1^{er} avril au 30 juin, du 1^{er} juillet au 30 septembre, ou du 1^{er} octobre au 31 décembre;

20° “utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord”: utilisation telle qu'attestée dans la facture établie par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord pour les services fournis dans cette installation;

21° “wagon isolé”: wagon conventionnel chargé provenant de ou allant vers un point de desserte et faisant partie avec d'autres wagons dont la destination ou l'origine est différente de la composition d'un même train faisant l'objet d'une opération de composition ou de décomposition à l'installation de triage d'Anvers-Nord.

Art. 3. Les bénéficiaires du régime d'aide à l'utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord sont les entreprises ferroviaires de l'Union européenne fournissant des services ferroviaires de transport de marchandises par wagons isolés, aux conditions d'octroi prévues au chapitre II, chapitre III et selon les modalités prévues aux chapitre IV de la présente loi.

Chapitre II - CONDITIONS D'ÉLIGIBILITÉ

Art. 4. Pour être éligible à l'aide visée par cette loi, l'entreprise ferroviaire:

1° dispose des documents suivants, valides à la date de demande de l'aide:

a) une licence autorisant l'entreprise ferroviaire à fournir sur le territoire belge un service ferroviaire de transport de marchandises et de traction, délivrée en Belgique conformément

13° “steunbedrag”: het bedrag bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 8;

14° “toezichthoudende orgaan”: de in artikel 3, 43°, van het spoorcodex bedoelde economische regulerende instantie voor het spoorvervoer;

15° “toepassingsperiode”: de bij koninklijk besluit bepaalde periode gedurende welke de op het rangeerstation Antwerpen-Noord verleende diensten die recht geven op steun krachtens deze wet, worden verleend;

16° “retributie”: de prijs die overeenkomstig artikel 51, lid 1, van de spoorcodex wordt aangerekend voor de dienstverlening op het rangeerstation Antwerpen-Noord, zoals gepubliceerd in de netverklaring of gratis in elektronische vorm beschikbaar gesteld op een website overeenkomstig artikel 53/1 van de spoorcodex;

17° “spoorwegvervoerdienst”: dienst bedoeld in artikel 3, 63°, van de spoorcodex;

18° “wagenladingvervoer”: vervoer van afzonderlijke wagons of groepen wagons, die in rangeerstations worden samengesteld om treinen te vormen;

19° “kwartaal”: de periode van 1 januari tot en met 31 maart, van 1 april tot en met 30 juni, van 1 juli tot en met 30 september of van 1 oktober tot en met 31 december;

20° “gebruik van het rangeerstation Antwerpen-Noord”: gebruik zoals geattesteerd op de factuur opgemaakt door de exploitant van het rangeerstation van Antwerpen-Noord voor de geleverde diensten op dit terrein;

21° “geïsoleerde wagon”: een beladen conventionele wagon komende van of gaande naar een bedieningsplaats en die samen met andere wagons met een andere bestemming of herkomst deel uitmaakt van de samenstelling van dezelfde trein die in het rangeerstation Antwerpen-Noord wordt samengesteld of afgebroken.

Art. 3. De begunstigden van de steunregeling voor het gebruik van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord zijn de spoorwegondernemingen van de Europese Unie die spoorwegdiensten van goederentransport met geïsoleerde wagons verlenen, overeenkomstig de toekenningsvoorwaarden bepaald in hoofdstuk II, hoofdstuk III en op de wijze bepaald in hoofdstuk IV van deze wet.

Hoofdstuk II - SUBSIDIALITEITSVOORWAARDEN

Art. 4. Om subsidiabel te zijn voor de door die wet bedoelde steun, dienen de spoorwegondernemingen:

1° over de volgende documenten te beschikken, geldig op de datum van steunaanvraag:

a) een vergunning die de spoorwegonderneming toelaat om op Belgisch grondgebied een spoorwegdienst van goederen- en tractietransport te verlenen, afgegeven in België conform

aux articles 11 à 14 du code ferroviaire ou par les autorités d'un autre État membre de l'Union européenne;

b) un certificat de sécurité unique délivré soit par l'Agence, conformément à l'article 10, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte), soit par l'autorité de sécurité conformément aux articles 100 et suivants du code ferroviaire.

2° utilise les services de triage automatique de l'installation de triage d'Anvers-Nord.

Art. 5. Ne sont pas éligibles à une aide au titre de la présente loi, les entreprises ferroviaires suivantes:

1° les entreprises ferroviaires à l'encontre desquelles un ordre de récupération d'une aide illégale a été décidé par la Commission européenne pour autant que les montants visés par la décision n'ont pas été remboursés;

2° les entreprises en difficulté;

3° les entreprises ferroviaires ayant reçu d'autres aides d'État au sens de l'article 107, § 1^{er}, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou d'autres financements européens si leur cumul avec l'aide prévue par la présente loi aboutit à un niveau d'aide supérieur à celui prévu par la Communication de la Commission 2008/C 184/07 relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires.

Chapitre III - MODALITÉS DE DEMANDE DE L'AIDE

Art. 6. § 1^{er}. Dans sa demande d'obtention de l'aide qui mentionne les données d'identification de l'entreprise, telles que le numéro d'entreprise, le numéro de TVA et le siège d'établissement, l'entreprise ferroviaire soumet à l'autorité d'octroi de l'aide les documents suivants:

1° le numéro de licence d'exploitation et du certificat de sécurité unique;

2° la ou les factures émise(s) par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord pour les services visés à l'Art. 4, 2°, de la loi et fournis au cours du ou des trimestre(s) échu(s) pendant la période d'application;

3° une déclaration sur l'honneur que l'entreprise a remboursé les aides illégales qu'elle a été enjoindre de rembourser;

4° une déclaration sur l'honneur que l'entreprise n'est pas en difficulté;

5° une preuve de communication individuelle à l'attention des clients du transport de wagons isolés relative à l'aide perçue;

artikels 11 à 14 van de spoorcodex of door de overheid van een andere lidstaat van de Europese Unie;

b) een uniek veiligheidsattest dat ofwel door het Bureau wordt afgegeven, conform artikel 10, paragrafen 5, 6 en 7 van de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking), ofwel door de veiligheidsoverheid conform artikels 100 en volgende van de spoorcodex.

2° de automatische rangeerdiensten te gebruiken van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord.

Art. 5. De volgende spoorwegondernemingen zijn niet subsidiabel voor een steun overeenkomstig deze wet:

1° de spoorwegondernemingen waartegen de Europese Commissie een bevel tot terugvordering van illegale steun heeft beslist, zolang de door de beslissing bedoelde bedragen niet terugbetaald zijn geweest;

2° de ondernemingen in moeilijkheden;

3° de spoorwegondernemingen die andere staatssteun hebben gekregen in de zin van artikel 107, § 1, van het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of andere Europese financieringen indien hun cumulatie met de steun waarin deze wet voorziet, resulteert in een steunniveau hoger dan die waarin is voorzien in de Mededeling van de Commissie 2008/C 184/07 inzake communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen.

Hoofdstuk III - MODALITEITEN VAN DE STEUN-AANVRAAG

Art. 6. § 1^{er}. In haar steunaanvraag die de identificatiegegevens van de onderneming vermeldt, zoals het ondernemingsnummer, het BTW-nummer en de vestigingsplaats, legt de spoorwegonderneming volgende documenten voor aan de steuntoekennende overheid:

1° het nummer van de exploitatievergunning en het uniek veiligheidsattest;

2° de factuur of facturen opgesteld door de exploitant van het rangeerstation van Antwerpen-Noord voor de diensten bedoeld in artikel 4, 2°, van de wet en verstrekt gedurende het kwartaal of de kwartalen die tijdens de toepassingsperiode zijn verstreken;

3° een verklaring op eer dat de onderneming de illegale steun heeft terugbetaald die ze verzocht werd terug te betalen;

4° een verklaring op eer dat de onderneming niet in moeilijkheden verkeert;

5° een bewijs van individuele communicatie ter attentie van de klanten van het wagenladingvervoer inzake de verkregen steun;

6° une déclaration sur l'honneur que l'entreprise ferroviaire n'a pas reçu d'autres aides d'État au sens de l'article 107, § 1^{er}, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou d'autres financements européens dont leur cumul avec l'aide prévue par la présente loi aboutit à un niveau d'aide supérieur à celui prévu par la Communication de la Commission 2008/C 184/07 relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires.

§ 2. Les entreprises ferroviaires fournissent toute clarification ou information complémentaire exigée par l'autorité d'octroi de l'aide, permettant de vérifier le respect des conditions d'éligibilité et les modalités de demande et d'octroi, dans un délai de cinq jours ouvrables, sous peine de voir leur demande rejetée.

Art. 7. Sous peine de rejet de la demande, les documents visés à l'Art. 6, § 1^{er}, sont soumis au plus tard dans le mois suivant la fin de chaque trimestre échu pendant la période d'application, ou dans le mois de la date d'application de la présente loi, si celle-ci intervient après.

Chapitre IV - CALCUL DE L'AIDE

Art. 8. § 1^{er}. Le Roi détermine le montant de l'aide par unité de services dans l'installation de triage d'Anvers-Nord.

Le montant de l'aide est calculé en divisant le budget trimestriel disponible par le nombre d'unités de services rendus dans l'installation de triage d'Anvers-Nord pendant la période concernée.

§ 2. Le montant de l'aide ne peut dépasser la rétribution imposée par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord par unité de services, telle que publiée dans le document de référence de réseau ou mise à disposition gratuitement sous forme électronique sur un site internet, conformément à l'article 53/1 du code ferroviaire.

Art. 9. L'aide est à charge du budget annuel des dépenses. Elle est octroyée dans les limites du crédit inscrit à cet effet.

Art. 10. Le montant total accordé à chaque bénéficiaire est calculé en multipliant le montant de l'aide, calculée selon les modalités de l'art. 8 § 1^{er}, par le nombre effectif d'unités de services facturées dans l'installation de triage d'Anvers-Nord au cours du trimestre considéré.

§ 1^{er}. Nonobstant l'Art. 8, dans l'éventualité où la demande d'aide excède le budget trimestriel disponible, toutes les aides octroyées sont proportionnellement réduites, de sorte que leur total ne dépasse les dispositions budgétaires annuelles pertinentes.

§ 2. Dans l'éventualité où l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord réduit le niveau de la rétribution à un niveau inférieur au montant de l'aide déterminé conformément à l'Art. 8, celui-ci est réduit de plein droit au niveau

6° een verklaring op eer dat de spoorwegonderneming geen andere staatssteun heeft gekregen in de zin van artikel 107, § 1, van het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of andere Europese financieringen indien hun cumul met de voorziene steun door deze wet uitkomt op een hoger steunniveau dan degene voorzien door de Mededeling van de Commissie 2008/C 184/07 inzake communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen.

§ 2. De spoorwegondernemingen verschaffen alle verduidelijkingen of aanvullende informatie die de steuntoekennende overheid opeist, zodat een controle op de naleving van de subsidialiteitsvoorwaarden en op de modaliteiten van de aanvraag en toekenning mogelijk is, binnen een termijn van vijf werkdagen, anders zal hun aanvraag verworpen worden.

Art. 7. Op straffe van verwerping van de aanvraag, worden de in Art. 6, § 1^{er}, bedoelde documenten ten laatste ingediend in de maand volgend op het einde van elk verstreken kwartaal tijdens de toepassingsperiode, of in de maand van de datum van toepassing van deze wet, indien ze erna komt.

Hoofdstuk IV - STEUNBEREKENING

Art. 8. § 1. De Koning bepaalt het steunbedrag per dienst-eenheid in het rangeerterrein van Antwerpen-Noord.

Het steunbedrag wordt berekend door het beschikbare trimestriële budget te delen door het aantal diensteenheden die in de betrokken periode in het rangeerterrein van Antwerpen-Noord worden verleend.

§ 2. Het steunbedrag mag de retributie die de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord per diensteenheid heeft opgelegd niet overschrijden, zoals in de netverklaring gepubliceerd of kosteloos in elektronische vorm op een website aangeboden, conform artikel 53/1 van de spoorcodex.

Art. 9. De steun valt ten laste van de jaarlijkse uitgaven-begroting. Hij wordt toegekend binnen de grenzen van het krediet dat daartoe wordt ingeschreven.

Art. 10. Het totale bedrag dat aan elke begunstigde wordt toegekend, wordt berekend door het steunbedrag, berekend volgens de modaliteiten van art. 8 § 1, te vermenigvuldigen met het effectieve aantal gefactureerde diensteenheden in het rangeerterrein van Antwerpen-Noord in de loop van het betrokken kwartaal.

§ 1. Onverminderd Art. 8, ingeval de steunaanvraag de beschikbare trimestriële begroting overschrijdt, wordt de verleende steun proportioneel verlaagd zodat het totaal niet hoger is dan de relevante jaarlijkse budgettaire bepalingen.

§ 2. Ingeval de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord het retributieniveau verlaagt tot een lager niveau dan het overeenkomstig Art. 8 vastgestelde steunbedrag, wordt dit van rechtswege verlaagd tot het niveau van de

de la rétribution à compter du trimestre au cours duquel la réduction a lieu.

Chapitre V - OCTROI DE L'AIDE

Art. 11. L'aide est octroyée à l'entreprise ferroviaire aux conditions prévues dans cette loi pour compenser la rétribution imposée par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord pour les services fournis pendant la période d'application.

Le Roi détermine les modalités d'octroi de l'aide.

Chapitre VI - CONTRÔLE

Art. 12. Le chapitre III du titre V de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral, s'applique moyennant les modalités prévues dans le présent chapitre.

Art. 13. Les entreprises ferroviaires bénéficiaires de l'aide octroyée au titre de la présente loi s'engagent à conserver et à fournir tous justificatifs permettant à l'autorité d'octroi d'effectuer un contrôle du respect des conditions visées au chapitre II et aux modalités visées aux chapitres III et IV, pendant une durée de trois années après versement de l'aide.

Art. 14. Le gestionnaire de l'infrastructure, l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord, le gestionnaire du Port d'Anvers et l'organe de contrôle communiquent à l'autorité d'octroi, dans le délai imparti, toute information en leur possession demandée dans le cadre du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. 15. Lorsque l'autorité d'octroi constate que les conditions d'octroi de l'aide n'ont pas été respectées, l'aide est remboursée à l'État par le bénéficiaire sans délai.

En l'absence de paiement dans le mois, l'autorité d'octroi de l'aide charge l'Administration générale de la Perception et du Recouvrement du recouvrement par voie de contrainte des aides concernées indûment perçues, conformément à l'article 3 de la loi domaniale du 22 décembre 1949. Les montants indus ainsi recouverts reviennent au Trésor.

Chapitre VII - DISPOSITIONS FINALES

Art. 16. Le Roi détermine l'autorité d'octroi, la date et la période d'application du régime d'aide institué par la présente loi.

Le gestionnaire de l'infrastructure, le gestionnaire du Port d'Anvers, l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord et l'organe de contrôle communiquent au ministre toute information en leur disposition demandée pour exécuter la présente loi.

retributie te rekenen vanaf het kwartaal waarin de verlaging plaatsvindt.

Hoofdstuk V - STEUNTOEKENNING

Art. 11. De steun wordt aan de spoorwegonderneming toegekend onder de voorwaarden bepaald in deze wet om de retributie opgelegd door de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord op te vangen voor de geleverde diensten tijdens de toepassingsperiode.

De Koning bepaalt de steuntoekenningmodaliteiten.

Hoofdstuk VI - CONTROLE

Art. 12. Het hoofdstuk III van titel V van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat is van toepassing onder de modaliteiten vermeld in dit hoofdstuk.

Art. 13. De spoorwegondernemingen die de toegekende steun begunstigen in het kader van deze wet verbinden zich ertoe alle bewijsstukken te bewaren en te bezorgen die de steuntoekennende overheid toelaten een controle uit te voeren op de naleving van de in hoofdstuk II bedoelde voorwaarden en van de in hoofdstuk III en hoofdstuk IV bedoelde modaliteiten, gedurende een periode van drie jaar na betaling van de steun.

Art. 14. De infrastructuurbeheerder, de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord, de beheerder van de Haven van Antwerpen en het toezichthoudend orgaan verschaffen, binnen de voorgeschreven termijn, alle informatie in hun bezit aan de steuntoekennende overheid die wordt gevraagd in het kader van de controle op de toepassing van deze wet.

Art. 15. Wanneer de steuntoekennende overheid vaststelt dat de steuntoekenningsvoorwaarden niet nageleefd werden, wordt de steun onverwijld door de begunstigde aan de Staat terugbetaald.

Bij gebrek aan betaling binnen de maand, belast de steuntoekennende overheid de Algemene administratie van de Inning en de Invordering met de invordering door middel van dwangbevel van de ten onrechte ontvangen verkregen steun, conform artikel 3 van de domaniale wet van 22 december 1949. De aldus ingevorderde niet-verschuldigde bedragen komen toe aan de Schatkist.

Hoofdstuk VII - SLOTBEPALINGEN

Art. 16. De Koning bepaalt de steuntoekennende overheid, de datum en de toepassingsperiode van de bij deze wet ingestelde steunregeling.

De infrastructuurbeheerder, de beheerder van de Haven van Antwerpen, de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord en het toezichthoudend orgaan verstrekken de minister alle informatie waarover zij beschikken om deze wet uit te voeren.

Art. 17. § 1^{er}. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

§ 2. L'application de la présente loi est conditionnée:

1° à la publication par Infrabel dans le document de référence du réseau d'un exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord qui fournit des services conformément à l'article 9, §§ 2 et 4, du code ferroviaire;

2° à la décision de la Commission européenne selon laquelle le régime d'aide institué par la présente loi ou sa prolongation éventuelle ne constitue pas une aide d'État incompatible au sens de l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

3° à l'entrée en vigueur de l'arrêté royal d'exécution de la présente loi.

Art. 17. § 1^{er}. Deze wet treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt gepubliceerd.

§ 2. De toepassing van deze wet is onderworpen aan:

1° de bekendmaking door Infrabel van de netverklaring van een exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord die diensten conform artikel 9, §§ 2 et 4, van de spoorcodex leveren;

2° het besluit van de Europese Commissie waarbij de bij deze wet ingestelde steunregeling of haar eventuele verlenging geen onverenigbare Staatssteun vormt in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

3 de inwerkingtreding van het koninklijk besluit tot uitvoering 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.)	_ Sébastien Lejeune <sebastien.lejeune@gilkinet.fed.be>
Administration compétente	_SPF Mobilité et Transports
Contact administration (nom, email, tél.)	

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Projet de loi portant aide au transport ferroviaire de marchandises par wagons isolés	
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 le plan d'action marchandises du Gouvernement et a pour objet de contribuer à l'objectif de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.	
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 parties prenantes 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.

[_30/05/2023](#)

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



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

Lutte contre la pauvreté .1.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

Égalité des chances et cohésion sociale .2.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

Égalité entre les femmes et les hommes .3.

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

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

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

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

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

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

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

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

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

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

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

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

Santé .4.

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

☒ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez.

☐ Pas d'impact

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

Le système de soutien a pour objectif d'attirer des convois qui sont actuellement triés de façon manuelle sur l'installation automatique de triage d'Anvers-Nord. Ce type de triage automatique prend 3 à 6 fois moins de temps qu'un triage conventionnel. L'usage de cette installation peut avoir une conséquence positive sur la pénibilité du travail et peut permettre également de réduire les risques d'accidents du travail pour le personnel des entreprises bénéficiaires.

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 à mettre en place un régime d'aide encourageant les entreprises transportant des marchandises par wagons isolés à recourir à l'installation de triage d'Anvers-Nord pour leurs opérations de triage afin d'améliorer la performance du réseau ferroviaire et promouvoir le transfert modal de la route vers le rail. Le système d'aide a pour objectif de contribuer à l'augmentation du taux d'occupation de l'installation en répondant à la question du désengorgement d'autres installations du Port d'Anvers.

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.

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

b.

↓ 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.

Mention des données d'identification de l'entreprise, telles que le numéro d'entreprise, le numéro de TVA et le siège d'établissement. Fourniture du numéro de licence d'exploitation et certificat de sécurité unique, la ou les factures émises par l'exploitant de l'installation concernée par le système d'aide, une déclaration sur l'honneur que l'entreprise a remboursé les aides illégales qu'elle a été enjoindre de rembourser, une déclaration sur l'honneur que l'entreprise n'est pas en difficulté, une preuve de communication individuelle à l'attention du transport de wagons isolés, une déclaration sur l'honneur que l'entreprise ferroviaire n'a pas reçu d'autres aides d'Etat. Les entreprises fournissent toute clarification ou information complémentaire exigée par l'autorité d'octroi de l'aide, permettant de vérifier le respect

des conditions d'éligibilité et les modalités de demande et d'octroi.	
3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?	
a.	b. Les documents doivent être transmis dans la demande d'obtention de l'aide.
4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?	
a.	b. L'introduction des demandes est prévue par trimestre. Au plus tard le mois suivant la fin de chaque trimestre.
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?	
Pas d'impact négatif identifié.	

Énergie .12.

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

Mobilité .13.

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.		
☒ Impact positif	☐ Impact négatif	☒ Expliquez. ☐ Pas d'impact
L'objectif particulier de l'aide est de contribuer à la réduction significative des émissions de 1,5 millions de tonnes de CO2 par an en Belgique en évitant la circulation de 11 millions de trajets en camion par an à l'horizon 2030. Le transport de marchandises par wagons isolés est particulièrement vulnérable à la concurrence exercée par la route. Le régime d'aide entend compenser une partie des coûts additionnels du type de transport cible et d'encourager le report modal vers le train.		

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. ☐ Pas d'impact
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 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.		

Ressources naturelles .16.

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

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	☒ Pas d'impact ↓ Expliquez.

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 §13 Mobilité et 15 Changements climatiques

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	☒ Pas d'impact ↓ Expliquez.

Nuisances .19.

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.		
☒ Impact positif	☐ Impact négatif	↓ Expliquez. L'installation de triage concernée par le subsidie est située dans une zone industrielle. La concentration dans cette installation des trafics pourraient permettre de réduire certaines activités à proximité de zone résidentielles. Une réduction des coûts de triage peut générer également un report modal du transport par camion vers le train.

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	☒ Pas d'impact ↓ Expliquez.

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 : ○ sécurité alimentaire ○ santé et accès aux médicaments ○ travail décent ○ commerce local et international ○ revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation) ○ mobilité des personnes ○ environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre) ○ 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.

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

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



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

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

Regelgevingsimpactanalyse

RiA-AiR

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

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	Mijnheer George Gilkinet
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Sébastien Lejeune <sebastien.lejeune@gilkinet.fed.be>
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Wetsontwerp houdende de steun voor het goederenvervoer per spoor gesisoleerde wagons
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Het wetsvoorstel vindt zijn oorsprong in het actieplan "Goederenvervoer" van de regering en moet bijdragen aan het doel om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen.
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.

30/05/2023

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



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

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

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

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

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

Kansarmoedebestrijding .1.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

Gelijke Kansen en sociale cohesie .2.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

Gelijkheid van vrouwen en mannen .3.

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

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

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

Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

De nieuwe tekst heeft geen impact op de gelijkheid van mannen en vrouwen.



Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

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



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

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



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



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

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

Gezondheid .4.

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

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact Leg uit.

☐ Geen impact

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

Het ondersteuningssysteem is bedoeld om konvooien aan te trekken die momenteel handmatig worden gesorteerd in de automatische trieerinstallatie in Antwerpen-Noord. Dergelijke automatische triage kost 3 tot 6 keer minder tijd dan een conventionele triage. Het gebruik van deze installatie kan een positief effect hebben op de moeilijkheid van het werk en kan ook het risico van arbeidsongevallen voor het personeel van de begunstigde bedrijven verminderen. __

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

Dit stelsel is bedoeld om een steunregeling in te voeren die spoorbedrijven die goederen per geïsoleerde wagon vervoeren, aanmoedigt om de trieerinstallatie van Antwerpen-Noord te gebruiken voor hun trieerwerkzaamheden, teneinde de prestaties van het spoorwagennet te verbeteren en de modal shift van weg naar spoor te bevorderen. De steunregeling moet ertoe bijdragen de bezettingsgraad van de installatie te verhogen, in antwoord op de congestieproblemen van andere installaties in de Haven van Antwerpen.

Investerings .8.

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

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact Leg uit.

☒ Geen impact

--

Onderzoek en ontwikkeling .9.

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

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact Leg uit.

☒ Geen impact

Kmo's .10.

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

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

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

[Deze tekst heeft geen specifieke impact op 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.

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

b.

↓ 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.

[Vermelding van bedrijfsidentificatiegegevens, zoals ondernemingsnummer, btw-nummer en vestigingszetel. Verstrekking van het nummer van de exploitatievergunning en het unieke veiligheidsveiligheidscertificaat, de door de exploitant van de onder de steunregeling vallende inrichting opgestelde factu\(u\)r\(en\), een verklaring op erewoord dat de onderneming de onwettige steun heeft terugbetaald die haar was opgedragen terug te betalen, een verklaring op erewoord dat de onderneming niet in moeilijkheden verkeert, het bewijs van](#)

individuele mededeling bestemd voor het vervoer van afzonderlijke wagons, een verklaring op erewoord dat de spoorwegonderneming geen andere staatssteun heeft ontvangen. De ondernemingen verstrekken alle door de subsidieverlenende autoriteit verlangde verduidelijkingen of aanvullende informatie om na te gaan of aan de subsidiabiliteitsvoorwaarden en de aanvraag- en subsidievoorwaarden is voldaan.

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?
 - a.
 - b. De documenten moeten in de steunaanvraag worden ingediend.
4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?
 - a.
 - b. Verwacht wordt dat de aanvragen driemaandelijks worden ingediend. Uiterlijk de maand volgend op het einde van elk kwartaal.
5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Geen negatieve effecten vastgesteld.

Energie .12.

Energimix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.			
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit.	☒ Geen impact

Mobiliteit .13.

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.			
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit.	☐ Geen impact
Deze steun is specifiek bedoeld om bij te dragen tot de aanzienlijke vermindering van de uitstoot met 1,5 miljoen ton CO ₂ per jaar in België door het verkeer van 11 miljoen vrachtwagenritten per jaar tegen 2030 te vermijden. Goederenvervoer met geïsoleerde wagons is bijzonder gevoelig voor concurrentie van het wegvervoer. De steunregeling moet een deel van de extra kosten van het beoogde vervoertype compenseren en de modal shift naar de trein aanmoedigen.			

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.
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.		☐ Geen impact

Natuurlijke hulpbronnen .16.

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

Buiten- en binnenlucht .17.

Luchtqualiteit (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.
Zie §13 mobiliteit en 15 Klimaatverandering		☐ Geen impact

Biodiversiteit .18.

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

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.		
☒ Positieve impact	☐ Negatieve impact	↓ Leg uit.
De trierinstallatie waarop de subsidie betrekking heeft, ligt in een industriegebied. De concentratie van het verkeer in deze faciliteit zou bepaalde activiteiten in de buurt van woongebieden kunnen doen afnemen. Een verlaging van de trierkosten kan ook tot een modal shift van vrachtwagenvervoer naar spoorvervoer leiden.		☐ Geen impact

Overheid .20.

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

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

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

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

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

Indien er geen enkelen 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.

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° 73.420/4 DU 24 MAI 2023**

Le 6 avril 2023, 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 aide au transport ferroviaire de marchandises par wagons isolés'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 24 mai 2023. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

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

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 24 mai 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 appelle les observations suivantes.

FORMALITÉ PRÉALABLE

L'analyse d'impact de la réglementation, prévue par l'article 6 de la loi du 15 décembre 2013 'portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative', ne figure pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

Interrogés sur ce point, les délégués du ministre ont répondu:

"Notre courrier du 6 avril 2023 invoquait l'article 84 § 1, alinéa 1^{er}, 2°. Conformément à la loi du 15 décembre 2013, art. 8, § 2, 2°, nous avons considéré l'avant-projet de loi comme excepté d'analyse d'impact".

L'exception à l'obligation de réaliser une analyse d'impact de la réglementation, mentionnée à l'article 8, § 2, 2°, de la loi du 15 décembre 2013, se réfère toutefois à l'article 84, § 1^{er},

[†] 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. 73.420/4 VAN 24 MEI 2023**

Op 6 april 2023 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 steun voor het goederenvervoer per spoor per geïsoleerde wagons'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 24 mei 2023. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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 24 mei 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, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAAND VORMVEREISTE

De regelgevingsimpactanalyse waarin artikel 6 van de wet van 15 december 2013 'houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging' voorziet, bevindt zich niet in het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is.

Op een vraag in dat verband hebben de gemachtigden van de minister het volgende geantwoord:

"Notre courrier du 6 avril 2023 invoquait l'article 84 § 1, alinéa 1^{er}, 2°. Conformément à la loi du 15 décembre 2013, art. 8, § 2, 2°, nous avons considéré l'avant-projet de loi comme excepté d'analyse d'impact."

De uitzondering op de verplichting een regelgevingsimpactanalyse uit te voeren, waarvan melding gemaakt wordt in artikel 8, § 2, 2°, van de wet van 15 december 2013, heeft

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

alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État', tel qu'il était en vigueur avant sa modification par la loi du 20 janvier 2014 'portant réforme de la compétence, de la procédure et de l'organisation du Conseil d'État'¹.

L'article 23, 3^o, de la loi du 20 janvier 2014 a notamment renuméroté, dans l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, le "2^o" en "3^o".

L'exception prévue à l'article 8, § 2, 2^o, de la loi du 15 décembre 2013 ne peut donc être appliquée à l'avant-projet examiné, pour lequel la communication de l'avis de la section de législation a été demandée dans un délai de 30 jours.

L'auteur de l'avant-projet veillera donc à l'accomplissement de cette formalité préalable.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

ARRÊTÉ DE PRÉSENTATION

L'avant-projet de loi examiné sera précédé par un arrêté de présentation.

DISPOSITIF

ARTICLES 14 ET 16

Les articles 14 et 16 énumèrent les personnes soumises à une obligation de communiquer les informations dont elles disposent, soit à l'autorité d'octroi de l'aide dans le cadre du contrôle de l'application de la future loi (article 14), soit au ministre dans le cadre de son exécution (article 16).

Interrogés sur la présence du gestionnaire du Port d'Anvers dans ces deux énumérations, les délégués du ministre ont répondu:

"[...] nous avons insérer le PoAB dans le texte car l'instance du Port fait partie d'un Comité d'audit qui a pour mission de garantir la gestion efficace de l'installation de triage ainsi que de garantir la gestion neutre. Ce Comité est composé de représentants du Port et d'Infrabel. Ces deux parties ont co-financé la plateforme IT mise à disposition de l'exploitant de l'installation de service. Il nous semble donc normal dans ces conditions de pouvoir disposer d'informations provenant également du Port. Vous pourrez retrouver quelques informations sur son implication dans le projet au travers d'une de leur publication: <https://newsroom.portofantwerpbruges.com>

¹ Lequel disposait:

"2^o en cas d'urgence spécialement motivée dans la demande, lorsque l'autorité qui saisit la section de législation réclame la communication de l'avis dans un délai de cinq jours ouvrables, prorogé à huit jours ouvrables dans le cas où, soit l'avis est donné en application de l'article 2, § 4, soit il est donné par l'assemblée générale en application de l'article 85 ou par les chambres réunies en application de l'article 85bis".

evenwel betrekking op artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten 'op de Raad van State', zoals die bepaling van toepassing was voordat ze gewijzigd is bij de wet van 20 januari 2014 'houdende hervorming van de bevoegdheid, de procedureregeling en de organisatie van de Raad van State'¹.

Bij artikel 23, 3^o, van de wet van 20 januari 2014 is in artikel 84, § 1, eerste lid, inzonderheid "2^o" vernummerd tot "3^o".

De uitzondering waarin artikel 8, § 2, 2^o, van de wet van 15 december 2013 voorziet, kan dus niet toegepast worden op voorliggend voorontwerp, aangezien de afdeling Wetgeving verzocht is om daarover advies te verstrekken binnen een termijn van dertig dagen.

De steller van het voorontwerp moet er dan ook op toezien dat dit voorafgaand vormvereiste vervuld wordt.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

INDIENINGSBESLUIT

Voorliggend voorontwerp van wet moet voorafgegaan worden door een indieningsbesluit.

DISPOSITIEF

ARTIKEL 14 EN 16

In de artikelen 14 en 16 wordt opgesomd welke personen vallen onder de verplichting om de informatie waarover ze beschikken mee te delen, hetzij aan de overheid die steun toekent in het kader van de controle op de toepassing van de toekomstige wet (artikel 14), hetzij aan de minister in het kader van de uitvoering van die wet (artikel 16).

Op de vraag waarom de beheerder van de Haven van Antwerpen in die twee opsommingen opgenomen is, hebben de gemachtigden van de minister als volgt geantwoord:

"(...) nous avons insérer le PoAB dans le texte car l'instance du Port fait partie d'un Comité d'audit qui a pour mission de garantir la gestion efficace de l'installation de triage ainsi que de garantir la gestion neutre. Ce Comité est composé de représentants du Port et d'Infrabel. Ces deux parties ont co-financé la plateforme IT mise à disposition de l'exploitant de l'installation de service. Il nous semble donc normal dans ces conditions de pouvoir disposer d'informations provenant également du Port. Vous pourrez retrouver quelques informations sur son implication dans le projet au travers d'une de leur publication: <https://newsroom.portofantwerpbruges.com>

¹ Die bepaling luidde als volgt:

"2^o wanneer, in spoedeisende gevallen die in de aanvraag bijzondere redenen worden omkleed, de overheid die de afdeling wetgeving adieert, vraagt dat het advies wordt medegedeeld binnen een termijn van vijf werkdagen, verlengd tot acht werkdagen in het geval waarin het advies gegeven wordt ofwel met toepassing van artikel 2, § 4, ofwel door de algemene vergadering met toepassing van artikel 85 of door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis".

//exploitation-neutre-de-la-bosse-de-triage--une-premiere-europeenne-dans-le-port-danvers”.

Ces explications mériteraient de figurer dans le commentaire de ces articles.

Le greffier,

ANNE-CATHERINE
VAN GEERSDAELE

Le président,

MARTINE BAGUET

//exploitation-neutre-de-la-bosse-de-triage--une-premiere-europeenne-dans-le-port-danvers.”

Die toelichting zou opgenomen moeten worden in de bespreking van die artikelen.

De griffier,

ANNE-CATHERINE
VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

MARTINE BAGUET

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Art. 1

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

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

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

1° agence: l'agence visée à l'article 3, 5°, du code ferroviaire;

2° autorité d'octroi de l'aide: l'autorité désignée par le Roi, conformément à l'article 16;

3° certificat de sécurité unique: le document visé à l'article 3, 16°, du code ferroviaire;

4° date d'application: date à laquelle la présente loi s'applique, telle que déterminée à l'article 17, § 2;

5° document de référence du réseau: le document visé à l'article 3, 22°, du code ferroviaire;

6° entreprise en difficulté: l'entreprise définie à l'article 2, 18°, du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité;

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:

Art. 1

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

HOOFDSTUK 1**Algemeen****Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet, dient te worden verstaan onder:

1° bureau: het bureau bedoeld in artikel 3, 5° van de spoorcodex;

2° steuntoekennende overheid: de door de Koning overeenkomstig artikel 16 aangewezen overheid;

3° uniek veiligheidscertificaat: het document bedoeld in artikel 3, 16°, van de spoorcodex;

4° toepassingsdatum: de datum waarop deze wet van toepassing wordt, zoals bepaald in artikel 17, § 2;

5° netverklaring: het document bedoeld in artikel 3, 22°, van de spoorcodex;

6° onderneming in moeilijkheden: de onderneming omschreven in artikel 2, 18°, van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard;

7° entreprise ferroviaire: l'entreprise visée à l'article 3, 27°, du code ferroviaire;

8° exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord: l'exploitant d'installation de service visé à l'article 3, 28/1°, du code ferroviaire qui fournit à des entreprises ferroviaires des services dans l'installation de triage d'Anvers-Nord;

9° gestionnaire de l'infrastructure: le gestionnaire de l'infrastructure tel que défini à l'article 3, 29°, du code ferroviaire;

10° installation de triage d'Anvers-Nord: installation de service au sens de l'article 3, 33/1°, du code ferroviaire, et visée en tant que gare de triage au point 2, c), de l'annexe première, du code ferroviaire, telle que décrite dans le document de référence du réseau du gestionnaire de l'infrastructure;

11° licence: l'autorisation visée à l'article 3, 35°, du code ferroviaire;

12° ministre: le ministre qui a la mobilité dans ses attributions;

13° montant de l'aide: montant déterminé par le Roi conformément à l'article 8;

14° organe de contrôle: l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire visée à l'article 3, 43°, du code ferroviaire;

15° période d'application: période définie par arrêté royal, au cours de laquelle les services rendus à l'installation de triage d'Anvers-Nord donnant droit à une aide en vertu de la présente loi sont fournis;

16° rétribution: le prix imposé pour la fourniture de services dans l'installation de triage d'Anvers-Nord, conformément à l'article 51, alinéa 1^{er}, du code ferroviaire, tel que publié dans le document de référence de réseau ou mis à disposition gratuitement sous forme électronique sur un site internet, conformément à l'article 53/1, du code ferroviaire;

17° service ferroviaire: prestation visée à l'article 3, 63°, du code ferroviaire;

18° transport de wagons isolés: transport de wagons individuels ou de lots de wagons, qui sont assemblés dans les gares de triage pour former des trains;

7° spoorwegonderneming: de onderneming bedoeld in artikel 3, 27° van de spoorcodex;

8° exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord: de exploitant van de dienstvoorziening bedoeld in artikel 3, 28/1° van de spoorcodex, die diensten verleent aan spoorwegondernemingen op het rangeerterrein van Antwerpen-Noord;

9° spoorweginfrastructuurbeheerder: de infrastructuurbeheerder in de zin van artikel 3, 29°, van de spoorcodex;

10° rangeerterrein van Antwerpen-Noord: dienstvoorziening in de zin van artikel 3, 33/1°, van de spoorcodex en aangeduid als rangeerstation in punt 2, c), van bijlage I van de spoorcodex, zoals beschreven in de netverklaring van de infrastructuurbeheerder;

11° vergunning: de vergunning bedoeld in artikel 3, 35°, van de spoorcodex;

12° minister: de minister onder wie mobiliteit ressorteert;

13° steunbedrag: het bedrag bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 8;

14° toezichthoudende orgaan: de in artikel 3, 43°, van de spoorcodex bedoelde economische regulerende instantie voor het spoorvervoer;

15° toepassingsperiode: de bij koninklijk besluit bepaalde periode gedurende welke de op het rangeerstation Antwerpen-Noord verleende diensten die recht geven op steun krachtens deze wet, worden verleend;

16° retributie: de prijs die overeenkomstig artikel 51, lid 1, van de spoorcodex wordt aangerekend voor de dienstverlening op het rangeerstation Antwerpen-Noord, zoals gepubliceerd in de netverklaring of gratis in elektronische vorm beschikbaar gesteld op een website overeenkomstig artikel 53/1 van de spoorcodex;

17° spoorwegvervoerdienst: dienst bedoeld in artikel 3, 63°, van de spoorcodex;

18° wagenladingvervoer: vervoer van afzonderlijke wagons of groepen wagons, die in rangeerstations worden samengesteld om treinen te vormen;

19° trimestre: période qui court du 1^{er} janvier au 31 mars, du 1^{er} avril au 30 juin, du 1^{er} juillet au 30 septembre ou du 1^{er} octobre au 31 décembre;

20° utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord: utilisation telle qu'attestée dans la facture établie par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord pour les services fournis dans cette installation;

21° wagon isolé: wagon conventionnel chargé provenant de ou allant vers un point de desserte et faisant partie avec d'autres wagons dont la destination ou l'origine est différente de la composition d'un même train faisant l'objet d'une opération de composition ou de décomposition à l'installation de triage d'Anvers-Nord.

Art. 3

Les bénéficiaires du régime d'aide à l'utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord sont les entreprises ferroviaires de l'Union européenne fournissant des services ferroviaires de transport de marchandises par wagons isolés, aux conditions d'octroi prévues au chapitre II, chapitre III et selon les modalités prévues aux chapitres IV de la présente loi.

CHAPITRE 2

Conditions d'éligibilité

Art. 4

Pour être éligible à l'aide visée par cette loi, l'entreprise ferroviaire:

1° dispose des documents suivants, valides à la date de demande de l'aide:

a) une licence autorisant l'entreprise ferroviaire à fournir sur le territoire belge un service ferroviaire de transport de marchandises et de traction, délivrée en Belgique conformément aux articles 11 à 14 du code ferroviaire ou par les autorités d'un autre État membre de l'Union européenne;

b) un certificat de sécurité unique délivré soit par l'Agence, conformément à l'article 10, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte), soit par l'autorité de sécurité conformément aux articles 100 et suivants du code ferroviaire;

19° kwartaal: de periode van 1 januari tot en met 31 maart, van 1 april tot en met 30 juni, van 1 juli tot en met 30 september of van 1 oktober tot en met 31 december;

20° gebruik van het rangeerstation Antwerpen-Noord: gebruik zoals geattesteerd op de factuur opgemaakt door de exploitant van het rangeerstation van Antwerpen-Noord voor de geleverde diensten op dit terrein;

21° geïsoleerde wagon: een beladen conventionele wagon komende van of gaande naar een bedieningsplaats en die samen met andere wagons met een andere bestemming of herkomst deel uitmaakt van de samenstelling van dezelfde trein die in het rangeerstation Antwerpen-Noord wordt samengesteld of afgebroken.

Art. 3

De begunstigden van de steunregeling voor het gebruik van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord zijn de spoorwegondernemingen van de Europese Unie die spoorwegdiensten van goederen-transport met geïsoleerde wagons verlenen, overeenkomstig de toekenningsvoorwaarden bepaald in hoofdstuk II, hoofdstuk III en op de wijze bepaald in hoofdstuk IV van deze wet.

HOOFDSTUK 2

Subsidiariteitsvoorwaarden

Art. 4

Om subsidiabel te zijn voor de door die wet bedoelde steun, dienen de spoorwegondernemingen:

1° over de volgende documenten te beschikken, geldig op de datum van steunaanvraag:

a) een vergunning die de spoorwegonderneming toelaat om op Belgisch grondgebied een spoorwegdienst van goederen- en tractietransport te verlenen, afgegeven in België conform artikels 11 à 14 van de spoorcodex of door de overheid van een andere lidstaat van de Europese Unie;

b) een uniek veiligheidsattest dat ofwel door het Bureau wordt afgegeven, conform artikel 10, paragrafen 5, 6 en 7 van de Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking), ofwel door de veiligheidsoverheid conform artikels 100 en volgende van de spoorcodex;

2° utilise les services de triage automatique de l'installation de triage d'Anvers-Nord.

Art. 5

Ne sont pas éligibles à une aide au titre de la présente loi, les entreprises ferroviaires suivantes:

1° les entreprises ferroviaires à l'encontre desquelles un ordre de récupération d'une aide illégale a été décidé par la Commission européenne pour autant que les montants visés par la décision n'ont pas été remboursés;

2° les entreprises en difficulté;

3° les entreprises ferroviaires ayant reçu d'autres aides d'État au sens de l'article 107, § 1^{er}, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou d'autres financements européens si leur cumul avec l'aide prévue par la présente loi aboutit à un niveau d'aide supérieur à celui prévu par la Communication de la Commission 2008/C 184/07 relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires.

CHAPITRE 3

Modalités de demande de l'aide

Art. 6

§ 1^{er}. Dans sa demande d'obtention de l'aide qui mentionne les données d'identification de l'entreprise, telles que le numéro d'entreprise, le numéro de TVA et le siège d'établissement, l'entreprise ferroviaire soumet à l'autorité d'octroi de l'aide les documents suivants:

1° le numéro de licence d'exploitation et du certificat de sécurité unique;

2° la ou les factures émise(s) par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord pour les services visés à l'article 4, 2°, de la loi et fournis au cours du ou des trimestre(s) échu(s) pendant la période d'application;

3° une déclaration sur l'honneur que l'entreprise a remboursé les aides illégales qu'elle a été enjointe de rembourser;

4° une déclaration sur l'honneur que l'entreprise n'est pas en difficulté;

2° de automatische rangeerdiensten te gebruiken van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord.

Art. 5

De volgende spoorwegondernemingen zijn niet subsidiabel voor een steun overeenkomstig deze wet:

1° de spoorwegondernemingen waartegen de Europese Commissie een bevel tot terugvordering van illegale steun heeft beslist, zolang de door de beslissing bedoelde bedragen niet terugbetaald zijn geweest;

2° de ondernemingen in moeilijkheden;

3° de spoorwegondernemingen die andere staatssteun hebben gekregen in de zin van artikel 107, § 1, van het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of andere Europese financieringen indien hun cumulatie met de steun waarin deze wet voorziet, resulteert in een steunniveau hoger dan die waarin is voorzien in de Mededeling van de Commissie 2008/C 184/07 inzake communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen.

HOOFDSTUK 3

Modaliteiten van de steunaanvraag

Art. 6

§ 1^{er}. In haar steunaanvraag die de identificatiegegevens van de onderneming vermeldt, zoals het ondernemingsnummer, het BTW-nummer en de vestigingsplaats, legt de spoorwegonderneming volgende documenten voor aan de steuntoekkennende overheid:

1° het nummer van de exploitatievergunning en het uniek veiligheidsattest;

2° de factuur of facturen opgesteld door de exploitant van het rangeerstation van Antwerpen-Noord voor de diensten bedoeld in artikel 4, 2°, van de wet en verstrekt gedurende het kwartaal of de kwartalen die tijdens de toepassingsperiode zijn verstreken;

3° een verklaring op eer dat de onderneming de illegale steun heeft terugbetaald die ze verzocht werd terug te betalen;

4° een verklaring op eer dat de onderneming niet in moeilijkheden verkeert;

5° une preuve de communication individuelle à l'attention des clients du transport de wagons isolés relative à l'aide perçue;

6° une déclaration sur l'honneur que l'entreprise ferroviaire n'a pas reçu d'autres aides d'État au sens de l'article 107, § 1^{er}, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou d'autres financements européens dont leur cumul avec l'aide prévue par la présente loi aboutit à un niveau d'aide supérieur à celui prévu par la Communication de la Commission 2008/C 184/07 relative aux lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires.

§ 2. Les entreprises ferroviaires fournissent toute clarification ou information complémentaire exigée par l'autorité d'octroi de l'aide, permettant de vérifier le respect des conditions d'éligibilité et les modalités de demande et d'octroi, dans un délai de cinq jours ouvrables, sous peine de voir leur demande rejetée.

Art. 7

Sous peine de rejet de la demande, les documents visés à l'art. 6, § 1^{er}, sont soumis au plus tard dans le mois suivant la fin de chaque trimestre échu pendant la période d'application, ou dans le mois de la date d'application de la présente loi, si celle-ci intervient après.

CHAPITRE 4

Calcul de l'aide

Art. 8

§ 1^{er}. Le Roi détermine le montant de l'aide par unité de services dans l'installation de triage d'Anvers-Nord.

Le montant de l'aide est calculé en divisant le budget trimestriel disponible par le nombre d'unités de services rendus dans l'installation de triage d'Anvers-Nord pendant la période concernée.

§ 2. Le montant de l'aide ne peut dépasser la rétribution imposée par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord par unité de services, telle que publiée dans le document de référence de réseau ou mise à disposition gratuitement sous forme électronique sur un site internet, conformément à l'article 53/1 du code ferroviaire.

5° een bewijs van individuele communicatie ter attentie van de klanten van het wagenladingvervoer inzake de verkregen steun;

6° een verklaring op eer dat de spoorwegonderneming geen andere staatssteun heeft gekregen in de zin van artikel 107, § 1, van het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of andere Europese financieringen indien hun cumul met de voorziene steun door deze wet uitkomt op een hoger steunniveau dan degene voorzien door de Mededeling van de Commissie 2008/C 184/07 inzake communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen.

§ 2. De spoorwegondernemingen verschaffen alle verduidelijkingen of aanvullende informatie die de steuntoekennende overheid opeist, zodat een controle op de naleving van de subsidialiteitsvoorwaarden en op de modaliteiten van de aanvraag en toekenning mogelijk is, binnen een termijn van vijf werkdagen, anders zal hun aanvraag verworpen worden.

Art. 7

Op straffe van verwerping van de aanvraag, worden de in art. 6, § 1^{er}, bedoelde documenten ten laatste ingediend in de maand volgend op het einde van elk verstreken kwartaal tijdens de toepassingsperiode, of in de maand van de datum van toepassing van deze wet, indien ze erna komt.

HOOFDSTUK 4

Steunberekening

Art. 8

§ 1. De Koning bepaalt het steunbedrag per dienst-eenheid in het rangeerterrein van Antwerpen-Noord.

Het steunbedrag wordt berekend door het beschikbare trimestriële budget te delen door het aantal dienst-eenheden die in de betrokken periode in het rangeerterrein van Antwerpen-Noord worden verleend.

§ 2. Het steunbedrag mag de retributie die de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord per dienst-eenheid heeft opgelegd niet overschrijden, zoals in de netverklaring gepubliceerd of kosteloos in elektronische vorm op een website aangeboden, conform artikel 53/1 van de spoorcodex.

Art. 9

L'aide est à charge du budget annuel des dépenses. Elle est octroyée dans les limites du crédit inscrit à cet effet.

Art. 10

Le montant total accordé à chaque bénéficiaire est calculé en multipliant le montant de l'aide, calculée selon les modalités de l'article 8, § 1^{er}, par le nombre effectif d'unités de services facturées dans l'installation de triage d'Anvers-Nord au cours du trimestre considéré.

§ 1^{er}. Nonobstant l'article 8, dans l'éventualité où la demande d'aide excède le budget trimestriel disponible, toutes les aides octroyées sont proportionnellement réduites, de sorte que leur total ne dépasse pas les dispositions budgétaires annuelles pertinentes.

§ 2. Dans l'éventualité où l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord réduit le niveau de la rétribution à un niveau inférieur au montant de l'aide déterminé conformément à l'article 8, celui-ci est réduit de plein droit au niveau de la rétribution à compter du trimestre au cours duquel la réduction a lieu.

CHAPITRE 5

Octroi de l'aide

Art. 11

L'aide est octroyée à l'entreprise ferroviaire aux conditions prévues dans cette loi pour compenser la rétribution imposée par l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord pour les services fournis pendant la période d'application.

Le Roi détermine les modalités d'octroi de l'aide.

CHAPITRE 6

Contrôle

Art. 12

Le chapitre III du titre V de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral s'applique moyennant les modalités prévues dans le présent chapitre.

Art. 9

De steun valt ten laste van de jaarlijkse uitgavenbegroting. Hij wordt toegekend binnen de grenzen van het krediet dat daartoe wordt ingeschreven.

Art. 10

Het totale bedrag dat aan elke begunstigde wordt toegekend, wordt berekend door het steunbedrag, berekend volgens de modaliteiten van artikel 8, § 1, te vermenigvuldigen met het effectieve aantal gefactureerde diensteenheden in het rangeerterrein van Antwerpen-Noord in de loop van het betrokken kwartaal.

§ 1. Onverminderd artikel 8, ingeval de steunaanvraag de beschikbare trimestriële begroting overschrijdt, wordt de verleende steun proportioneel verlaagd zodat het totaal niet hoger is dan de relevante jaarlijkse budgettaire bepalingen.

§ 2. Ingeval de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord het retributieniveau verlaagt tot een lager niveau dan het overeenkomstig artikel 8 vastgestelde steunbedrag, wordt dit van rechtswege verlaagd tot het niveau van de retributie te rekenen vanaf het kwartaal waarin de verlaging plaatsvindt.

HOOFDSTUK 5

Steuntoekenning

Art. 11

De steun wordt aan de spoorwegonderneming toegekend onder de voorwaarden bepaald in deze wet om de retributie opgelegd door de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord op te vangen voor de geleverde diensten tijdens de toepassingsperiode.

De Koning bepaalt de steuntoekenningmodaliteiten.

HOOFDSTUK 6

Controle

Art. 12

Het hoofdstuk III van titel V van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat is van toepassing onder de modaliteiten vermeld in dit hoofdstuk.

Art. 13

Les entreprises ferroviaires bénéficiaires de l'aide octroyée au titre de la présente loi s'engagent à conserver et à fournir tous les justificatifs permettant à l'autorité d'octroi d'effectuer un contrôle du respect des conditions visées au chapitre II et aux modalités visées aux chapitre III et chapitre IV, pendant une durée de trois années après versement de l'aide.

Art. 14

Le gestionnaire de l'infrastructure, l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord, le gestionnaire du Port d'Anvers et l'organe de contrôle communiquent à l'autorité d'octroi, dans le délai imparti, toute information en leur possession demandée dans le cadre du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. 15

Lorsque l'autorité d'octroi constate que les conditions d'octroi de l'aide n'ont pas été respectées, l'aide est remboursée à l'État par le bénéficiaire sans délai.

En l'absence de paiement dans le mois, l'autorité d'octroi de l'aide charge l'Administration générale de la Perception et du Recouvrement du recouvrement par voie de contrainte des aides concernées indûment perçues, conformément à l'article 3 de la loi domaniale du 22 décembre 1949. Les montants indus ainsi recouverts reviennent au Trésor.

CHAPITRE 7

Dispositions finales

Art. 16

Le Roi détermine l'autorité d'octroi, la date et la période d'application du régime d'aide institué par la présente loi.

Le gestionnaire de l'infrastructure, le gestionnaire du Port d'Anvers, l'exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord et l'organe de contrôle communiquent au ministre toute information en leur disposition demandée pour exécuter la présente loi.

Art. 13

De spoorwegondernemingen die de toegekende steun begunstigen in het kader van deze wet verbinden zich ertoe alle bewijsstukken te bewaren en te bezorgen die de steuntoekennende overheid toelaten een controle uit te voeren op de naleving van de in hoofdstuk II bedoelde voorwaarden en van de in hoofdstuk III en hoofdstuk IV bedoelde modaliteiten, gedurende een periode van drie jaar na betaling van de steun.

Art. 14

De infrastructuurbeheerder, de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord, de beheerder van de Haven van Antwerpen en het toezichthoudend orgaan verschaffen, binnen de voorgeschreven termijn, alle informatie in hun bezit aan de steuntoekennende overheid die wordt gevraagd in het kader van de controle op de toepassing van deze wet.

Art. 15

Wanneer de steuntoekennende overheid vaststelt dat de steuntoekenningsvoorwaarden niet nageleefd werden, wordt de steun onverwijld door de begunstigde aan de Staat terugbetaald.

Bij gebrek aan betaling binnen de maand, belast de steuntoekennende overheid de Algemene administratie van de Inning en de Invordering met de invordering door middel van dwangbevel van de ten onrechte ontvangen verkregen steun, conform artikel 3 van de domaniale wet van 22 december 1949. De aldus ingevorderde niet-verschuldigde bedragen komen toe aan de Schatkist.

HOOFDSTUK 7

Slotbepalingen

Art. 16

De Koning bepaalt de steuntoekennende overheid, de datum en de toepassingsperiode van de bij deze wet ingestelde steunregeling.

De infrastructuurbeheerder, de beheerder van de Haven van Antwerpen, de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord en het toezichthoudend orgaan verstrekken de minister alle informatie waarover zij beschikken om deze wet uit te voeren.

Art. 17

§ 1^{er}. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

§ 2. L'application de la présente loi est conditionnée:

1° à la publication par Infrabel dans le document de référence du réseau d'un exploitant de l'installation de triage d'Anvers-Nord qui fournit des services conformément à l'article 9, §§ 2 et 4, du code ferroviaire;

2° à la décision de la Commission européenne selon laquelle le régime d'aide institué par la présente loi ou sa prolongation éventuelle ne constitue pas une aide d'État incompatible au sens de l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

3° à l'entrée en vigueur de l'arrêté royal d'exécution de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 4 juin 2023

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

Art. 17

§ 1^{er}. Deze wet treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt gepubliceerd.

§ 2. De toepassing van deze wet is onderworpen aan:

1° de bekendmaking door Infrabel van de netverklaring van een exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord die diensten conform artikel 9, §§ 2 et 4, van de spoorcodex leveren;

2° het besluit van de Europese Commissie waarbij de bij deze wet ingestelde steunregeling of haar eventuele verlenging geen onverenigbare Staatssteun vormt in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

3° de inwerkingtreding van het koninklijk besluit tot uitvoering van deze wet.

Gegeven te Brussel, 4 juni 2023

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet