

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 juin 2023

PROJET DE LOI**portant aide au transport ferroviaire
de marchandises par wagons isolés****Rapport**fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Laurence Zanchetta****Sommaire****Pages**

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	3
II. Discussion générale.....	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	7
C. Répliques des membres	9
D. Réponses complémentaires du ministre	10
III. Discussion des articles et votes	11

*Voir:*Doc 55 **3424/ (2022/2023)**:

- 001: Projet de loi.
002: Amendement.

Voir aussi:

- 004: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 juni 2023

WETSONTWERP**houdende steun voor het goederenvervoer
per spoor per geïsoleerde wagons****Verslag**namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Laurence Zanchetta****Inhoud****Blz.**

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	3
II. Algemene bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden	3
B. Antwoorden van de minister	7
C. Replieken van de leden	9
D. Bijkomende antwoorden van de minister.....	10
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	11

*Zie:*Doc 55 **3424/ (2022/2023)**:

- 001: Wetsontwerp.
002: Amendement.

Zie ook:

- 004: Tekst aangenomen door de commissie.

09806

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen Kim Buyst, Sarah Schlitz, Olivier Vajda
 PS Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB Maria Vindevoghel
 Open Vld Marianne Verhaert
 Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Josy Arens

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:

DOC 55 0000/000 Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
 QRVA Questions et Réponses écrites
 CRIV Version provisoire du Compte Rendu Intégral
 CRABV Compte Rendu Analytique
 CRIV Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN Séance plénière
 COM Réunion de commission
 MOT Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV Beknopt Verslag
 CRIV Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
 PLEN Plenum
 COM Commissievergadering
 MOT Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi le 20 juin 2023. Au niveau procédural, la demande de Mme Maria Vindevoghel visant à charger la Cour des comptes d'un examen n'a pas obtenu le soutien requis par le Règlement de la Chambre, n'ayant obtenu qu'une seule voix lors du vote en commission à ce propos.

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

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, présente son projet de loi. Pour le détail, il est renvoyé à l'exposé des motifs (DOC 55 3424/001, p. 3). L'introduction du ministre se termine avec la projection d'un court métrage réalisé par Infrabel qui illustre le fonctionnement de la bosse de triage dans le port d'Anvers, également consultable sur le site web d'hébergement de vidéos YouTube (https://www.youtube.com/watch?v=Dsz4_617WLA).

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) rappelle les avantages du transport ferroviaire de marchandises pour l'environnement, le climat, la santé publique et la mobilité. Ce mode de transport se heurte toutefois à un désavantage concurrentiel par rapport au transport routier, et pas seulement en Belgique. C'est pourquoi il existe, dans d'autres pays européens, un régime de financement comparable au régime proposé par le ministre.

L'exposé des motifs indique ce qui suit: "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." (DOC 55 3424/001, p. 8). Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Si des informations sont disponibles à ce sujet, le ministre peut-il les communiquer aux membres?

Dans un courrier critique adressé au ministre, l'entreprise Railport Antwerpen lui reproche d'agir trop peu et trop tardivement. En effet, la bosse de triage n'est utilisée que depuis le 1^{er} avril 2023 et elle pose de nombreux problèmes organisationnels. Une hausse des coûts des

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 20 juni 2023. Wat de procedure betreft, heeft het verzoek van mevrouw Maria Vindevoghel om het Rekenhof met een onderzoek te belasten, niet de door het Reglement van de Kamer vereiste steun gekregen. Bij de stemming in de commissie kreeg dit verzoek slechts één stem voor.

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

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, zet zijn wetsontwerp uiteen. Voor meer details wordt verwezen naar de memorie van toelichting (DOC 55 3424/001, blz. 3). De minister sluit zijn inleiding af met een filmpje van Infrabel waarin de werking van de trierheuvel in de haven van Antwerpen wordt uitgelegd. De video kan ook worden bekeken op YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=Dsz4_617WLA.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) herinnert aan de voordelen van goederenvervoer per spoor op het vlak van milieu, klimaat, volksgezondheid en mobiliteit. Dit type vervoer ondervindt wel een concurrentienadeel in vergelijking met transport over de weg, overigens niet alleen in België. Vandaar dat andere Europese landen een financieringssysteem hebben dat vergelijkbaar is met het systeem dat de minister voorstelt.

In de memorie van toelichting staat te lezen (DOC 55 3424/001, blz. 8): "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." Wat is hieromtrent de stand van zaken? Zo er informatie over bestaat, rijst de vraag of de minister die ter beschikking kan stellen van de leden.

In een kritische brief aan de minister betreurt Railport Antwerpen dat hij te weinig en te laat in actie schiet. De trierheuvel wordt pas geëxploiteerd sinds 1 april 2023 en veroorzaakt heel wat organisatorische moeilijkheden. Bovendien wordt gevreesd dat de kosten voor de

entreprises ferroviaires est en outre redoutée à partir de 2024, dès lors que le régime d'aide ne s'appliquera qu'un an alors que Railport souhaiterait en bénéficier durant au moins trois ans. Quelle est la position du ministre à cet égard? Le membre plaide pour un régime stable qui permettrait aux parties prenantes de savoir à quoi s'en tenir, et présente l'*amendement n° 1* (DOC 55 3424/002) tendant à étendre la durée d'application du régime d'aide jusqu'au 31 décembre 2025 au moins. Pour plus d'informations sur sa position, le membre renvoie à la justification de son amendement.

Le ministre envisage-t-il de prendre d'autres mesures d'aide et la Commission européenne a-t-elle été informée de l'initiative à l'examen? Si la Commission n'y a pas encore réagi, quand le fera-t-elle?

Pourquoi les compétences relatives à l'octroi de l'aide sont-elles déléguées au Roi? Pourquoi le Parlement ne pourrait-il pas voter sur le régime d'aide comme par le passé?

M. Olivier Vajda (Ecolo-Groen) annonce le soutien de son groupe pour le projet de loi, qui exige l'urgence, car il est temps d'agir.

Le membre souligne l'impact du soutien prévu par le projet de loi sur le transport aérien ou routier et se réjouit des bénéfices en termes environnementaux et économiques.

L'intervenant parcourt le texte et évoque certains éléments qui lui paraissent significatifs.

Mme Chanelle Bonaventure (PS) soutient les initiatives du ministre dans le domaine de la Mobilité. Il est en effet important de poursuivre une politique permettant de réaliser le shift modal tant souhaité. L'aide au fret est dès lors indispensable, car la concurrence avec le secteur routier est rude.

L'intervenante demande dans quelle mesure le mode de calcul de l'aide est susceptible de varier d'une entreprise à l'autre. Quelles sont les critères déterminant la prise en charge partielle ou intégrale des coûts? Comment l'aide est-elle ciblée? Le système d'aide fera-t-il l'objet d'un examen? Existe-t-il une analyse quant à l'impact sur les émissions de dioxyde de carbone?

M. Pieter De Spiegeleer (VB) annonce, à son tour, le soutien de son groupe au projet de loi du ministre, non sans d'abord émettre la considération qu'il lui paraît plus judicieux de traduire les mots "wagon isolé" définis à l'article 2, 21°, par les mots "losse wagon" plutôt que "geïsoleerde wagon".

spoorwegondernemingen vanaf 2024 zullen stijgen, aangezien de steunregeling slechts voor één jaar geldt terwijl Railport steun voor ten minste drie jaar wenst. Wat is het standpunt van de minister ter zake? Het lid pleit voor een stabiele regeling die de actoren houvast biedt en dient *amendement nr. 1* (DOC 55 3424/002) in, dat ertoe strekt de steunregeling minimaal te doen gelden tot en met 31 december 2025. Het lid verwijst naar de verantwoording bij het amendement voor een bredere omkleding van zijn visie.

Heeft de minister nog andere steunmaatregelen op het oog en werd de Europese Commissie ingelicht over voorliggend initiatief? Wanneer zal het antwoord komen, zo het nog niet werd meegedeeld?

Waarom worden de bevoegdheden in verband met de toekenning van steun gedelegeerd aan de Koning? Waarom kan het Parlement niet over de steunregeling stemmen, zoals in het verleden?

De heer Olivier Vajda (Ecolo-Groen) kondigt aan dat zijn fractie het wetsontwerp zal steunen. Het moet dringend worden afgehandeld, omdat het hoog tijd is om actie te ondernemen.

Het lid beklemtoont de positieve gevolgen van het wetsontwerp voor het lucht- en wegvervoer en verwelkomt de ecologische en economische voordelen die het biedt.

De spreker overloopt het wetsontwerp en wijst op bepaalde aspecten die in zijn ogen belangrijk zijn.

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) steunt de mobiliteitsinitiatieven van de minister. Het is immers belangrijk een beleid te voeren dat de zo gewenste modal shift mogelijk maakt. Het is daarom absoluut noodzakelijk dat het goederenvervoer per spoor wordt ondersteund, want de concurrentie met het wegvervoer is hard.

De sprekerster vraagt in hoeverre de berekeningswijze voor de steun kan verschillen van onderneming tot onderneming. Welke criteria bepalen of de kosten gedeeltelijk dan wel volledig ten laste zullen worden genomen? Hoe wordt de steun doelgericht gemaakt? Zal de steunregeling aan een onderzoek worden onderworpen? Werden de gevolgen voor de CO₂-uitstoot geanalyseerd?

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) kondigt aan dat ook zijn fractie het wetsontwerp van de minister zal steunen, maar merkt op dat het hem beter lijkt de termen "wagon isolé" die in artikel 2, 21°, gedefinieerd te vertalen door "losse wagon" in plaats van "geïsoleerde wagon".

En effet, s'il importe de soutenir le développement des ports, les mesures d'aide sont également l'indice d'un problème. À chaque fois, l'on évoque les grandes crises qui affectent la planète, mais c'est une attitude qui témoigne de peu de courage. Pire, le ministre semble agir en panique en proposant des mesures ponctuelles à court terme.

Mais il est évident que les trains de marchandises subissent aussi la pression sur le réseau ferroviaire des trains de nuit et des trains de passagers. Il faut donc comprendre qu'Infrabel et son personnel seront mis à l'épreuve. La solution, du moins partielle, serait de régionaliser.

M. Emmanuel Burton (MR) exprime son soutien en faveur du projet de loi qui apporte une amélioration substantielle quant au transport de marchandises, d'une part, et note les effets positifs sur l'environnement et l'économie.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) rappelle, quant à elle, la chute dramatique de la quantité de marchandises transportées par rail. En effet, le tonnage a baissé de 7,5 % en 2022 par rapport à l'année 2021, ce qui représente le niveau le plus faible en 6 ans. En 2008, plus de 73 millions de tonnes transitaient encore par le rail, contre moins de 58 millions actuellement. L'explication du ministre: la guerre en Ukraine, ou la crise de l'énergie...

Or, la vraie cause, passée sous silence, est bien la libéralisation. Le transport par rail n'est pas compétitif et ne fait que baisser, malgré les aides de l'État. Cette évolution est absolument néfaste, comment il est possible que le ministre ne le réalise pas?! Ne vaudrait-il pas mieux que l'État reprenne les choses en mains? Les subsides, qui visent à encourager la participation des acteurs, petits et grands, n'aboutit qu'à une concentration, avec deux grandes entreprises qui subsistent: Fret SNCF et Deutsche Bahn, toutes les deux contrôlées par l'État.

En 2000, peu avant la libéralisation, la SNCB a encore transporté, à elle seule, par le biais de B-Cargo, 62 millions de tonnes de marchandises, soit 4 millions de plus qu'une dizaine de sociétés privées actuellement – sans bosse de triage automatisée. Celle-ci apporte incontestablement un gain d'efficacité considérable, mais engendre aussi des frais pour ses utilisateurs.

La membre en vient à ses questions. Est-il exact que certains évitent de recourir à la bosse de triage pour faire des économies? Quels sont les utilisateurs actuels? Pourquoi faut-il subsidier un dispositif

Het is belangrijk dat de ontwikkeling van de havens wordt ondersteund, maar de steunmaatregelen wijzen tegelijk op een probleem. Men hamert telkens weer op de grote crisissen die de planeet treffen, maar die houding getuigt van weinig moed. Erger nog: met losse kortetermijnmaatregelen lijkt de minister aan paniekvoetbal te doen.

Het is echter duidelijk dat het goederenvervoer per spoor ook te maken krijgt met de druk op het spoornet door de nachttreinen en de passagierstreinen. Men moet dus beseffen dat Infrabel en zijn personeel het niet gemakkelijk zullen hebben. De oplossing, of althans een deel ervan, zou erin bestaan deze aangelegenheid te regionaliseren.

De heer Emmanuel Burton (MR) spreekt zijn steun uit voor het wetsontwerp, want het leidt tot een aanzienlijke verbetering van het goederenvervoer en is bovendien goed voor het milieu en de economie.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) wijst daarentegen op de dramatische terugloop van de hoeveelheid goederen die per spoor worden vervoerd. De hoeveelheid vervoerde goederen is in 2022 immers met 7,5 % gedaald ten opzichte van 2021, waardoor het laagste niveau sinds zes jaar werd bereikt. In 2008 werd nog 73 miljoen ton goederen per spoor vervoerd, terwijl dat nu slechts 58 miljoen ton is. De minister wijt dat aan factoren zoals de oorlog in Oekraïne en de energiecrisis.

De echte reden is evenwel de liberalisering, maar dat wordt verzwegen. Het spoorvervoer kan de concurrentie niet doorstaan, waardoor ondanks de overheidssteun de volumes afnemen. Dat is een bijzonder kwalijke evolutie. Hoe is het mogelijk dat de minister dat niet inziet? Zou het niet beter zijn dat de Staat de teugels opnieuw in handen neemt? De subsidies beogen deelname van grote en kleine spelers aan te moedigen, maar leiden er slechts toe dat de activiteiten worden geconcentreerd bij twee grote, door Staten gecontroleerde ondernemingen, namelijk Fret SNCF en Deutsche Bahn.

In 2000, dus kort voor de liberalisering, vervoerde de NMBS via B-Cargo in haar eentje en zonder automatische trieerheugel nog 62 miljoen ton goederen, dus 4 miljoen meer dan een tiental privébedrijven samen nu. De voormelde automatische trieerheugel doet onbetwistbaar de doelmatigheid toenemen, maar brengt ook kosten teweeg voor de gebruikers.

Het lid stelt een aantal vragen. Klopt het dat sommige spelers geen gebruik maken van de trieerheugel om geld uit te sparen? Wie zijn de huidige gebruikers? Waarom moet een zogezegd doelmatig instrument worden

prétendument efficace? Qui a financé cette bosse de triage? L'intervenante explicite le rôle d'Infrabel et demande quel est le montant que lui paie Lineas. Quel est le rapport entre Infrabel et Lineas, entreprise privée déficitaire qui semble bénéficier d'un projet de loi spécialement destiné à lui offrir des subsides? Pourquoi Infrabel n'exploite pas la bosse de triage? Combien de temps les subsides seront-ils accordés et qui en sont les principaux bénéficiaires? Quel sera l'effet des subsides sur le transport de marchandises par rail ainsi que sur le climat?

Par ailleurs, les entreprises dans le Port d'Anvers se plaignent du fait que près de la moitié des trains de marchandises accusent du retard, en raison de pannes et de travaux sur les lignes. Cela s'explique bien entendu par un manque d'entretien et d'investissements. Il faut d'urgence développer le réseau davantage, car il est totalement illusoire d'imaginer que l'on fera circuler davantage de trains avec l'infrastructure existante.

En conclusion, l'intervenante dénonce la privatisation à vil prix d'un service de l'État doublée d'une aide prolongée. Il est temps que les pouvoirs publics reprennent le contrôle.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) déclare que son groupe soutient le projet de loi, notamment pour atteindre une série d'objectifs et désengorger les routes. Elle pose néanmoins quelques questions. Premièrement, quel est le coût des subsides? Deuxièmement, une évaluation des mesures est-elle prévue – si oui, quand? Enfin, est-il possible de prolonger la mesure, afin de garantir plus de sécurité juridique, ou, à tout le moins de prendre en considération cette question lors d'une éventuelle évaluation?

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) se réjouit du niveau jamais vu d'investissements du gouvernement au profit du rail, qui est un levier important en termes d'écologie, permettant également de s'attaquer au problème des embouteillages sur les routes qui grèvent l'économie pour des milliards d'euros tous les ans. Le groupe socialiste soutient dès lors l'initiative.

L'article 17 du projet de loi énonce que l'application de la loi dépend d'une série de conditions. Où en est la réalisation de ces conditions? À partir de quand les subsides seront-ils accordés? La loi connaît-elle un effet rétroactif?

Dans un autre ordre d'idées, quelle est la part des marchandises transportées par le rail sur l'ensemble des biens qui circulent?

gesubsidié? Wie heeft die trierheuvel gefinancierd? De spreker gaat uitdrukkelijk in op de rol van Infrabel en vraagt naar het bedrag dat Lineas aan Infrabel betaalt. Hoe verhoudt Infrabel zich tot Lineas? Lineas is immers een deficitair privébedrijf dat blijkbaar gebruik zal kunnen maken van een wetsontwerp dat specifiek dient om de onderneming subsidies toe te schuiven. Waarom wordt de trierheuvel niet uitgebaat door Infrabel? Voor hoe lang zullen de subsidies worden toegekend? Wie zijn de voornaamste begunstigden ervan? Welke impact zullen de subsidies hebben op het goederenvervoer via het spoor en op het klimaat?

Voorts klagen de bedrijven in de haven van Antwerpen omdat nagenoeg de helft van de goederentreinen vertraging oploopt door storingen en spoorwerkzaamheden. Dat is natuurlijk te wijten aan een gebrek aan onderhoud en investeringen. Het netwerk moet dringend verder worden uitgebouwd, want meer treinen doen rijden met de bestaande infrastructuur, is volstrekt onrealistisch.

Tot besluit hekelt mevrouw Vindevoghel dat privatisering er *in casu* op neerkomt dat de uitverkoop van een overheidsdienst gepaard gaat met langdurige steun. Het is tijd dat de overheid de teugels opnieuw in handen neemt.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) zegt namens haar fractie steun toe voor het wetsontwerp, in het bijzonder omdat het beoogt een aantal doelstellingen waar te maken en de wegen te ontlasten. Toch heeft het lid enkele vragen. Ten eerste, hoeveel kosten de subsidies? Ten tweede, zijn er plannen om de maatregelen te evalueren? Zo ja, wanneer? Is het tot slot mogelijk om de maatregel te verlengen, teneinde meer rechtszekerheid te waarborgen? Of kan minstens met dat aspect rekening worden gehouden bij een eventuele evaluatie?

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) is opgetogen over de ongeziene omvang van de door de regering geplande investeringen in het spoor, want die investeringen vormen een aanzienlijke hefboom op ecologisch vlak. Bovendien worden aldus de files aangepakt, die de economie jaarlijks miljarden euro's kosten. De Vooruitfractie steunt derhalve het voorliggende initiatief.

In artikel 17 van het wetsontwerp wordt bepaald dat de toepassing van de wet afhangt van een aantal voorwaarden. Hoeveel staat het met de vervulling van die voorwaarden? Vanaf wanneer zullen de subsidies worden toegekend? Zal de wet terugwerkende kracht hebben?

Voorts wil de spreker vernemen welk percentage van alle getransporteerde goederen per spoor wordt vervoerd.

B. Réponses du ministre

Considérations liminaires

Certains membres font preuve de beaucoup de pessimisme, mais ces mesures sont le résultat d'un long travail préparatoire qu'aucun gouvernement précédent n'avait entrepris. Le gouvernement est ambitieux et se donne les moyens de ses objectifs avec ce dispositif innovant et salué par le secteur ferroviaire. Il vaut mieux soutenir un gouvernement qui poursuit le changement, plutôt que se plaindre et prétendre à un glorieux passé.

Genèse et objectif du projet de loi

Un budget a été demandé au gouvernement pour le projet. Ensuite, il y a eu des négociations avec le secteur concerné pour l'affecter. La bosse de triage du port d'Anvers est unique, et pour la première fois, elle sera gérée de façon neutre : tous les opérateurs y auront accès aux mêmes conditions et à un tarif attractif grâce au subside accordé.

A l'heure actuelle, la bosse de triage, qui a bénéficié de moyens européens pour sa modernisation est la propriété d'Infrabel, est gérée par un opérateur monopolistique. Ce ne sera plus le cas à partir du 1^{er} avril 2023. Chaque acteur aura accès à la bosse, afin de bénéficier d'une préparation plus efficace des convois. Le changement est révolutionnaire pour le secteur et se concrétisera progressivement.

L'avenir

Le subside est de 15 millions d'euros pour un an, mais l'objectif est de rendre le système structurel. C'est ce qui sera demandé lors de la préparation du budget pour 2024, en invoquant le large soutien du Parlement.

Certes, si la loi est adoptée par le Parlement, le mécanisme de subsides sera immédiatement notifié à la Commission européenne, dans le cadre des aides d'Etat. Il faut savoir que de manière générale, la Commission européenne est favorable au transport de marchandises par rail : c'est d'ailleurs un objectif européen que d'en doubler le volume d'ici 2030.

En même temps, un arrêté royal sera adopté qui permet de prolonger l'octroi de subsides par décision du gouvernement fédéral, sans passer par un nouveau vote au Parlement – d'où la demande du ministre de

B. Antwoorden van de minister

Inleidende overwegingen

Sommige leden zijn bijzonder pessimistisch, maar deze maatregelen zijn het resultaat van arbeid die geen enkele andere regering in het verleden eerder heeft ondernomen. De regering is ambitieus en geeft zich de middelen in verhouding tot haar doelstellingen met deze innoverende inrichting die door de spoorsector goed wordt onthaald. Doelstellingen.. Het is beter een regering die verandering nastreeft te steunen dan te klagen en zich te beroepen op een glorieus verleden..

Ontstaansgeschiedenis en doelstelling van het wetsontwerp

Voor het ontwerp werd aan de regering een budget gevraagd. Vervolgens hebben er onderhandelingen plaatsgevonden met de betrokken sector voor de toewijzing van de middelen. De trierheuvel in de haven van Antwerpen is uniek; voor het eerst zal die op neutrale wijze worden beheerd : alle operatoren krijgen toegang tegen dezelfde voorwaarden en een aantrekkelijk tarief dankzij de toegekende steun.

Op dit moment wordt de trierheuvel, die voor de modernisering ervan Europese middelen heeft gekregen en die ook eigendom is van Infrabel, beheerd door een monopolistische operator. Vanaf 1 april 2023 zal dat niet meer het geval zijn. Elke actor zal toegang hebben tot de heuvel met het oog op een doeltreffender voorbereiding van de konvooien. De verandering betekent een revolutie voor de sector en zal geleidelijk aan tot stand komen.

De toekomst

De subsidie bedraagt 15 miljoen euro voor één jaar, maar het is de bedoeling de regeling structureel te maken. Dat zal bij de voorbereiding van de begroting voor 2024 worden gevraagd, waarbij een ruime steun van het Parlement zal worden gevraagd.

Indien de wet door het Parlement wordt aangenomen, zal de Europese Commissie in het kader van de staatsseun onmiddellijk in kennis worden gesteld van de steunregeling. De Europese Commissie is algemeen gezien voorstander van het goederenvervoer per spoor; het is trouwens een Europese doelstelling om het volume goederenvervoer te verdubbelen tegen 2030..

Tegelijkertijd zal een koninklijk besluit worden aangenomen dat het mogelijk maakt de toekenning van subsidies te verlengen bij een beslissing van de federale regering, zonder dat daarover opnieuw moet worden

ne pas soutenir l'amendement n° 1, d'autant plus que le budget de 2024 doit encore être négocié.

Prolonger les subsides dans le temps est fortement souhaitable et c'est aussi ce que demande le secteur.

Méthode de calcul

Le principe qui prévaut est qu'un wagon est égal à un wagon. Le subside est accordé proportionnellement au nombre de wagons, dans la même mesure pour tous les opérateurs. La prise en charge maximale des coûts est de cent pourcent, si la demande excède le budget disponible, la prise en charge équivaudra à une pourcentage. Il est à espérer que la demande explose et que le budget s'avère très insuffisant, car cela signifierait que le nombre de wagons à trier sur la bosse a augmenté et que le système connaît du succès. Ce serait alors envisageable de demander au gouvernement de faire passer l'enveloppe de subsides de 15 à 20 millions d'euros.

Certes, l'on ne peut accorder des aides aveuglément, or ce n'est pas le cas: la mesure bénéficie de manière ciblée à tous est un levier pour un usage accru de la bosse de triage et contribue ainsi à préserver l'environnement en favorisant l'augmentation du volume de marchandises transportées par rail.

Écologie

Il serait, en effet, intéressant de calculer l'impact sur les émissions de dioxyde de carbone. Il convient de noter qu'un convoi ferroviaire de marchandises correspond à 50 camions. Le train permet de diminuer ces émissions, mais aussi la pression sur les routes et leur dégradation, tout en augmentant la sécurité routière.

Investissements

Il y a lieu, en effet, d'investir dans le rail; pour cela, il faut que le Parlement soutienne les demandes du ministre, de sorte que celui-ci puisse s'appuyer la position du Parlement auprès du Conseil des ministres.

Évaluation

Une évaluation est prévue.

gestemd in het Parlement – om die reden vraagt de minister amendement nr. 1 niet te steunen, des te meer omdat over de begroting voor 2024 nog moet worden onderhandeld.

Het is absoluut wenselijk de subsidies te verlengen en dat is ook wat de sector vraagt.

Berekeningswijze

Het uitgangspunt is dat een wagon gelijkstaat aan een wagon. De subsidie wordt naar verhouding tot het aantal wagons toegekend, in dezelfde mate voor alle operatoren. De maximale tenlasteneming van de kosten is 100%; indien de vraag de beschikbare begroting overschrijdt, dan zal de tenlasteneming gelijk zijn aan een percentage. Het valt te hopen dat de vraag explodeert en dat het budget absoluut onvoldoende blijkt, want dat zou betekenen dat het aantal op de heuvel te rangeren wagons is toegenomen en dat het systeem dus succesvol is. Dan zou het dus te overwegen zijn de regering te vragen de subsidie-enveloppe te doen stijgen van 15 naar 20 miljoen euro.

Steun mag inderdaad niet blind worden toegekend, maar dat is hier niet het geval: de maatregel komt op een gerichte manier iedereen ten goede is een hefboom voor een toegenomen gebruik van de trierheuvel en draagt zo bij tot het milieubehoud door de toename van het goederenvervoer per spoor te bevorderen.

Ecologie

Het zou inderdaad interessant zijn de weerslag op de kooldioxide-emissies te berekenen. Op te merken valt dat een goederentrein overeenstemt met 50 vrachtwagens. Dankzij de trein kan die uitstoot afnemen, alsook de druk op de wegen en de verslechtering ervan, terwijl tegelijk de verkeersveiligheid toeneemt.

Investerings

Er moet zeker in het spoor worden geïnvesteerd: daartoe is het noodzakelijk dat het Parlement de verzoeken van de minister steunt, zodat hij op het standpunt van het Parlement aan de Ministerraad kan steunen.

Evaluatie

Er wordt voorzien in een evaluatie.

Statistiques

Pour la part du rail dans le transport de marchandises, il est renvoyé aux réponses lors de la séance de questions orales du 14 juin 2023 (CRIV 55 COM 1121).

Terminologie

Ce qui compte, au-delà de la question terminologique (“losse wagons” plutôt que “geïsoleerde wagons”), c’est l’efficacité et le progrès que le projet de loi permet de réaliser.

C. Répliques des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) rappelle les pertes considérables des prédécesseurs de Lineas (B-Cargo, ABX). Celles-ci atteignaient de 20 à 200 millions d’euros par an. Le ministre souhaite accorder une subvention annuelle de 15 millions d’euros. Lorsque B-Cargo a fait faillite en 2009, son déficit de fonds propres s’élevait à 644 millions d’euros, ce qui représente 40 années de subventions pour ce secteur.

Pour que le transfert modal soit un succès, il faudra soutenir Lineas. Si cette entreprise n’est pas aidée, elle fera faillite, ce qu’il faut éviter. L’aide prévue est inférieure au montant qui était nécessaire pour que ce service soit fourni par les pouvoirs publics. C’est pourquoi la N-VA soutient le projet de loi à l’examen.

Il convient toutefois de souligner que le prédécesseur du ministre avait conçu un système de subvention prévu pour une période de trois ans et qui offrait donc certaines garanties. Il est curieux que le gouvernement attende du ministre, pour des raisons budgétaires, qu’il demande des moyens chaque année alors que tous les membres de la commission qui font partie de la majorité soutiennent explicitement cette mesure et qu’en outre, certains membres souhaitent aller plus loin et demandent que les subventions soient inscrites dans la loi.

Le membre propose à nouveau que l’aide soit accordée pour trois ans par la loi au lieu d’être décidée annuellement. L’adoption de l’amendement à l’examen ne coûtera pas plus cher et permettra au secteur de savoir à quoi s’en tenir.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) préconise un soutien structurel à long terme plutôt qu’une aide accordée sous l’effet de la panique. Son groupe soutient l’amendement n° 1.

La nostalgie de B-Cargo est déplacée. En effet, cette période était tout sauf glorieuse.

Statistieken

Voor het aandeel van het spoor in het goederenvervoer wordt verwezen naar de antwoorden tijdens de vergadering met mondelinge vragen van 14 juni 2023 (CRIV 55 COM 1121).

Terminologie

Naast de terminologiekwestie (liever “losse wagons” dan “geïsoleerde wagons”) is het vooral van belang dat het wetsontwerp het mogelijk maakt doeltreffendheid en vooruitgang te bewerkstelligen.

C. Replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) herinnert aan de aanzienlijke verliezen van de voorgangers van Lineas (B-Cargo, ABX) – jaarlijks tussen 20 en 200 miljoen euro. De minister wil een jaarlijkse subsidie toekennen van 15 miljoen euro. Toen B-Cargo failliet ging in 2009, bedroeg het kapitaalkort 644 miljoen euro, waarmee je 40 jaar subsidies kunt toekennen aan de sector.

Om de *modal shift* te doen slagen, is steun aan Lineas noodzakelijk. Zonder steun gaat het bedrijf over de kop en dat dient te worden vermeden. De steun is kleiner dan hetgeen nodig was om de dienst door de overheid zelf te laten verzorgen. Vandaar dat N-VA achter het wetsontwerp staat.

Het weze wel opgemerkt dat de voorganger van de minister een subsidiesysteem had ontworpen voor een periode van drie jaar, en dat dus zekerheid bood. Merkwaardig is dat de regering om budgettaire redenen van de minister verwacht dat hij jaarlijks om middelen moet aankloppen, terwijl alle commissieleden van de meerderheid niet alleen hun nadrukkelijke steun uitspreken voor de maatregel, maar dat sommigen onder hen zelfs verder willen gaan en een verankering van de subsidies in de wet vragen.

Het lid stelt opnieuw voor om de steun bij wet voor drie jaar toe te kennen, in plaats van hierover jaarlijks te beslissen. Het amendement aannemen kost niets extra en biedt de sector zekerheid.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) pleit voor een structurele steun op lange termijn, veeleer dan “panieksteun”. Zijn fractie steunt amendement nr. 1.

De heimwee naar B-Cargo is misplaatst, omdat die periode allesbehalve glorieus was.

Le membre invite tous les membres à soutenir le projet de loi à l'examen.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) estime qu'il est étrange que le ministre commence par déposer un projet de loi et demande ensuite qu'il soit approuvé par la Commission européenne. Il aurait été plus logique de faire l'inverse.

La membre maintient que le projet de loi vise à renflouer Lineas – ce qui est apparemment tabou – et propose dès lors d'imposer aux entreprises du port d'Anvers de faire transporter les marchandises par le rail. C'est la solution appliquée en Suisse. En d'autres termes, le transfert modal peut effectivement être imposé.

En ce qui concerne les autres points, le ministre n'a pas répondu à toutes les questions. La construction à l'examen est particulière, voire incompréhensible: pourquoi la bosse de triage est-elle gérée par Lineas et non par Infrabel? Cela justifie que cette question soit examinée par la Cour des comptes.

D. Réponses complémentaires du ministre

Le catastrophisme n'est pas une solution.

S'il n'a pas été répondu à certaines questions relativement à une entreprise précise, c'est qu'elles ne relèvent pas du débat parlementaire et du présent texte et sont commercialement sensibles.

Il est très important d'offrir des garanties dans la durée. Cet objectif est également poursuivi, notamment dans les contrats conclus avec Infrabel et avec la SNCB. C'est la première fois que des montants de subside seront garantis aux entreprises ferroviaires pour une période de dix ans. Il serait positif de pouvoir donner les mêmes garanties pour le transport de marchandises. Le projet de loi permettra de franchir une première étape, avec le souhait qu'il puisse être confirmé lors de l'élaboration du budget 2024.

L'aide n'a pas été prévue en réaction à un moment de panique. Il s'agit, au contraire, de franchir un jalon pour aider le secteur visé, d'une part, et pour le transformer, d'autre part, afin de promouvoir la coopération et l'efficacité dans le transport ferroviaire de marchandises en vue de promouvoir également la transition. Une perspective pluriannuelle serait en effet la bienvenue, mais il faut commencer quelque part et c'est bien l'objectif de ce dispositif innovant. Le moment est venu de se lancer.

Het lid nodigt iedereen uit om het wetsontwerp te steunen.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) vindt het vreemd dat de minister eerst een wetsontwerp indient en vervolgens goedkeuring vraagt aan de Europese Commissie. In omgekeerde volgorde te werk gaan ware logischer geweest.

Het lid blijft bij haar standpunt dat het wetsontwerp een reddingsoperatie is voor Lineas – dat is blijkbaar taboe. Ze doet daarom een voorstel: waarom niet in de haven van Antwerpen aan de bedrijven opleggen om goederentransport per spoor te doen verlopen? Dit is het hetgeen in Zwitserland gebeurt. Met andere woorden, de *modal shift* kan wel degelijk worden opgelegd.

Voor het overige geeft de minister niet op alle vragen antwoord. De constructie is eigenaardig en zelfs onbegrijpelijk: waarom wordt de trierhevel beheerd door Lineas en niet door Infrabel? Vandaar het nut van de zaak te laten bekijken door het Rekenhof.

D. Bijkomende antwoorden van de minister

Doemdenken is geen oplossing.

Indien sommige vragen met betrekking tot een welbepaalde onderneming niet werden beantwoord, heeft dat te maken is het omdat zij geen deel uitmaken van het parlementaire debat en geen verband houden met de voorliggende tekst en omdat het commercieel gevoelig is..

Zekerheid bieden in de tijd is erg belangrijk. Dat wordt ook nagestreefd, onder meer in de contracten met Infrabel en NMBS. Voor het eerst worden subsidiebedragen voor de spoorbedrijven veiliggesteld voor een periode van tien jaar. Het zou positief zijn indien ook die zekerheid kon worden geboden voor goederenvervoer. Het wetsontwerp is alvast een eerste stap bij de opmaak van de begroting voor 2024 met hoop op bevestiging.

De steun is helemaal niet het gevolg van paniek, integendeel: hij is een mijlpaal om een sector te helpen, enerzijds, en te veranderen, anderzijds, teneinde samenwerking en efficiëntie in het goederenvervoer per spoor te bevorderen, met de bedoeling om ook de transitie te bevorderen. Een meerjarenperspectief zou inderdaad wel helpen, maar men moet ergens beginnen en dat het opzet van deze innoverende aanpak. Het moment is aangebroken om er werk van te maken.

La régionalisation d'Infrabel n'est certainement pas à l'ordre du jour au sein du gouvernement. Il ne faut pas oublier que le port d'Anvers s'étend jusqu'à Athus, à l'extrême sud de la province de Luxembourg. La Belgique est un petit pays, avec des régions interconnectées par un réseau ferroviaire efficace et c'est la coopération plutôt que la division qui en permettra la prospérité future.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

CHAPITRE 1^{ER} (NOUVEAU)

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

CHAPITRE 2 (ANCIEN CHAPITRE 1^{ER})

Généralités

Art. 2

Cet article, qui présente 21 définitions terminologiques pour la bonne compréhension de la loi, ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 3

L'article 3 définit les bénéficiaires du régime d'aide à l'utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord: il s'agit des entreprises ferroviaires de l'Union européenne fournissant des services ferroviaires de transport de marchandises par wagons isolés, aux conditions d'octroi prévues.

L'article 3 n'appelle aucun commentaires et sont successivement adoptés par 15 voix et une abstention.

De regionalisering van Infrabel is zeker geen vraag binnen de regering: men dient te beseffen dat de haven van Antwerpen zich uitstrekt tot Athus, in het uiterste zuiden van de provincie Luxemburg. België is een klein land met gewesten die door een doeltreffend spoornet met elkaar zijn verbonden en samenwerking zal meer dan verdeeldheid tot toekomstige welvaart leiden.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

HOOFDSTUK 1 (NIEUW)

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele bevoegdheidsgrondslag van het wetsontwerp.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

HOOFDSTUK 2 (VROEGER HOOFDSTUK 1)

Algemeen

Art. 2

Over dit artikel, dat met het oog op een goed begrip van de wet 21 terminologische definitieën bevat, worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 2 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 3

Artikel 3 beoogt te bepalen wie de begunstigden zijn van de steunregeling voor het gebruik van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord, meer bepaald de spoorwegondernemingen van de Europese Unie die spoorweginfrastructuur van goederenvervoer met geïsoleerde wagons verlenen, overeenkomstig de toekenningsvoorwaarden.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 3 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

CHAPITRE 3 (ANCIEN CHAPITRE 2)

Conditions d'éligibilité

Art. 4

Pour être éligible à l'aide visée par cette loi, l'entreprise ferroviaire répond à certains critères.

Cet article n'appelle aucun commentaire et il est adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 5

Cet article précise quelles sont les entreprises ferroviaires qui ne sont pas éligibles à une aide au titre de la présente loi.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

CHAPITRE 4 (ANCIEN CHAPITRE 3)

Modalités de demande de l'aide

Art. 6

Cet article explicite les modalités de demande de l'aide.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 7

Cet article prévoit l'échéance à observer pour soumettre les documents requis pour l'obtention d'une aide.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

HOOFDSTUK 3 (VROEGER HOOFDSTUK 2)

Subsidiariteitsvoorwaarden

Art. 4

Om subsidiabel te zijn voor de in die wet bedoelde steun dienen de spoorwegondernemingen aan bepaalde criteria te beantwoorden.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 4 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 5

Dit artikel strekt ertoe te bepalen welke spoorwegondernemingen niet subsidiabel zijn voor steun overeenkomstig deze wet.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 5 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

HOOFDSTUK 4 (VROEGER HOOFDSTUK 3)

Modaliteiten van de steunaanvraag

Art. 6

Dit artikel bevat de nadere regels voor de steunaanvraag.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 6 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 7

Dit artikel heeft tot doel de uiterlijke termijn te bepalen voor het indienen van de vereiste documenten voor het verkrijgen van steun.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 7 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

CHAPITRE 5 (ANCIEN CHAPITRE 4)**Calcul de l'aide****Art. 8**

Cet article attribue une compétence au Roi pour déterminer le montant de l'aide et offre une base de calcul.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 9

Cet article stipule que l'aide est à charge du budget annuel des dépenses.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 10

Cet article complète l'article 8 pour le calcul de l'aide.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

CHAPITRE 6 (ANCIEN ARTICLE 5)**Octroi de l'aide****Art. 11**

Cet article, qui attribue au Roi la compétence de déterminer les modalités d'octroi de l'aide, énonce que 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.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

HOOFDSTUK 5 (VROEGER HOOFDSTUK 4)**Steunberekening****Art. 8**

Dit artikel beoogt de Koning de bevoegdheid toe te kennen om het steunbedrag te bepalen en biedt een basis voor de berekening.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 8 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 9

Dit artikel strekt ertoe te bepalen dat de steun ten laste is van de jaarlijkse uitgavenbegroting.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 9 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 10

Dit artikel is een aanvulling op artikel 8 met het oog op de berekening van de steun.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 10 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

HOOFDSTUK 6 (VROEGER HOOFDSTUK 5)**Steuntoekenning****Art. 11**

Dit artikel, dat de Koning ertoe beoogt te machtigen om de nadere regels voor de steuntoekenning vast te leggen, strekt ertoe te bepalen dat de steun aan de spoorwegonderneming wordt toegekend onder de voorwaarden bepaald in deze wet om de retributie opgelegd door de exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord te compenseren voor de tijdens de toepassingsperiode geleverde diensten.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 11 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

CHAPITRE 7 (ANCIEN ARTICLE 6)

Contrôle

Art. 12

Cet article dispose que 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.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 13

Cet article impose aux entreprises ferroviaires bénéficiaires de l'aide octroyée au titre de la présente loi le respect de certaines obligations en vue de l'exercice du contrôle par l'autorité d'octroi quant à la prise en considération des conditions et des modalités décrites par la loi.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 14

Cet article concerne la communication des informations demandées par l'autorité d'octroi.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 15

Cet article prévoit le remboursement immédiat à l'État par le bénéficiaire de l'aide en cas de non-respect des conditions d'aide.

Il n'appelle aucun commentaire et se voit adopté par 15 voix et une abstention.

HOOFDSTUK 7 (VROEGER HOOFDSTUK 6)

Controle

Art. 12

Dit artikel heeft tot doel te bepalen dat 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 van toepassing is onder de nadere voorwaarden van dit hoofdstuk.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 12 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 13

Krachtens dit artikel moeten de spoorwegondernemingen die in het kader van deze wet steun toegekend krijgen bepaalde verplichtingen nakomen met het oog op het toezicht door de steuntoekennende overheid op de naleving van de in de wet bepaalde voorwaarden en nadere regels.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 13 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 14

Dit artikel heeft betrekking op het meedelen van informatie die door de steuntoekennende overheid wordt gevraagd.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 14 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 15

Dit artikel beoogt te bepalen dat de begunstigde de steun onverwijld aan de Staat moet terugbetalen indien de voorwaarden voor de steun niet werden nageleefd.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 15 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

CHAPITRE 8 (ANCIEN ARTICLE 7)

Dispositions finales

Art. 16

Cet article attribue au Roi la compétence de déterminer l'autorité d'octroi, la date et la période d'application du régime d'aide institué.

L'amendement n° 1 visant à prévoir que le régime d'aide s'applique au moins jusqu'au 31 décembre 2025 est rejeté par 12 voix contre 4.

L'article 16 est adopté par 15 voix et une abstention.

Art. 17

L'article final stipule que la loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Toutefois, l'application de la loi dépendra de 3 facteurs.

Premièrement, de 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.

Deuxièmement, d'une décision de la Commission européenne considérant que l'aide accordée ne constitue pas une aide d'État incompatible au sens de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Troisièmement, de l'entrée en l'entrée en vigueur d'un arrêté royal qui exécute la présente loi.

L'article 17 n'appelle pas de commentaires et est adopté par 15 voix et une abstention.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié par certaines améliorations d'ordre légistique et des corrections linguistiques, est adopté par 15 voix et une abstention.

Résultat du vote par appel nominal:

HOOFDSTUK 8 (VROEGER HOOFDSTUK 7)

Slotbepalingen

Art. 16

Dit artikel beoogt de Koning ertoe te machtigen de steuntoekennende overheid, de datum en de toepassingsperiode van de ingestelde steunregeling te bepalen.

Amendement nr. 1, dat ertoe strekt te bepalen dat de steunregeling ten minste tot 31 december 2025 van toepassing blijft, wordt verworpen met 12 tegen 4 stemmen.

Artikel 6 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 17

Het laatste artikel heeft tot doel te bepalen dat deze wet in werking treedt op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

De toepassing ervan zal evenwel van drie factoren afhangen:

— de bekendmaking door Infrabel in de netverklaring van een exploitant van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord die diensten conform artikel 9, §§ 2 en 4, van de Spoorcodex leveren;

— de beslissing 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;

— de inwerkingtreding van het koninklijk besluit tot uitvoering van deze wet.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 17 wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het gehele aldus door bepaalde wetgevingstechnische en taalkundige verbeteringen gewijzigde wetsontwerp wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Resultaat van de naamstemming:

Ont voté pour:

N-VA: Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Louis Mariage, Olivier Vajda, Guillaume Defossé;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure, Laurence Zanchetta;

VB: Pieter De Spiegeleer, Nathalie Dewulf;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

S'est abstenue:

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Le rapporteur,

Le président,

Laurence Zanchetta

Jean-Marc Delizée

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution (article 78.2, alinéa 4, du Règlement): pas communiquées.

Hebben voorgestemd:

N-VA: Wouter Raskin, Thomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Louis Mariage, Olivier Vajda, Guillaume Defossé;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure, Laurence Zanchetta;

VB: Pieter De Spiegeleer, Nathalie Dewulf;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Heeft zich onthouden:

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

De rapportrice,

De voorzitter,

Laurence Zanchetta

Jean-Marc Delizée

Lijst van de bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen (artikel 78.2, vierde lid, van het Reglement): niet meegedeeld.