

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 2597

[C — 2005/14157]

30 SEPTEMBRE 2005. — Arrêté royal relatif à la promotion du transport ferroviaire combiné de marchandises

RAPPORT AU ROI

Sire,

Dans la plupart des pays européens, le transport combiné fait l'objet d'aides plus ou moins importantes de la part de l'Etat. En particulier, pour les distances inférieures à 300 km, les coûts excèdent les tarifs du marché, en raison notamment des charges de transbordement propres à ce type de transport.

La SNCB, qui est tenue d'atteindre l'équilibre financier, en particulier pour le transport de marchandises, non considéré comme obligation de service public, a pris des mesures, à la fois pour réduire ses coûts de production et pour relever son niveau tarifaire. Dans ce contexte, il apparaît que le transport combiné de courte distance risque de disparaître du trafic ferroviaire, les opérateurs et clients étant dissuadés d'y recourir en raison des tarifs supérieurs au marché notamment routier.

Cela concerne près de 300 000 envois, qui pourraient se retrouver à court terme, sur la route, avec tous les impacts négatifs que l'on connaît. Une telle situation serait contraire à la politique de mobilité du Gouvernement, et constituerait une difficulté supplémentaire dans la poursuite des objectifs de Kyoto.

Par ailleurs, il s'agit de s'inscrire dans la politique induite par le Livre blanc de la Commission européenne encourageant notamment l'utilisation du chemin de fer et d'autres modes de transport respectueux de l'environnement de manière à en faire des options concurrentielles pour résoudre le problème de la mobilité.

C'est pourquoi, à l'instar de nombreux autres pays européens, une aide financière spécifique a été imaginée, non seulement pour permettre le maintien sur le rail du trafic existant, mais également pour soutenir le développement de cette activité. Cette aide comprend, d'une part, une prime par unité transportée en fonction de la distance et, d'autre part, un forfait reprenant les coûts fixes du transport dont les transbordements. Elle serait allouée aux transports de plus de 50 km en trafic intérieur, pour éviter toute distorsion de concurrence sur le plan international.

Lors de sa réunion du 20 mars 2004, le Conseil des Ministres avait déjà marqué son accord sur un projet de texte, relatif au subventionnement du transport combiné ferroviaire.

Bien que, dans son contenu, le projet n'a pas été modifié, il a subi, tant dans sa forme que dans ses modalités d'exécution, des modifications importantes suite d'une part aux remarques du Conseil d'Etat quant au processus budgétaire adopté et d'autre part aux nombreux contacts informels avec la Commission préférant une aide accessible à tout opérateur du transport combiné et applicable uniquement sur les parcours effectués par l'unité de transport intermodale (UTI).

Le projet ainsi modifié a été approuvé au Conseil des Ministres du 11 mars 2005 et, à la suite, a été soumis à la consultation des Gouvernements régionaux qui ont remis un avis positif.

L'avis de l'Inspection des Finances a été donné le 10 mars 2005.

Le projet d'arrêté royal a été soumis à l'examen du Conseil d'Etat, dans le cadre de la procédure visée à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1, 2^o des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat pour un avis à recevoir dans un délai de 5 jours.

L'avis a été rendu le 11 août 2005.

Par ailleurs, les textes ont fait l'objet d'une notification à la Commission européenne en vertu des dispositions des articles 73 et 87 du Traité.

La décision rendue le 5 juillet 2005 figure en annexe.

Le régime d'aide au transport combiné entre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2005, et devrait prendre fin le 31 décembre 2007. Il représente un coût de 30 millions d'euros sur base annuelle (15 millions en 2005), à charge de l'allocation de base 51.14.31.01 du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports, dont les crédits sont disponibles et suffisants.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 2597

[C — 2005/14157]

30 SEPTEMBER 2005. — Koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd goederenvervoer

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

In de meeste Europese landen kan het gecombineerd vervoer rekenen op een min of meer belangrijke steun van de overheid. In het bijzonder voor afstanden van minder dan 300 km liggen de kosten hoger dan de marktтарieven, met name door de overslagkosten die eigen zijn aan dit soort vervoer.

De NMBS, die een financieel evenwicht moet proberen te bereiken, met name voor het goederenvervoer, dat niet als een verplichting tot openbare dienstverlening wordt beschouwd, heeft maatregelen genomen om zowel haar productiekosten te verminderen als haar tariefniveau te verhogen. Binnen deze context blijkt dat er een kans bestaat dat het gecombineerd spoorvervoer over korte afstanden verdwijnt uit het spoorvervoer, daar het de operatoren en klanten wordt ontraden ervan gebruik te maken omwille van de tarieven, die hoger liggen dan de marktтарieven, met name die van het wegvervoer.

Het betreft hier ongeveer 300 000 zendingen die op korte termijn via het wegvervoer zouden kunnen gebeuren, met alle negatieve gevolgen vandien. Een dergelijke situatie zou tegenstrijdig zijn met het mobiliteitsbeleid van de Regering en zou een bijkomende moeilijkheid vormen bij het nastreven van de Kyotodoelstellingen.

Bovendien komt het erop aan te handelen volgens het beleid dat tot stand is gekomen door het Witboek van de Europese Commissie, waarin met name het gebruik van het spoor en andere soorten milieuvriendelijk transport aangemoedigd wordt, teneinde hiervan concurrentie opties te maken om het mobiliteitsprobleem op te lossen.

Daarom werd, in navolging van tal van andere Europese landen, een financiële steun bedacht, dit niet alleen om het bestaande spoorvervoer te kunnen behouden, maar tevens om de ontwikkeling van deze activiteit te steunen. Deze steun bestaat enerzijds uit een premie per vervoerde eenheid, in functie van de afstand, en anderzijds uit een forfait voor de vaste vervoerskosten, waaronder de overslag. Om elke vorm van concurrentievervalsing op internationaal vlak te vermijden zal deze slechts toegekend worden aan binnenlands vervoer van meer dan 50 km.

Tijdens zijn vergadering van 20 maart 2004 had de Ministerraad al ingestemd met een ontwerp tekst betreffende de subsidiëring van het gecombineerd vervoer per spoor.

Hoewel het ontwerp wat betreft de inhoud niet gewijzigd is, hebben zowel de vorm als de uitvoeringsmodaliteiten ervan belangrijke wijzigingen ondergaan, enerzijds ingevolge de opmerkingen van de Raad van State inzake het gekozen begrotingspad en anderzijds ingevolge de talrijke informele contacten met de Commissie, die de voorkeur geeft aan steun die toegankelijk is voor elke operator van het gecombineerde vervoer en die uitsluitend van toepassing is op de trajecten afgelegd door de intermodale transporteenheid (ITE).

Het aldus gewijzigde ontwerp werd op 11 maart 2005 goedgekeurd in de Ministerraad en werd nadien ter beraadslaging voorgelegd aan de Gewestregeringen, die een positief advies hebben gegeven.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd gegeven op 10 maart 2005.

Het ontwerp van koninklijk besluit werd voor onderzoek voorgelegd aan de Raad van State, in het kader van de procedure bedoeld in artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o van de gecoördineerde wetten op de Raad van State voor een advies te ontvangen binnen een termijn van 5 dagen.

Het advies werd uitgebracht op 11 augustus 2005.

Bovendien zijn de teksten het voorwerp geweest van een notificatie aan de Europese Commissie krachtens de bepalingen van artikelen 73 en 87 van het Verdrag.

De beslissing uitgebracht op 5 juli 2005 is opgenomen als bijlage.

De steunregeling aan het gecombineerde vervoer treedt in werking vanaf 1 januari 2005 en zou moeten eindigen op 31 december 2007. Deze regeling vormt een kost van 30 miljoen euro op jaarbasis (15 miljoen in 2005), ten laste van de basisallocatie 51.14.31.01 van het budget van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, waarvan de kredieten beschikbaar en voldoende zijn.

Au vu des engagements de Kyoto et dans le cadre du développement durable, la mesure devrait produire des réductions des émissions de CO₂ de 11 k/tonne par an.

Commentaires des articles du projet d'arrêté royal

Article 1^{er} : L'article définit les acteurs et les éléments relatifs aux opérations éligibles.

Article 2 : Le transport combiné ferroviaire concerné est strictement intérieur à la Belgique pour un trajet éligible à partir de 51 km.

Au paragraphe 5, l'article décrit la gestion opérée par la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports.

La voie électronique est impérative pour assurer un encadrement et un contrôle souple et complet des opérations relatives aux UTI.

Le recours à la lettre de voiture électronique de la COTIF évite la mise au point de documents nouveaux et une surcharge administrative pour toutes les parties.

Article 3 : L'article précise le mode de calcul de la subvention prévue c'est-à-dire un coefficient « Y » appliqué d'une part, à la distance et, d'autre part, à un forfait, l'indice 50, relatif aux coûts fixes du transport (e.a. les transbordements de chaque UTI).

Article 4 : La valeur du coefficient « Y », au maximum 0,40 euro /km, sera calculée annuellement en fonction des trafics retenus et du montant du crédit disponible.

Article 5 : L'article précise les distances prises en considération.

Article 6 : En référence aux règles européennes, la subvention ne pourra excéder 30 % du coût.

Article 7 : Annuellement, un avis au *Moniteur belge* précisera les modalités de dépôt des candidatures.

Article 8 : L'article décrit les éléments à présenter par les candidats. Entre autres, il vise à s'assurer de la fiabilité du candidat par la connaissance des trafics assurés au cours des 12 mois précédents.

Article 9 et 10 : Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Article 11 : L'article décrit les modalités de contrôles directs et indirects de l'Administration.

Article 12 : Le paiement de la subvention s'opère par tranche trimestrielle avec une adaptation éventuelle pour la dernière tranche selon le résultat final.

Au § 2, le Ministre peut réduire ou arrêter le paiement si le trafic annoncé ne se réalise pas comme convenu.

Article 13 : L'article n'appelle pas de commentaire.

Article 14 : L'effet rétroactif est prévu pour l'exercice 2005.

Article 15 : Le bénéfice au client de la présente mesure d'aide doit être garanti. Un contrôle sera assuré avec exclusion de l'opérateur en cas de défaut.

Article 16 : L'article n'appelle pas de commentaire.

Article 17 : Le régime d'aide est prévu du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2007. A cette fin, le prolongement des dispositions du présent arrêté royal sera assuré par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Article 18 : L'article n'appelle pas de commentaire.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté,
les très respectueux
et les très fidèles serviteurs,

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget,
J. VANDE LANOTTE
Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Gelet op de Kyotoverplichtingen en binnen het kader van de duurzame ontwikkeling zou de maatregel moeten resulteren in een vermindering van de CO₂-emissies met 11 k/ton per jaar.

Bespreking van de artikelen van het ontwerp van koninklijk besluit

Artikel 1 : Het artikel definieert de actoren en de elementen betreffende de in aanmerking komende verrichtingen.

Artikel 2 : Het betreffende gecombineerd vervoer per spoor vindt enkel plaats binnen België voor een traject dat in aanmerking komt vanaf 51 km.

In paragraaf 5 beschrijft het artikel het beheer verricht door het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Een elektronische aanpak is noodzakelijk wil men een soepele en volledige omkadering en controle van de verrichtingen met betrekking tot de ITE's.

Door gebruik te maken van elektronische vrachtbrieven van het COTIF vermijdt men dat er nieuwe documenten dienen te worden opgesteld en dat er een administratieve overlast is voor alle partijen.

Artikel 3 : Het artikel preciseert de berekeningswijze van de voorziene subsidie, te weten een coëfficiënt « Y » enerzijds toegepast op de afstand en anderzijds op een forfait, de index 50, dat betrekking heeft op de vaste vervoerskosten (o.a. de overslag van elke ITE).

Artikel 4 : De waarde van de coëfficiënt « Y », maximaal 0,40 euro/km, zal jaarlijks berekend worden in functie van het weerhouden vervoer en van het bedrag van het beschikbare krediet.

Artikel 5 : Het artikel verduidelijkt de aangerekende afstanden.

Artikel 6 : Verwijzend naar de Europese regels zal de subsidie niet hoger mogen zijn dan 30 % van de kost.

Artikel 7 : Jaarlijks zal een bericht in het *Belgisch Staatsblad* de modaliteiten van het indienen van de kandidaturen preciseren.

Artikel 8 : Het artikel beschrijft de elementen die de kandidaten dienen voor te leggen. Het heeft onder andere tot doel zich te vergewissen van de betrouwbaarheid van de kandidaat aan de hand van kennisname van het vervoer dat de 12 voorgaande maanden door deze verzekerd werd.

Artikel 9 en 10 : Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Artikel 11 : Het artikel beschrijft de modaliteiten van directe en indirecte controles van de Administratie.

Artikel 12 : De uitbetaling van de subsidie vindt plaats per trimestriële tranche met een eventuele aanpassing voor de laatste tranche volgens het eindresultaat.

In § 2 kan de Minister de betaling verminderen of stopzetten indien het aangekondigde vervoer niet wordt verwezenlijkt zoals overeengekomen.

Artikel 13 : Het artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 14 : Het retroactieve effect is voorzien voor het begrotingsjaar 2005.

Artikel 15 : Het voordeel dat de klant geniet door toedoen van de huidige maatregel dient te worden gegarandeerd. Er zal een controle uitgevoerd worden waarbij de operator wordt uitgesloten ingeval een tekortkoming wordt vastgesteld.

Artikel 16 : Het artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 17 : De steunregeling is voorzien van 1 januari 2005 tot 31 december 2007. Hiertoe zal een verlenging van de bepalingen van het voorliggende koninklijk besluit verzekerd worden aan de hand van een in Ministerraad overlegd besluit.

Artikel 18 : Het artikel behoeft geen commentaar.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,

van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,

De Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting,
J. VANDE LANOTTE
De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

30 SEPTEMBRE 2005. — Arrêté royal relatif à la promotion du transport ferroviaire combiné de marchandises

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté économique européenne approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment les articles 73 et 87;

Vu la loi du 27 décembre 2004 contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2005, notamment l'article 2.33.3;

Vu l'urgence,

Considérant qu'il est impérieux de prendre de toute urgence certaines mesures afin d'éviter que l'essentiel du trafic national de marchandises ne quitte le rail pour être acheminé par la route;

Considérant que le projet a fait l'objet entre juin 2004 et juin 2005 de discussions avec la Commission européenne;

Considérant que l'approbation de la Commission européenne, l'avis des Régions et l'avis du Conseil d'Etat doivent être requis dans les meilleurs délais pour permettre » l'octroi d'une subvention pour les transports à partir du 1^{er} janvier 2005;

Considérant que les discussions avec la Commission européenne ont donné lieu à modification du projet, rendant nécessaire une nouvelle consultation des Régions;

Considérant que l'avis du Conseil d'Etat ne peut être demandé qu'après réception des décisions de la Commission européenne et des Régions;

Considérant que la décision de la Commission européenne de considérer le régime d'aide comme compatible avec le traité CE a été prise le 5 juillet 2005;

Considérant que, pour des raisons de sécurité juridique, il convient de limiter au minimum l'ampleur de l'effet rétroactif et de demander pour ce faire au Conseil d'Etat de donner son avis dans les 5 jours;

Considérant que le transport combiné constitue une alternative au transport routier de marchandises, dont le développement continu accroît les problèmes de congestion du trafic, de sécurité routière et d'environnement;

Considérant que les mesures de promotion du transport combiné peuvent consister en l'octroi de subventions aux opérateurs de transport combiné lorsqu'ils font acheminer leur trafic par le rail, afin de compenser la différence de coûts entre le rail et la route, principalement pour les transports à courte distance;

Considérant que cette aide doit non seulement permettre de maintenir le trafic ferroviaire existant actuellement mais aussi de l'accroître de l'ordre de 20 % sur une période de trois ans;

Considérant que le rééquilibrage des modes de transport et l'amélioration du fonctionnement de la chaîne intermodale sont des objectifs du Livre blanc de la Commission européenne « La Politique européenne à l'horizon 2010 : l'heure des choix »;

Considérant que le programme européen Marco Polo poursuit, lui aussi, l'objectif d'améliorer les performances environnementales de l'ensemble du système de transport, en transférant une partie du fret de la route vers la navigation maritime, le rail et la navigation intérieure;

Considérant que le transfert de trafic routier vers le rail, plus respectueux de l'environnement, répond à des besoins de coordination des transports;

Considérant que le maintien et le développement de l'activité du transport combiné rencontre manifestement l'intérêt commun : lutte contre les nuisances environnementales, sécurité routière, décongestion du trafic routier;

Considérant que l'aide envisagée est limitée à la compensation des coûts externes qui ne sont pas supportés dans le cadre de l'utilisation d'infrastructures de transport concurrentes;

Considérant que l'aide envisagée est ouverte à tous les opérateurs de transport combiné national de marchandises et n'est donc pas discriminatoire;

Considérant que la limitation de l'aide au transport combiné national évite de fausser la concurrence dans les relations internationales, non seulement entre opérateurs de différents pays mais aussi entre ports et terminaux;

Considérant que l'aide envisagée est conforme à l'intérêt général dans la mesure où le transfert de la route vers le rail constitue bien un des éléments de la politique de mobilité durable défendue tant au niveau européen qu'au niveau national;

30 SEPTEMBER 2005. — Koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd goederenvervoer

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, inzonderheid op artikelen 73 en 87;

Gelet op de wet van 27 december 2004 houdende de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2005, inzonderheid op artikel 2.33.3;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid,

Overwegende dat het dringend nodig is om bepaalde maatregelen te nemen om te vermijden dat het merendeel van het nationale goederenvervoer het spoor verlaat en over de weg zou gebeuren;

Overwegend dat het project het ontwerp is geweest van discussies met de Europese Commissie tussen juni 2004 en juni 2005;

Overwegend dat de goedkeuring van de Europese Commissie, het advies van de Gewesten en het advies van de Raad van State zo spoedig mogelijk vereist moeten worden om de toekenning van een subsidie voor het vervoer toe te laten vanaf 1 januari 2005;

Overwegend dat de discussie met de Europese Commissie aanleiding hebben gegeven tot wijziging van het project, die een nieuwe betrokkenheid van de Gewesten noodzakelijk hebben gemaakt;

Overwegend dat het advies van de Raad van State slechts na ontvangst van de beslissingen van de Europese Commissie en van de Gewesten gevraagd mag worden;

Overwegend dat de beslissing van de Europese Commissie de regeling als verenigbaar met het EG-Verdrag te beschouwen op 5 juli 2005 werd genomen;

Overwegend dat wegens redenen van rechtszekerheid, het nodig is om de omvang van de terugwerkende kracht tot het minimum te beperken en om te vragen aan de Raad van State om zijn advies binnen de 5 dagen te geven;

Overwegende dat het gecombineerd vervoer een alternatief biedt voor het goederenvervoer over de weg, waarvan de voortdurende aangroei zorgt voor toenemende problemen op het vlak van verkeerscongestie, verkeersveiligheid en milieu;

Overwegende dat de maatregelen ter bevordering van het gecombineerd vervoer kunnen bestaan uit de toekenning van subsidies aan de operatoren van het gecombineerd vervoer die hun vervoer via het spoor organiseren, om het verschil in kosten te compenseren t.o.v. het wegvervoer, en vooral dan voor het vervoer over korte afstanden;

Overwegende dat deze steun niet enkel toelaat om het huidige spoorwegverkeer te behouden maar ook om het met ongeveer 20 % te doen toenemen in de komende drie jaar;

Overwegende dat het nieuwe evenwicht tussen de vervoerswijzen en de verbetering van de werking van de intermodale keten tot de doelstellingen behoren van het Witboek van de Europese Commissie « Het Europees beleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen »;

Overwegende dat het Europese programma Marco Polo eveneens de doelstelling nastreeft om het gehele vervoersysteem milieuvriendelijker te maken door een gedeelte van de vracht van de weg af te halen ten voordele van het vervoer via de zee, per spoor en via de binnenscheepvaart;

Overwegende dat de verschuiving van het wegverkeer naar het milieuvriendelijkere spoorverkeer een antwoord biedt aan de noden m.b.t. de coördinatie van het vervoer;

Overwegende dat het behoud en de ontwikkeling van de gecombineerde vervoersactiviteit duidelijk aan meerdere belangen tegemoetkomt : de strijd tegen de milieuoverlast, de verkeersveiligheid en de decongestie van het wegverkeer;

Overwegende dat de geplande steun beperkt wordt tot de compensatie van de externe kosten die niet worden gedragen in het kader van het gebruik van concurrerende transportinfrastructuren;

Overwegende dat de geplande steun toegankelijk is voor alle operatoren van gecombineerd nationaal goederenvervoer en dus niet discriminerend is;

Overwegende dat de beperking van de steun tot het nationale gecombineerde vervoer vermijdt dat er valse concurrentie zou ontstaan in de internationale relaties, niet enkel tussen de operatoren van verschillende landen maar ook tussen havens en terminals;

Overwegende dat de geplande steun in het algemeen belang is in de mate dat de verschuiving van het wegvervoer naar het spoor een onderdeel uitmaakt van het duurzame mobiliteitsbeleid dat zowel op Europees als op nationaal vlak wordt nagestreefd;

Considérant que l'effet de la mesure sera très limité quant à la concurrence entre les modes de transport ferroviaire et fluvial.

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 10 mars 2005;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 8 mars 2005;

Vu l'association des Régions à l'élaboration du présent arrêté;

Vu la décision de la Commission des Communautés européennes, prise le 5 juillet 2005;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 38.970/2/V, donné le 11 août 2005, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre du Budget et de Notre Ministre de la Mobilité et de l'avis de nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Au sens du présent arrêté, on entend par :

- Ministre : le Ministre qui a la mobilité dans ses attributions;
- administration : la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports;
- unité de transport intermodal : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque, ci-après dénommé UTI;
- centre de transbordement intermodal : toute installation où les UTI sont transbordées d'un navire ou d'un véhicule routier vers un wagon de chemin de fer et vice-versa, ci-après dénommé centre de transbordement;
- point nodal : tout lieu de regroupement d'UTI en vue de leur envoi et/ou de leur distribution vers d'autres Etats ou vers différents centres de transbordement situés sur le territoire belge;
- opérateur de transport combiné de marchandises utilisant le mode ferroviaire : toute entreprise ayant un siège d'exploitation situé sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne, qui assume la responsabilité contractuelle d'acheminer par chemin de fer des unités de transport intermodal, ci-après dénommé opérateur;
- lettre de voiture : tout document électronique rédigé conformément aux articles 12 et 13 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 approuvée par la loi du 25 avril 1983.

Art. 2. § 1^{er}. Une subvention peut être accordée aux opérateurs, à charge et dans les limites des crédits du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports, aux conditions et suivant les dispositions fixées dans le présent arrêté.

§ 2. Pour l'octroi de la subvention visée au § 1^{er}, seul le transport ferroviaire effectué entre deux centres de transbordement situés sur le territoire belge est pris en considération.

§ 3. Est assimilée au transport ferroviaire visé au § 2, toute organisation par chemin de fer, sur le territoire belge, de la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi à destination d'autres Etats, ainsi que toute organisation par chemin de fer de la distribution d'UTI venant d'autres Etats, depuis leur lieu de regroupement jusqu'aux différents centres de transbordement situés sur le territoire belge.

§ 4. La subvention est accordée lorsque la partie ferroviaire du transport combiné est égale ou supérieure à une distance de 51 kilomètres.

§ 5. Seules les UTI remises au transport sous couvert d'une lettre de voiture du trafic intérieur peuvent faire l'objet de la subvention visée au § 1^{er}.

CHAPITRE II. — Modalités de calcul de la subvention

Art. 3. La subvention visée à l'article 2, § 1^{er}, est accordée pour chaque UTI transportée dans les conditions prévues au présent arrêté, et est calculée selon la formule suivante :

$$Y(Km F + 50)$$

- « Km F » est le nombre de kilomètres effectués par chemin de fer;
- « Y » est une valeur exprimée en euros.

Overwegende dat het effect van de maatregel zeer beperkt zal zijn wat de concurrentie tussen het vervoer per spoor en via de waterwegen betreft;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 10 maart 2005;

Gelet op akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 8 maart 2005;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerp van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op de beslissing van de Commissie van de Europese Gemeenschappen, genomen op 5 juli 2005;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 38.970/2/V, gegeven op 11 augustus 2005, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Begroting en Onze Minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Algemeenheden

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- Minister : de Minister die bevoegd is voor de mobiliteit;
- administratie : het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- intermodale transporteenheid : iedere land- of zeecontainer, iedere wissellaadbak of iedere oplegger, hierna ITE genoemd;
- intermodaal overslagcentrum : iedere installatie waar de ITE's van een schip of een wegvoertuig op een spoorwegwagon worden overgeslagen, en omgekeerd, hierna overslagcentrum genoemd;
- knooppunt : ieder verzamelpunt van ITE's dat bedoeld is voor de verzending en/of distributie van deze ITE's naar andere landen of naar verscheidene overslagcentra op het Belgisch grondgebied;
- operator gecombineerd goederenvervoer die gebruikt maakt van het spoorvervoer : iedere onderneming met een uitbatingszetel op het grondgebied van een Lidstaat van de Europese Unie, die de contractuele aansprakelijkheid op zich neemt om de intermodale transporteenheden per spoor te vervoeren, hierna de operator genoemd;
- vrachtbrief : ieder elektronisch document dat werd opgesteld overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van de Uniforme regels betreffende de overeenkomst van het internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), bijlage B bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, dat bij wet van 25 april 1983 werd goedgekeurd.

Art. 2. § 1. Ten laste en binnen de grenzen van de kredieten ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer kan aan de operatoren een subsidie worden toegekend volgens de voorwaarden en volgens de bepalingen van dit besluit.

§ 2. Voor de toekenning van de in § 1 bedoelde subsidie wordt enkel met het spoorwegvervoer tussen twee overslagcentra op het Belgisch grondgebied rekening gehouden.

§ 3. Wordt gelijkgesteld met het in § 2 bedoelde spoorwegvervoer, het organiseren per spoor van de ophaling van ITE's op het Belgisch grondgebied, teneinde ze te groeperen en te verzenden naar andere landen, alsook het organiseren per spoor van de distributie vanuit andere landen afkomstige ITE's tussen het verzamelpunt en de verschillende overslagcentra op het Belgisch grondgebied.

§ 4. De subsidie wordt toegekend, wanneer het spoorgedeelte van het gecombineerd vervoer minstens gelijk is aan een afstand van 51 kilometer.

§ 5. Enkel de ITE's met een begeleidende vrachtbrief voor het binnenlandsverkeer kunnen op de in § 1 bedoelde subsidie aanspraak maken.

HOOFDSTUK II. — Berekeningsmodaliteiten van de subsidie

Art. 3. De in artikel 2, § 1, bedoelde subsidie wordt toegekend voor elke ITE die volgens de voorwaarden van dit besluit vervoerd wordt, en volgens de volgende formule berekend :

$$Y(Km F + 50)$$

- « Km F » staat voor het aantal per spoor afgelegde kilometer;
- de factor « Y » staat voor een waarde in euro.

Art. 4. La valeur « Y » est fixée chaque année par le Ministre en fonction des trafics éligibles prévus par les opérateurs, de manière à ce que le total des subventions n'excède pas le crédit disponible annuellement à charge du budget visé à l'article 2, § 1^{er}. Cette valeur ne peut dépasser 0,40 euro.

Art. 5. § 1^{er}. Les kilomètres ferroviaires pris en considération dans la formule visée à l'article 3, représentent la distance comprise entre deux ou plusieurs centres de transbordement situés sur le territoire belge.

§ 2. En cas d'organisation d'opérations de collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi ou de leur regroupement et de leur distribution, au sens de l'article 2, § 3, la distance prise en considération est la distance comprise entre le centre de transbordement et le point nodal.

§ 3. Les distances visées au § 1^{er} et au § 2 n'incluent pas celles parcourues par les UTI lors des opérations de triage et de formation des trains.

Art. 6. La subvention d'une opération de transport ne peut excéder 30 % de son coût. Celui-ci comprend les frais de traction ferroviaire, les frais de transbordement, ainsi que les frais éventuels du transport entre le lieu d'origine et le centre de transbordement, et entre le lieu de transbordement et de destination.

CHAPITRE III. — Procédure d'octroi de la subvention

Section 1^{re} — Introduction de la demande de subvention

Art. 7. L'Administration publique, chaque année, un avis au *Moniteur belge* invitant les opérateurs candidats à introduire la demande de subvention visée à l'article 2, § 1^{er}.

Art. 8. § 1^{er}. En vue de bénéficier de la subvention visée à l'article 2, § 1^{er}, l'opérateur introduit, au plus tard 30 jours après la publication de l'avis visé à l'article 7, un dossier de demande auprès de l'Administration.

§ 2. Le dossier visé au § 1^{er} comprend les pièces suivantes :

— le numéro d'entreprise ou d'unité d'établissement attribué par la Banque Carrefour des Entreprises, ou une copie des statuts;

— un relevé des transports ferroviaires organisés au cours des douze derniers mois comprenant notamment le nombre d'UTI transbordées par relation et par mois;

— une prévision des transports ferroviaires pour lesquels la subvention est sollicitée comprenant notamment le nombre d'UTI transbordées par relation et par mois;

— la tarification appliquée et celle prévue compte tenu de l'octroi de la subvention telle que calculée à l'article 6.

Section 2. — Modalités d'octroi de la subvention

Art. 9. § 1^{er}. Le Ministre répartit le crédit inscrit annuellement à l'article 51.14.31.01 du budget du SPF Mobilité et Transports entre les opérateurs dont la demande est conforme aux conditions du présent arrêté. Ceux-ci en sont informés par l'Administration.

§ 2. Cette répartition tient compte des prévisions de trafic visées à l'article 8, § 2, troisième tiret et de la valeur « Y » visée à l'article 3.

Art. 10. Un relevé récapitulatif mensuel des transports ferroviaires effectués conformément aux conditions visées à l'article 2, comprenant au moins les éléments visés à l'annexe, est établi par l'opérateur et adressé à l'Administration.

Art. 11. § 1^{er}. L'Administration vérifie l'exactitude des relevés visés à l'article 10, en se basant notamment sur les lettres de voiture dont l'accès lui est assuré par voie électronique par l'opérateur. Elle vérifie également si les conditions fixées par le présent arrêté sont respectées.

§ 2. L'Administration peut demander à la société anonyme de droit public Infrabel, ainsi qu'à l'entreprise ferroviaire qui a effectué la traction des UTI, toute information relative aux transports ferroviaires visés à l'article 10.

Art. 4. De waarde « Y » wordt ieder jaar op grond van het door de operatoren voorziene vervoer door de Minister vastgelegd, opdat het totaal van de subsidies het jaarlijks beschikbare krediet op de in artikel 2, § 1 bedoelde begroting niet zou overschrijden. Deze waarde mag 0,40 euro niet overschrijden.

Art. 5. § 1. Het aantal aangerekende spoorkilometer volgens de formule bedoeld in artikel 3, komt overeen met de afstand tussen twee of meer overslagcentra op het Belgisch grondgebied.

§ 2. Bij het organiseren van ITE-ophalingen teneinde ze te groeperen en te verzenden, of teneinde ze te groeperen en te verdelen volgens artikel 2, § 3, komt de in aanmerking genomen afstand overeen met de afstand tussen het overslagcentrum en het knooppunt.

§ 3. De in § 1 en § 2 bedoelde afstanden omvatten niet de door de ITE's afgelegde afstanden ingevolge de sorteerverrichtingen en het samenstellen van de treinen.

Art. 6. De subsidie van een vervoersverrichting mag 30 % van de vervoerskosten niet overschrijden. Hierin zijn vervat de spoortractiekosten, de overslagkosten alsook de gebeurlijke kosten voor het vervoer tussen het vertrekpunt en het overslagcentrum, en tussen het overslagcentrum en de plaats van bestemming.

HOOFDSTUK III. — Toekenningsprocedure van de subsidie

Afdeling 1. — Indiening van een aanvraag tot subsidie

Art. 7. Ieder jaar publiceert de administratie een bericht in het *Belgisch Staatsblad* waarbij de kandidaat-operatoren worden verzocht, de in artikel 2, § 1 bedoelde aanvraag tot subsidie in te dienen.

Art. 8. § 1. Teneinde op de in artikel 2, § 1 bedoelde subsidie aanspraak te kunnen maken, moet de operator uiterlijk 30 dagen na de publicatie van het in artikel 7 bedoeld bericht bij de administratie een aanvraagdossier indienen.

§ 2. Het in § 1 bedoelde dossier moet de volgende stukken omvatten :

— het door de Kruispuntbank van Ondernemingen toegekende ondernemingsnummer of vestigingseenheidnummer, of een afschrift van de statuten;

— een lijst van de in de loop van de jongste twaalf maanden uitgevoerde spoortransporten, met inbegrip van inzonderheid het aantal overgeslagen ITE's per vervoersverbinding en per maand;

— een prognose van de spoortransporten waarvoor de subsidie wordt aangevraagd, met inbegrip van inzonderheid het aantal overgeslagen ITE's per vervoersverbinding en per maand;

— het toegepaste tarief en het voorziene tarief rekening houdend met de toekenning van de subsidie zoals berekend in artikel 6.

Afdeling II. — Toekenningsmodaliteiten van de subsidie

Art. 9. § 1. De Minister verdeelt het krediet ingeschreven op artikel 51.14.31.01 van de begroting van de FOD Mobiliteit en Vervoer onder de operatoren wier aanvraag met de voorwaarden van dit besluit overeenstemt. Zij worden door de administratie hierover ingelicht.

§ 2. Deze verdeling houdt rekening met de vervoersprognoses bedoeld in artikel 8, § 2, derde streepje en met de waarde « Y » bedoeld in artikel 3.

Art. 10. De operator stelt een maandelijkse samenvattende lijst op van de spoortransporten die werden uitgevoerd overeenkomstig de in artikel 2 bedoelde voorwaarden, onder vermelding van ten minste de in de bijlage bedoelde elementen, en stuurt ze naar de administratie.

Art. 11. § 1. De administratie controleert de juistheid van de in artikel 10 bedoelde gegevens en steunt hierbij inzonderheid op de vrachtbrieven, waartoe de operator haar via elektronische weg toegang verschaft. Zij controleert eveneens, of de in dit besluit vastgelegde voorwaarden worden nageleefd.

§ 2. De administratie kan aan de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel alsook aan de spoorwegonderneming die de tractie van de ITE's heeft verricht, alle informatie over de in artikel 10 bedoelde spoortransporten opvragen.

CHAPITRE IV. — *Paiement de la subvention*

Art. 12. § 1^{er}. Après vérification et approbation des relevés mensuels visés à l'article 10, l'Administration procède au paiement du montant de la subvention par tranches successives de 25 % dans le mois qui suit chacun des trimestres écoulés.

§ 2. Si les relevés visés à l'article 10, font apparaître un trafic sensiblement inférieur aux prévisions visées à l'article 8 § 2, 3^e tiret, le Ministre peut, sur proposition motivée de l'Administration, réduire ou suspendre le paiement de la troisième tranche.

Dans ce cas, le Ministre peut revoir la ventilation visée à l'article 9, au bénéfice de l'opérateur dont les relevés présentent une hausse de trafic supérieure aux prévisions visées à l'article 8, § 2, 3^e tiret.

§ 3. Le paiement de la dernière trimestrialité éventuellement adaptée intervient après vérification du relevé du mois de décembre et au plus tard le 31 mars de l'année suivante.

Art. 13. Toute subvention restant injustifiée au terme de l'année budgétaire fait l'objet d'un remboursement par l'opérateur sur un compte de l'Administration.

CHAPITRE V. — *Dispositions transitoires*

Art. 14. Pour l'exercice budgétaire 2005, la subvention prévue à l'article 2 § 1^{er} peut être accordée avec effet rétroactif pour les transports effectués à partir du 1^{er} janvier 2005.

CHAPITRE VI. — *Dispositions finales*

Art. 15. § 1^{er}. L'opérateur est tenu de répercuter à son client la subvention accordée pour les transports commandés par ce dernier.

Aux fins de contrôle de cette disposition, il répond aux demandes de l'Administration de lui fournir les éléments constitutifs de ses coûts et les tarifs qu'il applique à ses clients.

§ 2. En cas de non-respect de la disposition visée au § 1^{er}, le Ministre exclut l'opérateur du bénéfice des subventions pour une durée qu'il fixe et qui ne peut excéder trois ans.

L'opérateur est tenu, en outre, de rembourser les subventions reçues pour les six mois qui précèdent la date à laquelle le non-respect a été constaté.

Art. 16. Les membres du personnel de l'Administration désignés par le Ministre peuvent réclamer aux opérateurs et aux entreprises ferroviaires toutes pièces et documents justifiant les transports ferroviaires effectués, et les prix pratiqués. Les données ainsi obtenues sont traitées de façon strictement confidentielle.

Art. 17. § 1^{er}. Le présent arrêté a effet du 1^{er} janvier au 31 décembre 2005.

§ 2. Les dispositions des articles 1^{er} à 13, 15 et 16 sont prolongées par arrêté délibéré en Conseil des Ministres pour les années 2006 et 2007 dans les limites où les lois contenant le budget général des dépenses afférentes à ces années l'autorisent et prévoient les crédits nécessaires.

Art. 18. Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et Notre Ministre de la Mobilité sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 30 septembre 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget,
J. VANDE LANOTTE
Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

HOOFDSTUK IV. — *Uitbetaling van de subsidie*

Art. 12. § 1. Na controle en goedkeuring van de in artikel 10 bedoelde maandelijkse gegevens betaalt de administratie het subsidiebedrag in opeenvolgende schijven van 25 % in de maand die volgt op iedere verstreken trimester.

§ 2. Indien uit de in artikel 10 bedoelde gegevens blijkt dat er duidelijk minder vervoerd werd dan volgens de in artikel 8, § 2, derde streepje bedoelde prognoses, kan de Minister op grond van een gemotiveerd voorstel van de administratie de uitbetaling van de derde schijf inperken of opschorten.

In dit geval kan de Minister de in artikel 9 bedoelde verdeling herzien ten voordele van de operator wiens gegevens wijzen op een vervoersstijging ten opzichte van de in artikel 8, § 2, derde streepje bedoelde prognoses.

§ 3. De uitbetaling van het laatste eventueel aangepaste bedrag van de trimestrialiteit geschiedt na de controle van de gegevens voor de maand december en uiterlijk op 31 maart van het volgende jaar.

Art. 13. Iedere subsidie die na verloop van het begrotingsjaar niet kan worden gerechtvaardigd, moet door de operator op een rekening van de administratie worden teruggestort.

HOOFDSTUK V. — *Overgangsbepalingen*

Art. 14. Voor het begrotingsjaar 2005 kan de in artikel 2, § 1 voorziene subsidie voor de vanaf 1 januari 2005 uitgevoerde transporten met terugwerkende kracht worden toegekend.

HOOFDSTUK VI. — *Slotbepalingen*

Art. 15. § 1. De operator moet de subsidie die werd toegekend voor de in opdracht van een klant uitgevoerde transporten naar deze klant doorschrijven.

Opdat deze maatregel zou kunnen worden gecontroleerd, bezorgt de operator op vraag van de administratie alle bestanddelen van de kosten en tarieven die de klanten worden aangerekend.

§ 2. Bij niet-naleving van de in § 1 bedoelde maatregel sluit de Minister de operator uit van verdere subsidies voor een door hem vastgestelde termijn die drie jaar niet mag overschrijden.

Bovendien moet de operator de subsidies terugstorten voor de periode van zes maanden die aan de datum waarop de niet-naleving werd vastgesteld, voorafgaat.

Art. 16. De door de Minister aangewezen personeelsleden van de administratie kunnen bij de operatoren en bij de spoorwegondernemingen alle stukken en documenten ter staving van de uitgevoerde spoortransporten alsook de toegepaste prijzen opvragen. De aldus verkregen gegevens worden strikt vertrouwelijk behandeld.

Art. 17. § 1. Dit besluit is van kracht van 1 januari tot 31 december 2005.

§ 2. De bepalingen van de artikelen 1 tot 13, 15 en 16 worden verlengd bij besluit, overlegd in de Ministerraad, voor de jaren 2006 en 2007, in de mate dat de wetten met betrekking tot de algemene begroting van de uitgaven voor deze jaren het toelaten en voorzien in de nodige kredieten.

Art. 18. Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Onze Minister van Mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 30 september 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting,
J. VANDE LANOTTE
De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Annexe à l'arrêté royal

Relevé récapitulatif mensuel des transports ferroviaires effectués comprenant au moins les éléments suivants (cfr. art. 10) :

- la référence du dossier visé à l'article 8
- le numéro de la lettre de voiture
- la date du départ
- la gare de départ
- la gare d'arrivée
- la distance entre les centres de transbordement et/ou les points nodaux desservis sur le territoire belge
- le(s) numéro(s) du (des) train(s)
- le numéro du wagon
- le numéro de l'UTI
- le prix du transport sans subvention de l'Etat belge
- le montant de la réduction appliqué sur base de la subvention de l'Etat belge.

Vu pour être annexé à Notre arrêt du 30 septembre 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget,
J. VANDE LANOTTE
Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Annexe au Rapport au Roi

**Objet : Aide d'Etat N 249/2004. — Belgique
Régime d'aide pour le transport combiné**

Monsieur le Ministre,

1. Procédure

1. Par lettre du 19 mai 2004 enregistrée au Secrétariat général de la Commission européenne le 10 juin 2004 sous le numéro d'enregistrement N 249/2004, les autorités belges ont notifié à la Commission la mesure d'aide précitée conformément à l'article 88, paragraphe 3, du Traité CE.

2. Une réunion technique entre les autorités belges et les services de la Commission a eu lieu le 1^{er} juillet 2004. Un supplément d'information a été envoyé par les autorités belges le 22. juillet 2004, enregistré sous le numéro DG TREN A/26728.

3. Une nouvelle réunion technique a eu lieu le 22 septembre 2004.

Des renseignements complémentaires ont été transmis par lettre du 18 janvier 2005, enregistrée DG TREN A/1536. Une demande de renseignements complémentaires a été envoyée le 16 mars 2005. Par lettre du 13 avril 2005 et par lettre du 23 mai 2005 les autorités belges ont répondu à cette demande.

4. Une plainte sur ce régime d'aide a été reçue par la Commission le 26 février 2004, enregistrée SG (2004) A/2220. Une réponse au plaignant a été envoyée le 31 mars 2004.

2. Description détaillée du régime d'aide

2.1 Objectif

5. L'objectif du régime d'aide est de développer le transport combiné ferroviaire en Belgique pour des parcours intérieurs égaux ou supérieurs à 51 kilomètres. Le but est de maintenir sur le rail le trafic existant de 300.000 UTI (Unité de transport intermodal) en évitant leur transfert vers la route, et d'accroître le trafic de 20 % sur une période de trois ans.

6. Pour les distances limitées, l'organisation du transport combiné se traduit pour des coûts opérationnels que les prix du marché du transport ne peuvent couvrir entièrement. Dans ce contexte, il est attendu que l'essentiel du trafic national quitte le rail, pour être acheminé par la route. À cette fin, les autorités belges ont décidé d'octroyer une prime aux opérateurs de transport combiné lorsqu'ils font acheminer leur trafic par le chemin de fer.

Cette aide vise à compenser la différence de coûts entre le rail et la route, particulièrement marquée pour les transports de courte distance.

Bijlage aan het koninklijk besluit

De maandelijkse samenvattende lijst van de spoortransporten die werden uitgevoerd, bevat tenminste volgende elementen (cfr. art. 10) :

- het kenmerk van het dossier bedoeld in artikel 8
- het nummer van de vrachtbrief
- de datum van vertrek
- het station van vertrek
- het station van aankomst
- de afstand tussen de overslagplaatsen en/of knooppunten bediend op het Belgisch grondgebied
- het (de) nummer(s) van de trein(en)
- het nummer van de wagon
- het nummer van de ITE
- de kostprijs van het vervoer zonder Belgische overheids subsidies
- het bedrag van de korting toegepast op basis van de Belgische overheidssteun.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 30 september 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting,
J. VANDE LANOTTE
De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Bijlage aan het Verslag aan de Koning

**Betreft : Steunmaatregel N 249/2004. — België
Steunregeling voor het gecombineerd vervoer**

Excellentie,

1. Procedure

1. Bij brief van 19 mei 2004, die op 10 juni 2004 bij het Secretariaat-generaal van de Europese Commissie is geregistreerd onder nummer N 249/2004, hebben de Belgische autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van bovenvermelde maatregel overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag.

2. Een technische bijeenkomst van de Belgische autoriteiten en de diensten van de Commissie heeft plaatsgevonden op 1 juli 2004. Nadere informatie is door de Belgische autoriteiten toegezonden op 22 juli 2004; deze is geregistreerd onder nummer DG TREN A/26728.

3. Een tweede technische bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 22 september 2004.

Aanvullende gegevens zijn toegezonden bij brief van 18 januari 2005, die is geregistreerd onder nummer DG TREN A/1536. Een verzoek om aanvullende gegevens is verzonden op 16 maart 2005. Bij brief van 13 april 2005 en bij brief van 23 mei 2005 hebben de Belgische autoriteiten op dit verzoek geantwoord.

4. Een klacht over deze steunregeling is op 26 februari 2004 bij de Commissie binnengekomen en is geregistreerd onder nummer SG (2004) A/2220. Een antwoord aan de klager is verzonden op 31 maart 2004.

2. Gedetailleerde beschrijving van de steunmaatregel

2.1 Doel

5. De steunregeling heeft als doel het gecombineerd spoorvervoer in België op binnenlandse trajecten van ten minste 51 km te ontwikkelen. Er wordt naar gestreefd het bestaande vervoersvolume per spoor te handhaven op 300.000 ITE (intermodale transporteenheden) door te voorkomen dat dit door het wegvervoer wordt overgenomen, en dit volume bovendien over een periode van drie jaar met 20 % op te voeren.

6. Voor beperkte afstanden zijn aan het organiseren van gecombineerd vervoer exploitatiekosten verbonden die niet volledig door de vervoerstarieven op de markt kunnen worden gedekt. Verwacht wordt dan ook dat de hoofdmoot van het nationale spoorvervoer door het wegvervoer zal worden overgenomen. Om dit te keren hebben de Belgische autoriteiten besloten aan de exploitanten van gecombineerd vervoer een premie toe te kennen wanneer zij gebruik maken van het spoor.

Deze premie is bedoeld om het verschil in kosten tussen de weg en het spoor, dat met name aanzienlijk is op korte afstanden, te overbruggen.

7. La limite de 51 kilomètres a été fixée pour éviter de subventionner d'une part, des transports sur trop courte distance, qui sont peu justifiés sur le plan économique (sauf dans des cas concrets dus aux particularités géographiques), ou, d'autre part, des mouvements de redistribution de trafic à l'intérieur de zones portuaires ou industrielles.

2.2 Base juridique

8. Loi relative à la promotion du transport ferroviaire combiné de marchandises; Arrêté royal portant exécution de la loi relative à la promotion du transport ferroviaire combiné de marchandises.

2.3 Bénéficiaires de l'aide

9. Les bénéficiaires sont les opérateurs de transport combiné de marchandises utilisant le mode ferroviaire, c'est-à-dire toute entreprise ayant un siège d'exploitation situé sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne, qui assume la responsabilité contractuelle d'acheminer par chemin de fer des unités de transport intermodal.

2.4 Type d'aide et procédure

10. Seul le transport ferroviaire effectué entre deux centres de transbordement situés sur le territoire belge est pris en considération. Est aussi assimilé à ce transport, toute organisation par chemin de fer, sur le territoire belge, de la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi à destination d'autres Etats, ainsi que toute organisation par chemin de fer de la distribution d'UTI venant d'autres Etats, depuis leur regroupement jusqu'aux différents centres de transbordement situés sur le territoire belge.

11. La subvention est accordée lorsque la partie ferroviaire du transport combiné est égale ou supérieure à une distance de 51 kilomètres. Les aides sont versées après exécution des prestations sur base de relevés justificatifs fournis sous forme électronique. Seules les UTI (unité de transport intermodal) remises au transport sous couvert d'une lettre de voiture (1) de trafic intérieur peuvent faire l'objet d'une subvention.

12. Le niveau d'aide est destiné à compenser la différence de coûts externes entre le rail et la route de manière à accorder une compensation financière pour les coûts externes non supportés pour l'utilisation des transports routiers concurrents.

13. Les coûts externes sont des coûts supportés par la collectivité, dont les entreprises de transport ne prennent en charge généralement qu'une faible partie. Les coûts externes pris en compte pour le calcul de la subvention sont ceux liés à l'émission de gaz toxiques, le rejet de gaz à effet de serre, l'insécurité routière, le bruit et la congestion du trafic. A cet égard, il a été pris comme référence les montants indicatifs des coûts externes retenus par la Commission dans le cadre de l'analyse des projets Marco Polo (2), à savoir 35 euros par 1 000 T/km pour la route et 15 euros par 1 000 T/km pour le rail soit un différentiel de 20 euros par 1 000 T/km.

14. L'aide se compose de deux parties :

- une partie fixe (20 euros), censée compenser partiellement le surcoût dû aux transbordements;
- une partie variable (de maximum 0,40 euro par kilomètre).

15. La prime à octroyer est calculée selon la formule suivante : y (km F + 50)

- Le km F est le nombre de kilomètres effectués par chemin de fer;
- Le « y » est une valeur exprimée en euros.

16. La valeur « y » est fixée chaque année par le Ministre en fonction des trafics éligibles prévus par les opérateurs, de manière à ce que le total des subventions n'excède pas le crédit disponible. Cette valeur ne peut dépasser 0,40 EUR, ce qui donne une valeur maximale de 20 EUR à la partie fixe ($0,40 \times 50 = 20$ euros).

17. La variabilité de la valeur « y » est basée sur l'hypothèse d'une augmentation de trafic et celle d'une multiplication du nombre d'opérateurs de transport combiné afin de ne pas devoir arrêter le régime d'aide pour manque de crédit. Il est donc prévu un montant maximum sur base des prévisions des opérateurs qui serait réduit pour ne pas dépasser le crédit.

18. Pour fixer la valeur maximale de « y », des transports représentatifs ont été pris en considération par les autorités belges. Les coûts de ces transports, avec et sans subvention, ont été comparés aux prix du transport par route. Egalement, il y a été pris en compte le budget annuel, le volume global de transports concernés, la limite maximale de 30 % et le différentiel des coûts externes.

7. De ondergrens van 51 kilometer is bedoeld om te voorkomen dat subsidie wordt verleend voor transporten over te korte afstanden, die economisch weinig verantwoord zijn (behalve in concrete gevallen waarbij geografische factoren een doorslaggevende rol spelen), of voor de herverdeling van vervoersactiviteiten binnen haven- of industriegebieden.

2.2 Juridische grondslag

8. Wet betreffende de bevordering van het gecombineerd goederenvervoer per spoor en koninklijk besluit houdende toepassing van de wet betreffende de bevordering van het gecombineerd goederenvervoer per spoor.

2.3 Begunstigden van de steun

9. De begunstigden zijn exploitanten van gecombineerd goederenvervoer die gebruik maken van het spoor, meer bepaald elke onderneming die een exploitatievestiging op het grondgebied van een lid-Staat van de Europese Unie heeft, en die de contractuele verantwoordelijkheid op zich neemt om intermodale transporteenheden per spoor te vervoeren.

2.4 Aard van de steun en procedure

10. Alleen spoorvervoer tussen twee overslagcentra op het Belgische grondgebied wordt in aanmerking genomen. Het organiseren per spoor van de ophaling van ITE's op het Belgische grondgebied om ze te groeperen en naar andere staten te zenden en, omgekeerd, van de distributie van uit andere landen afkomstige ITE's tussen het verzamelpunt en de verschillende overslagcentra op Belgisch grondgebied worden hiermee gelijkgesteld.

11. De subsidie wordt toegekend wanneer het spoorgedeelte van het gecombineerd vervoer ten minste 51 km bedraagt. De steun wordt na het verlenen van de prestaties uitbetaald op basis van in elektronische vorm verstrekte opgaven. Alleen de ITE's met begeleidende vrachtbrief (1) voor het binnenlandse verkeer kunnen op de subsidie aanspraak maken.

12. De hoogte van de steun wordt zodanig vastgesteld dat het verschil in externe kosten tussen het spoor- en het wegvervoer wordt overbrugd; het is de bedoeling een financiële compensatie te verlenen voor de externe kosten die bij gebruik van het concurrerende wegvervoer niet worden gedragen.

13. De externe kosten zijn door de samenleving gedragen kosten waarvan de vervoersbedrijven over het algemeen slechts een gering deel voor hun rekening nemen. Voor de berekening van de subsidie worden de externe kosten in aanmerking genomen die samenhangen met de uitstoot van toxische gassen en broeikasgassen, verkeersonveiligheid, verkeerslawaaï en congestie op de wegen. Als referentie zijn de indicatieve bedragen voor de externe kosten genomen die door de Commissie zijn gehanteerd bij de analyse van Marco Polo-projecten (2), namelijk 35 euro per 1 000 ton/kilometer voor het wegvervoer en 15 euro per 1 000 ton/kilometer voor het spoorvervoer; tussen beide vervoersmodaliteiten is er dus een verschil van 20 euro per 1000 ton/kilometer.

14. De steun bestaat uit twee onderdelen :

- een vast gedeelte (20 euro), dat bedoeld is als gedeeltelijke compensatie voor de extra overslagkosten;
- een variabel gedeelte (maximum 0,40 euro per kilometer).

15. De subsidie wordt berekend volgens de formule : y (km F + 50)

- « km F » staat voor het aantal per spoor afgelegde kilometers;
- de factor « y » staat voor een waarde in euro.

16. De waarde « y » wordt ieder jaar op grond van het door de exploitanten verwachte vervoer door de Minister op een zodanig niveau vastgesteld, dat het totaal van de subsidies het jaarlijks beschikbare krediet niet overschrijdt. Deze waarde mag niet hoger zijn dan 0,40 euro, waardoor het vaste gedeelte niet meer kan bedragen dan 20 euro ($0,40 \times 50 = 20$ euro).

17. De waarde « y » is variabel omdat ervan wordt uitgegaan dat het verkeer zal toenemen en het aantal exploitanten van gecombineerd vervoer zal stijgen tot een veelvoud van het huidige; zo hoeft de steunregeling in die situatie niet te worden stopgezet bij gebrek aan kredieten. Er is dus voorzien in een maximumbedrag dat gebaseerd is op de vooruitzichten van de exploitanten en dat eventueel zal worden verlaagd om overschrijding van de kredieten te voorkomen.

18. Voor de vaststelling van de maximumwaarde van « y » hebben de Belgische autoriteiten gekeken naar een aantal representatieve vervoersoperaties. De kosten daarvan, met en zonder subsidie, zijn vergeleken met de kosten van het vervoer over de weg. Ook is rekening gehouden met de jaargroting, de totale omvang van het betrokken vervoer, het subsidiemaximum van 30 % van de vervoerskosten alsook met het verschil in externe kosten.

19. Les kilomètres ferroviaires pris en considération dans la formule représentent la distance comprise entre deux ou plusieurs centres de transbordement situés sur le territoire belge.

20. En cas d'organisation d'opérations de collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi ou de leur regroupement et de leur distribution, la distance prise en considération est la distance comprise entre le centre de transbordement et le point nodal. Les distances visées n'incluent pas celles parcourues par les UTI lors des opérations de triage et de formation des trains.

21. Pour bénéficier de l'aide, les opérateurs de transport combiné doivent faire connaître préalablement leurs prévisions de trafic, en se basant notamment sur les contrats en cours et les perspectives dans l'année qui suit.

22. Afin de ne pas dépasser le crédit budgétaire, il est prévu que les montants cités ci-avant sont des maxima. Au cas où les demandes des opérateurs de transport combiné, basées sur leurs prévisions de trafic, aboutissent à un total supérieur au crédit budgétaire, les montants d'aide seront réduits à due concurrence.

23. La subvention d'une opération de transport ne pourra pas excéder 30 % de son coût.

24. L'opérateur de transport combiné est tenu de répercuter à son client la subvention accordée pour les transports commandés par ce dernier. En cas de non-respect de cette disposition, l'opérateur pourra être exclu du bénéfice de la subvention.

2.5 Cumul

25. Les subventions ne sont pas cumulables avec d'autres subventions nationales ou communautaires pour le même objet.

2.6 Budget et durée du régime d'aide

26. La période couverte par le régime d'aide court du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2007. Le budget s'élèvera à 30 millions d'euros par an (15 millions en 2005).

27. Aucune subvention n'a été octroyée avant l'adoption d'une décision par la Commission. Pour l'exercice budgétaire 2005, la subvention pourra être accordée avec effet rétroactif pour les transports effectués à partir du 1^{er} janvier 2005.

2.7 Contrôle et paiement

28. Un relevé récapitulatif mensuel des transports ferroviaires effectués doit être établi par l'opérateur et adressé à l'Administration.

29. L'Administration vérifie l'exactitude de ces relevés en se basant notamment sur les lettres de voiture dont l'accès lui est assuré par voie électronique par l'opérateur. Elle vérifie également si les conditions fixées dans l'arrêté sont respectées.

30. L'Administration peut demander à la S.A. de droit public Infrabel, ainsi qu'à l'entreprise ferroviaire qui a effectué la traction des UTI, toute information relative aux transports ferroviaires.

31. L'Administration peut réclamer aux opérateurs et aux entreprises ferroviaires toutes pièces et documents justifiant les transports ferroviaires effectués, et les prix pratiqués.

32. Après vérification et approbation des relevés mensuels, l'Administration procède au paiement du montant de la subvention par tranches successives de 25 % dans le mois qui suit chacun des trimestres écoulés. Si les relevés font apparaître un trafic sensiblement inférieur aux prévisions visées, le Ministre peut réduire ou suspendre le paiement de la troisième tranche.

33. Dans tous les cas, toute subvention restant injustifiée au terme de l'année budgétaire, fait l'objet d'un remboursement par l'opérateur.

III. Appréciation de la mesure

3.1 Existence de l'aide

34. L'article 87, paragraphe 1^{er}, du traité déclare incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que se soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

35. D'après le régime proposé, les bénéficiaires percevront une contribution d'Etat afin de réduire les coûts engendrés par les parcours de transports combinés ferroviaires effectués en Belgique égaux ou supérieurs à 51 kilomètres, alors que d'autres entreprises actives dans ce secteur ne percevront pas ces contributions. Les mesures renforcent donc la compétitivité des opérateurs concernés par rapport à d'autres opérateurs actifs dans les échanges intracommunautaires. La Commission relève que l'accès du marché au secteur du transport en question est ouvert en vertu des règles applicables du traité ou du droit dérivé.

19. Het aantal spoorkilometers in de formule komt overeen met de afstand tussen twee of meer overslagcentra op het Belgische grondgebied.

20. Bij het organiseren van ITE-ophalingen teneinde ze te groeperen en te verzenden, of teneinde ze te groeperen en te distribueren, komt de in aanmerking genomen afstand overeen met de afstand tussen het overslagcentrum en het knooppunt. Deze afstand omvat niet de door de ITE's afgelegde afstanden bij de sorteerverrichtingen en het samenstellen van de treinen.

21. Om op de steun aanspraak te kunnen maken moeten de exploitanten van gecombineerd vervoer van tevoren hun vervoersprognoses indienen; daarbij baseren zij zich met name op de lopende contracten en de vooruitzichten voor het volgende jaar.

22. Om te voorkomen dat het begrotingskrediet wordt overschreden zijn bovenvermelde bedragen maximumbedragen. Indien met de op de vervoersprognoses gebaseerde aanvragen van de exploitanten een totaalbedrag gemoed is dat hoger is dan het begrotingskrediet, zullen de steunbedragen dienovereenkomstig worden verlaagd.

23. De subsidie voor een vervoersoperatie mag 30 % van de vervoerskosten niet overschrijden.

24. De exploitant van gecombineerd vervoer moet de subsidie die werd toegekend voor de in opdracht van een klant uitgevoerde transporten naar deze klant doorsluizen. Bij niet-naleving van deze bepaling kan de exploitant van verdere subsidie worden uitgesloten.

2.5 Cumulatie met andere subsidies

25. De subsidie kan niet worden gecumuleerd met andere nationale of communautaire subsidies voor hetzelfde doel.

2.6 Budget en looptijd van de steunregeling

26. De steunregeling geldt voor de periode 1 januari 2005 tot 31 december 2007. Het budget bedraagt 30 miljoen euro per jaar (15 miljoen in 2005).

27. Er is geen subsidie verleend voorafgaand aan de vaststelling van een besluit door de Commissie. Voor het begrotingsjaar 2005 zal de subsidie voor de vanaf 1 januari 2005 uitgevoerde transporten met terugwerkende kracht kunnen worden toegekend.

2.7 Controle en betaling

28. De exploitant moet een maandelijks samenvattende opgave van de uitgevoerde spoortransporten opstellen en deze naar de administratie sturen.

29. De administratie controleert de juistheid van deze gegevens en steunt hierbij met name op de vrachtbrieven, waartoe de exploitant haar via elektronische weg toegang verschaft. Zij controleert eveneens of de in dit besluit vastgelegde voorwaarden worden nageleefd.

30. De administratie kan bij de naamloze vennootschap naar publiek recht Infrabel alsook bij de spoorwegonderneming die de tractie voor het vervoer van de ITE's heeft geleverd, alle informatie over de spoortransporten opvragen.

31. De administratie kan bij de exploitanten en bij de spoorwegondernemingen alle stukken en documenten ter staving van de uitgevoerde spoortransporten alsook de toegepaste prijzen opvragen.

32. Na controle en goedkeuring van de maandelijks gegevens betaalt de administratie het subsidiebedrag uit in opeenvolgende schijven van 25 % in de maand die volgt op ieder verstrekt kwartaal. Indien uit de gegevens blijkt dat er duidelijk minder vervoerd werd dan volgens de prognoses, kan de Minister de betaling van de derde schijf verlagen of opschorten.

33. Hoe dan ook moet iedere subsidie die na afloop van het begrotingsjaar niet kan worden gerechtvaardigd, door de exploitant worden teruggestort.

III. Beoordeling van de maatregel

3.1 Aanwezigheid van steun

34. Volgens artikel 87, lid 1, van het Verdrag, zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lid-Staten ongunstig beïnvloedt.

35. Volgens de voorgestelde regeling ontvangen de begunstigden een bijdrage van de staat ter verlaging van de kosten die zijn verbonden aan spoortrajecten van tenminste 51 km die in het kader van gecombineerd vervoer in België worden afgelegd, terwijl andere in deze sector actieve ondernemingen deze bijdrage niet ontvangen. Deze maatregelen versterken dus het concurrentievermogen van de betrokken exploitanten ten opzichte van andere in het intracommunautaire handelsverkeer actieve exploitanten. De Commissie merkt op dat de toegang tot de markt voor de betrokken vervoerssector wordt opengesteld krachtens de geldende bepalingen van het Verdrag of het afgeleid recht.

36. Compte tenu de ce qui précède, la Commission est d'avis que le régime d'aide notifié constitue une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1^{er}, qui est en principe interdite sauf si elle peut être reconnue comme compatible avec le marché commun en vertu d'une des exemptions prévues par le traité ou le droit dérivé.

3.2 Exemption du régime d'aide

37. Le but du régime d'aide notifié est de maintenir le trafic combiné rail-route existant et d'accroître ce trafic de 20 % sur une période de trois ans.

38. L'article 87, paragraphe 2, du traité CE établit :

« Sont compatibles avec le marché commun :

a) les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, à condition qu'elles soient accordées sans discrimination liée à l'origine des produits;

b) les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires;

c) les aides octroyées à l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne, dans la mesure où elles sont nécessaires pour compenser les désavantages économiques causés par cette division »

39. La Commission considère qu'aucune des exemptions visées à l'article 87, paragraphe 2, du traité CE ne s'applique au régime. De plus, l'aide d'Etat en question n'est pas destinée à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un Etat membre au sens de l'article 87, paragraphe 3 b) ni encore à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine au sens de l'article 87, paragraphe 3, d).

40. La Commission estime, pour les raisons ci-dessous, que le régime notifié répond aux besoins de coordination des transports au sens de l'article 73 du Traité qui est une base juridique adéquate pour apprécier la compatibilité des mesures de coordination proposées par les Etats membres avec le marché commun. La Commission considère que le concept d'une aide répondant aux besoins de coordination des transports se justifie par la nécessité d'une intervention du gouvernement compte tenu des défaillances de marché (3). Le marché des transports terrestres souffre d'externalités importantes, dans la mesure où les prix des transports ne reflètent pas les coûts réels qu'ils entraînent pour la société (4). En l'absence d'un cadre législatif communautaire qui permette d'internaliser ces coûts, l'intervention du gouvernement répond aux besoins de coordination des transports au sens de l'article 73.

41. Le règlement (CE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voies navigables (5), met en œuvre l'article 73 du traité et prévoit des exemptions spécifiques pour les aides destinées à faire face aux besoins de la coordination des transports intérieurs.

42. L'article 3, paragraphe 1^{er} a) du règlement 1107/70 n'est pas d'application étant donné que dans le régime d'aide les bénéficiaires sont des opérateurs de transport combiné et pas des entreprises ferroviaires.

43. Néanmoins, l'article 3, paragraphe 1^{er} b) du règlement 1107/70 précise :

« ... jusqu'à l'entrée en vigueur d'une réglementation commune en matière d'imputation des coûts d'infrastructure, lorsque les aides sont accordées à des entreprises ayant à leur charge des dépenses relatives à l'infrastructure qu'elles utilisent, alors que d'autres entreprises ne supportent pas de telles charges, le montant des aides ainsi accordées devant être apprécié en tenant compte des coûts d'infrastructure que les transports concurrents ne supportent pas; »

44. La pratique de la Commission (6) a établi trois exigences qui doivent être satisfaites pour que les aides remplissent les exigences de la coordination des transports conformément à l'exemption visée à l'article 3, paragraphe 1^{er} b) du règlement 1107/70 du Conseil :

- la contribution de l'Etat est nécessaire pour permettre la réalisation du projet ou de l'activité dans l'intérêt de la Communauté;

- l'accès à l'aide est accordé sans discrimination;

- l'aide ne doit pas fausser la concurrence au point d'être contraire à l'intérêt commun.

• Le concours de l'Etat est nécessaire pour permettre la réalisation du projet ou de l'activité dans l'intérêt de la Communauté

36. Gezien het voorgaande is de Commissie van oordeel dat de aangemelde maatregel steun in de zin van artikel 87, lid 1, behelst, die in principe verboden is tenzij deze als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden aangemerkt krachtens een van de uitzonderingen waarin het Verdrag of het afgeleid recht voorziet.

3.2 Toepasselijkheid van een uitzondering

37. De aangemelde steunmaatregel heeft als doel het bestaande gecombineerde railwegvervoer op peil te houden en over een periode van drie jaar met 20 % op te voeren.

38. Artikel 87, lid 2, van het Verdrag, stelt dat :

« Met de gemeenschappelijke markt zijn verenigbaar :

a) steunmaatregelen van sociale aard aan individuele verbruikers op voorwaarde dat deze toegepast worden zonder onderscheid naar de oorsprong van de producten;

b) steunmaatregelen tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen;

c) steunmaatregelen aan de economie van bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland die nadeel ondervinden van de deling van Duitsland, voorzover deze steunmaatregelen noodzakelijk zijn om de door deze deling berokkende economische nadelen te compenseren. »

39. De Commissie is van oordeel dat geen enkele van de in artikel 87, lid 2, van het EG-Verdrag bedoelde uitzonderingen op de regeling van toepassing is. Bovendien is de betrokken staatssteun niet bedoeld om de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang te bevorderen of een ernstige versterking in de economie van een lid-Staat op te heffen in de zin van artikel 87, lid 3, onder b), en al evenmin om de cultuur en de instandhouding van het culturele erfgoed te bevorderen in de zin van artikel 87, lid 3, onder d).

40. De Commissie meent dat, op grond van de hierna aangegeven redenen, de aangemelde regeling beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer in de zin van artikel 73 van het Verdrag, dat een geschikte juridische grondslag is voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de door de lidstaten voorgestelde coördinatiemaatregelen met de gemeenschappelijke markt. De Commissie is van oordeel dat hier mag worden gesproken van steun die beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer vanwege het feit dat overheidsingrijpen noodzakelijk is om de onvolkomenheden van de markt te corrigeren (3). De markt voor vervoer over land brengt aanzienlijke externe kosten met zich mee; de vervoerstarieven weerspiegelen namelijk niet de werkelijke kosten voor de samenleving (4). Aangezien een communautair regelgevingskader ontbreekt dat het mogelijk maakt deze kosten te internaliseren, beantwoordt het overheidsingrijpen aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer in de zin van artikel 73.

41. Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (5) geeft uitvoering aan artikel 73 van het Verdrag en voorziet in specifieke uitzonderingen voor steun die bedoeld is om te voorzien in de behoeften van de coördinatie van het binnenlands vervoer.

42. Artikel 3, lid 1, onder a), van Verordening 1107/70 is niet van toepassing aangezien de begunstigen van de steunregeling exploitanten van gecombineerd vervoer zijn en geen spoorwegondernemingen.

43. In artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening 1107/70 is echter het volgende gepreciseerd :

« ... tot het in werking treden van gemeenschappelijke voorschriften inzake de toerekening van de kosten van de weg, wanneer de steun wordt toegekend aan ondernemingen die de kosten van de door hen gebruikte infrastructuur moeten dragen, terwijl andere ondernemingen zulks niet doen; bij de beoordeling van de hoogte der aldus toegekende steun moet rekening worden gehouden met de infrastructuurkosten welke de concurrerende takken van vervoer niet behoeven te dragen; »

44. In de gedragspraktijk van de Commissie (6) zijn drie eisen uitgekristalliseerd waaraan moet worden voldaan opdat steun beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer en in aanmerking komt voor de uitzondering als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening 1107/70 van de Raad :

- de bijdrage van de staat moet noodzakelijk zijn om de uitvoering van het project of de activiteit in het belang van de Gemeenschap mogelijk te maken;

- de toegang tot de steun moet op niet-discriminerende basis worden verleend;

- de steun mag niet tot distorsie van de mededinging leiden in een mate die strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

• Noodzaak van de bijdrage van de Staat voor de uitvoering van het project of de activiteit in het belang van de Gemeenschap

45. Le régime d'aide notifié permettra le maintien du trafic existant de 300.000 UTI (Unité de transport intermodal) en évitant son transfert vers la route, et d'accroître ce trafic de 20 % sur une période de trois ans. Egalement, le régime d'aide permettra aux services de transport combiné intérieur devenir une option compétitive par rapport à la route étant donné que l'opérateur de transport combiné est tenu de répercuter à son client la subvention accordée pour les transports commandés par ce dernier.

46. Le concept de mobilité durable sur lequel se fonde le développement de la politique commune des transports suppose un système de transport intégré dans lequel les différents modes se concurrencent équitablement, l'utilisateur payant les frais internes et externes du service de transport particulier au point d'utilisation. Il incombe également aux exploitants de constituer des chaînes de transport dans lesquelles chaque mode est utilisé pour la partie du déplacement pour laquelle il est le plus compétitif.

47. Il faut noter que l'organisation du transport combiné se traduit par des coûts opérationnels plus élevés dû aux ruptures de charge.

48. Dans le cas présent, l'aide a été calculée de manière à accorder une compensation financière pour les coûts externes non prise en compte dans le prix d'utilisation des transports routiers concurrents. Les paramètres de calcul utilisés pour illustrer la comparaison entre intensité de l'aide et coûts externes font référence au niveau des coûts externes que la Commission a établi pour le programme « Marco Polo ».

49. Le fait que dans le régime d'aide le bénéficiaire soit l'opérateur de transport combiné signifie que le régime prend en compte, dans sa conception, l'ensemble de la chaîne de transport et de ses coûts et pas seulement les coûts de manutention. Il faut noter que le transport combiné est par définition une chaîne, dont le parcours ferroviaire est un maillon. Le fait d'attribuer une subvention pour l'un de ces maillons a pour effet de réduire le coût de l'ensemble de la chaîne.

50. En outre, la mesure est compatible avec la politique de transport. La Communauté poursuit depuis longtemps une politique visant à équilibrer les différents modes de transport ainsi qu'à stimuler la compétitivité du transport combiné vis-à-vis de celui de la route. Le but essentiel de la politique communautaire des transports combinés est de créer un transfert modal de la route vers d'autres modes de transport. Le programme « Marco Polo » (7) a pour but d'aider l'industrie du transport et de la logistique à créer un transfert modal durable du fret routier vers le transport maritime à courte distance, le rail et les voies d'eaux intérieures. De plus, la politique de la Communauté telle que décrite dans le Livre blanc sur la politique des transports (8) indique l'encouragement de l'emploi de modes de transport respectueux de l'environnement pour en faire des alternatives compétitives à la route.

51. Pour cette raison, la Commission conclut que l'aide envisagée est nécessaire pour atteindre le but du régime notifié.

- Traitement non discriminatoire

52. L'accès au programme d'aide est non discriminatoire et est ouvert à tous les opérateurs de l'Union européenne qui fournissent des parcours de transport combiné ferroviaire en Belgique égaux ou supérieurs à 51 kilomètres.

53. Afin d'inclure le plus grand nombre d'opérateurs possible, la notion de « trafic intérieur » comprend également les collectes d'UTI vers un centre de tri (hub) en vue de l'expédition vers l'étranger, ou, inversement, de distribution d'UTI venant de l'étranger, à partir d'un centre de tri (hub) situé en Belgique.

54. L'égalité de traitement de tous les opérateurs bénéficiaires est assurée par l'attribution des aides calculées sur la base d'une formule transparente et identique pour tous.

55. Les critères établis par le régime d'aide sont fondés sur des données quantitatives afin de permettre un contrôle effectif des subventions à octroyer.

56. La Commission estime donc que le régime garantit suffisamment un traitement non discriminatoire.

- Absence de distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun

57. Pour s'assurer qu'il n'existe aucune distorsion inacceptable de la concurrence, il faut analyser une possible distorsion de concurrence entre le transport combiné et la route et entre les différents services intermodaux existants :

- (1) Transport combiné-route

58. Le régime d'aides notifié, contribuera à mettre au même niveau le prix d'utilisation du transport combiné et du transport routier. Il est, en conséquence, possible d'attendre une réduction du trafic routier.

45. De aangemelde steunregeling zal het mogelijk maken het bestaande vervoersvolume per spoor te handhaven op 300.000 ITE (intermodale transporteenheden) door te voorkomen dat dit door het wegvervoer wordt overgenomen, en dit volume bovendien over een periode van drie jaar met 20 % op te voeren. Ook zullen door de steunregeling diensten voor gecombineerd binnenlands vervoer een concurrerend alternatief voor het wegvervoer worden, aangezien de exploitant van het gecombineerd vervoer de subsidie die werd toegekend voor de in opdracht van een klant uitgevoerde transporten naar deze klant moet doorsluizen.

46. Het concept van duurzame mobiliteit waarop de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid gebaseerd is veronderstelt de aanwezigheid van een geïntegreerd vervoerssysteem waarbinnen de verschillende vervoersmodaliteiten eerlijk met elkaar concurreren. Binnen die opzet betaalt de gebruiker de interne en externe kosten van de vervoersdienst die specifiek zijn voor het gebruikspunt. Het is de taak van de exploitanten vervoersketens op te zetten waarbinnen elke vervoersmodaliteit wordt ingezet voor het deel van het traject waarvoor zij de meest concurrerende oplossing is.

47. Aan gecombineerd vervoer zijn extra operationele kosten verbonden door de overslag.

48. In dit geval bestaat de steun in een financiële compensatie voor de externe kosten die niet worden doorberekend in de tarieven voor het concurrerende wegvervoer. Als referentie voor de berekeningsparameters die worden gebruikt voor de vergelijking van de steunintensiteit en de externe kosten is het niveau van externe kosten genomen dat door de Commissie is vastgesteld voor het Marco Polo-programma.

49. Het feit dat in de steunregeling de begunstigde de exploitant van gecombineerd vervoer is betekent dat de opzet van de regeling rekening houdt met de hele vervoersketen en de daaraan verbonden kosten, en niet alleen met de hanteringskosten. Gecombineerd vervoer is per definitie een keten, waarvan het spoortraject een van de schakels is. Wanneer subsidie wordt verleend voor één schakel, heeft dit tot gevolg dat de kosten van de hele keten worden verlaagd.

50. Bovendien is de maatregel verenigbaar met het vervoerbeleid. De Gemeenschap werkt al geruime tijd aan de ontwikkeling van een beleid dat erop gericht is tot een evenwichtige dosering tussen de verschillende vervoersmodaliteiten te komen en de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer te verbeteren ten opzichte van die van het wegvervoer. De kerndoelstelling van het communautaire beleid inzake gecombineerd vervoer is een verschuiving van het wegvervoer naar andere vervoersmodaliteiten teweeg te brengen. Het Marco Polo-programma (7) heeft als doel de vervoers- en logistieksector te helpen een duurzame modal shift van het wegvervoer naar de korte vaart, het spoor en de binnenwateren tot stand te brengen. Bovendien bevordert het beleid van de Gemeenschap, zoals omschreven in het Witboek over het vervoerbeleid (8), het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten zodat deze kunnen uitgroeien tot concurrerende alternatieven voor het wegvervoer.

51. Bijgevolg concludeert de Commissie dat de voorgenomen steun noodzakelijk is om het doel van de aangemelde regeling te bereiken.

- Niet-discriminerende behandeling

52. Het steunprogramma wordt op niet-discriminerende basis toegepast en staat open voor alle exploitanten uit de Europese Unie die in België in het kader van gecombineerd vervoer spoortrajecten van tenminste 51 kilometer verzorgen.

53. Om een zo groot mogelijk aantal exploitanten te bereiken wordt onder « binnenlands vervoer » ook verstaan de ophaling van ITE's om ze te groeperen in een sorteercentrum (hub) en naar het buitenland te verzenden en, omgekeerd, de distributie van uit andere landen afkomstige ITE's vanuit een sorteercentrum in België.

54. Gelijke behandeling van alle begunstigde exploitanten wordt gegarandeerd door de steun te berekenen volgens een transparante en voor iedereen identieke formule.

55. De in de steunregeling vastgestelde criteria hebben betrekking op kwantitatieve gegevens om een effectieve controle op de toe te kennen subsidies mogelijk te maken.

56. De Commissie is bijgevolg van oordeel dat de regeling voldoende garanties biedt voor een niet-discriminerende behandeling.

- Afwezigheid van distorsie van de mededinging die strijdig is met het gemeenschappelijk belang

57. Om na te gaan of er geen sprake is van onaanvaardbare distorsie van de mededinging moet de mogelijkheid van concurrentievervalsing tussen het gecombineerd vervoer en het wegvervoer en tussen de verschillende bestaande intermodale diensten worden geanalyseerd :

- (1) Gecombineerd vervoer-wegvervoer

58. De aangemelde steunregeling zal de prijs voor het gebruik van gecombineerd vervoer en wegvervoer op hetzelfde niveau helpen brengen. Een afname van het wegvervoer is dus te verwachten.

59. Néanmoins, le transfert attendu des transports routiers vers le transport combiné grâce à la subvention ne constitue pas une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général car la politique commune de transport encourage le transfert du transport routier vers d'autres moyens de transport menant ainsi à une réduction du transport routier.

60. La répartition équitable des moyens de transport constitue un des objectifs principaux de la politique commune de transport. Cette priorité est fondée sur la nécessité de diminuer la croissance inégale des différents modes de transport, la congestion sur certains grands axes et les nuisances vis-à-vis de l'environnement ou de la santé des citoyens, sans oublier le lourd tribut de l'insécurité sur les routes.

61. Pour ces raisons, la Commission considère que le régime ne crée pas de distorsion dans les échanges entre les États membres d'une manière qui soit contraire à l'intérêt commun.

(2) Services existants de transports intermodaux

62. On notera avant tout que les aides seront versées aux opérateurs de transport combiné et non pas au gestionnaire de terminal. Cela évitera tout effet d'aubaine (mouvement massif d'opérateurs de transport combiné d'un terminal non bénéficiaire de l'aide vers un terminal qui, lui, en bénéficie) qui aurait pu provoquer l'attribution de l'aide au gestionnaire de terminal.

63. Quant à la concurrence entre les modes ferroviaire et fluvial, l'effet de la mesure sera très limité. D'une part, parce que les modes ferroviaire et fluvial s'adressent à des segments de marché différents et spécifiques (différentes marchandises et temps de livraison). Ainsi, aucune offre ferroviaire au départ d'Anvers n'est déployée vers Liège ni vers les terminaux situés le long du Canal Albert. D'autre part, parce que les Régions ont pris également des mesures d'encouragement en faveur du mode fluvial.

64. Enfin, le type de matériel employé pour chaque mode de transport est différent. Dans la plupart des cas, des containers maritimes pour le transport fluvial et des caisses mobiles pour le transport combiné rail-route.

65. Enfin, le régime ne sera maintenu que pendant une période très limitée.

66. Pour ces raisons, la Commission considère que le régime ne crée pas de distorsion dans les échanges entre les États membres d'une manière qui soit contraire à l'intérêt commun.

En conséquence, le régime notifié est jugé compatible avec le traité en vertu de l'article 3, paragraphe 1^{er}b), du règlement 1107/70 et de l'article 73 du traité CE.

4. Décision.

Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission a décidé :

- de considérer le régime notifié comme compatible avec le traité CE et de ne pas soulever d'objection.

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec sa divulgation à des tiers et avec la publication de son texte intégral dans la langue faisant foi, sur le site d'Internet :

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/. Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne
Direction générale Énergie et transports
Direction A
B-1049 Bruxelles
Télécopie : 0032 (0) 2 296 41 04.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission :

Jacques Barrot
Vice-Président

Notes

(1) Tout document électronique rédigé conformément aux articles 12 et 13 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 approuvé par loi du 25 avril 1983.

59. De van de subsidie verwachte verschuiving van het wegvervoer naar het gecombineerd vervoer vormt echter geen distorsie van de mededinging die strijdig is met het gemeenschappelijk belang, aangezien het van de weg afhalen van vracht ten voordele van andere vervoersmodaliteiten, waardoor het wegvervoer afneemt, door het gemeenschappelijk vervoerbeleid wordt bevorderd.

60. Een eerlijke verdeling van het vervoer over de verschillende modaliteiten is een van de hoofddoelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Dit is als prioriteit aangemerkt omdat de ongelijke groei van de verschillende vervoersmodaliteiten moet worden tegengegaan en de congestie op bepaalde belangrijke verkeersassen, de schadelijke milieu- en volksgezondheidseffecten, alsook de zware tol van de verkeersonveiligheid moeten worden teruggedrongen.

61. Om deze redenen is de Commissie van mening dat de regeling in het handelsverkeer tussen de lidstaten geen distorsie creëert die strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

(2) Bestaande intermodale vervoersdiensten

62. In de eerste plaats dient te worden opgemerkt dat de steun zal worden uitbetaald aan de exploitanten van gecombineerd vervoer en niet aan de terminalbeheerder. Hierdoor wordt voorkomen dat deze een selectief voordeel geniet (doordat exploitanten van gecombineerd vervoer massaal overstappen van een ongesubsidieerde naar een gesubsidieerde terminal).

63. Voor de concurrentie tussen het spoor en de binnenvaart zal het effect van de maatregel zeer beperkt zijn. Enerzijds omdat deze vervoersmodaliteiten verschillende en specifieke marktsegmenten bedienen (met verschillende producten en levertijden). Zo is er totaal geen aanbod van spoorvervoer vanaf Antwerpen naar Luik of naar de terminals langs het Albertkanaal. Anderzijds omdat de Gewesten eveneens maatregelen ter bevordering van de binnenvaart hebben getroffen.

64. Voorts wordt voor beide vervoersmodaliteiten verschillend materieel gebruikt, in de meeste gevallen zeecontainers voor de binnenvaart en wissellaadbakken voor gecombineerd spoorwegvervoer.

65. Tenslotte geldt de regeling slechts voor een zeer beperkte periode.

66. Om deze redenen is de Commissie van oordeel dat de regeling in het handelsverkeer tussen de lid-Staten geen distorsie creëert die strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

Bijgevolg wordt de aangemelde regeling als verenigbaar met het Verdrag beschouwd krachtens artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening 1107/70 en artikel 73 van het EG-Verdrag.

4. Besluit.

Gezien bovenstaande overwegingen heeft de Commissie besloten :

- de aangemelde regeling als verenigbaar met het EG-Verdrag te beschouwen en geen bezwaar te maken.

Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens mocht bevatten die niet mogen worden bekendgemaakt, wordt U verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat U instemt met mededeling aan derden en bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op Internet :

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids. Dit verzoek dient bij aangetekend schrijven of bij faxbericht te worden gericht aan :

Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie en vervoer
Directoraat A
B-1049 Brussel
Fax nr. : (32) (0) 2 296 41 04.

Met bijzondere hoogachting,

Voor de Commissie :

Jacques Barrot
Vice-voorzitter

Nota's

(1) Elk elektronisch document dat is opgesteld overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van de Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), Appendix B bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, die is goedgekeurd bij wet van 25 april 1983.

(2) Règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Programme Marco Polo). *JOCÉ* L 196/1 du 2.8.2003.

(3) Voir décision de la Commission du 20 juin 2001, N 219/2001-Autriche - Programme pilote Danube; décision de la Commission du 22 octobre 1997, N 79/97 - Pays-Bas, JO C 377, 12 décembre 1997, p. 3; décision de la Commission du 21 avril 1999, N 588/98 - Danemark, JO C 166, 12 juin 1999, p. 6; décision de la Commission du 4 mai 1999, C 21/98 -, Italie, 28 août 1999, p. 12; décision de la Commission du 14 septembre 2000, N 208/2000 - Pays-Bas (SOIT), JO C 315, 4 novembre 2000, p. 9; décision de la Commission du 4 octobre 2000, N 577/99 - Pays-Bas (RSC/ECT) JO C 354, 9 décembre 2000, p. 20. décision de la Commission du 15 novembre 2000, N 755/99 -, Italie (Province de Bolzano-loi numéro 9/1998), 3 mars 2001, p. 19; décision de la Commission du 21 décembre 2000, N 815/A/99 - Italie (Région du Piémont), JO C 71, 3 mars 2001, p. 20.

(4) Décision de la Commission du 21 avril 1999, N 588/98 - Danemark, JO C 166, 12 juin 1999, p. 6.

(5) JO L 130 du 15 juin 1970, p.1.

(6) N 617/98 - "Container terminal Lage Weide Utrecht" (Pays-Bas - Terminal à conteneurs d'Utrecht), décision de la Commission du 22 décembre 1999, avec de plus amples références; Aide d'Etat N N 638/2001 - Italie - Aides au transport combiné dans la province autonome de Bolzano-Haut-Adige; Règles d'application de l'article 9 de la loi provinciale n° 37 du 14 décembre 1974, modifiée par l'article 29, paragraphe 2 de la loi provinciale n° 2/2001.

Commission decision of 13 février 2002; State aid N 335/03 - Italy (Friulia-Venezia Giulia) - Aid for the setting up of rolling-motorway services. Commission decision of 3 mars 2004.

(7) Règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Programme Marco Polo). *JOCÉ* L 196/1 du 2.8.2003.

(8) Livre blanc; La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix. COM (2001) 370.

(2) Verordening (EG) nr. 1382/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo-programma"). *PB* L 196/1 van 2.8.2003.

(3) Besluit van de Commissie van 20 juni 2001, N 219/2001-Oostenrijk - Proefprogramma Donau; besluit van de Commissie van 22 oktober 1997, N 79/97 - Nederland, *PB* C 377 van 12 december 1997, blz. 3; besluit van de Commissie van 21 april 1999, N 588/98 - Denemarken, *PB* C 166 van 12 juni 1999, blz. 6; besluit van de Commissie van 4 mei 1999, C 21/98 - Italië, 28 augustus 1999, blz. 12, besluit van de Commissie van 14 september 2000, N 208/2000 - Nederland (SOIT), *PB* C 315 van 4 november 2000, blz. 9, besluit van de Commissie van 4 oktober 2000, N 577/99 - Nederland (RSC/ECT) *PB* C 354 van 9 december 2000, blz. 20, besluit van de Commissie van 15 november 2000, N 755/99 - Italië (Provincie Bolzano-wet nr. 9/1998), 3 maart 2001, blz. 19; besluit van de Commissie van 21 december 2000, N 815/A/99 - Italië (Regio Piemonte), *PB* C 71 van 3 maart 2001, blz. 20.

(4) Besluit van de Commissie van 21 april 1999, N 588/98 - Denemarken, *PB* C 166 van 12 juni 1999, blz. 6.

(5) *PB* L 130 van 15 juni 1970, blz. 1.

(6) N 617/98 - "Container terminal Lage Weide Utrecht" (Nederland), besluit van de Commissie van 22 december 1999, met uitgebreidere verwijzingen; staatssteunmaatregel N 638/2001 - Italië - Steun voor gecombineerd vervoer in de autonome provincie Bolzano-Alto-Adige; Regels ter uitvoering van artikel 9 van provinciale wet nr. 37 van 14 december 1974, gewijzigd bij artikel 29, lid 2, van provinciale wet nr. 2/2001.

Besluit van de Commissie van 13 februari 2002; Staatssteunmaatregel N 335/03 - Italië (Friuli-Venezia Giulia) - Steun voor het opzetten van diensten voor het vervoer van vrachtwagens en opleggers per spoor. Besluit van de Commissie van 3 maart 2004.

(7) Verordening (EG) nr. 1382/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo-programma"). *PB* L 196/1 van 2.8.2003.

(8) Witboek - Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen. COM (2001) 370.

SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI, TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE

F. 2005 — 2598

[2005/202409]

17 SEPTEMBRE 2005. — Arrêté royal fixant, pour les entreprises ressortissant à la Sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de gravier et de sable exploitées à ciel ouvert dans les provinces d'Anvers, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, du Limbourg et du Brabant flamand (CP 102.06), les conditions dans lesquelles le manque de travail résultant de causes économiques suspend l'exécution du contrat de travail d'ouvrier (1)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, notamment l'article 51, § 1^{er}, remplacé par la loi du 30 décembre 2001;

Vu l'avis du 20 juin 2005 de la Sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de gravier et de sable exploitées à ciel ouvert dans les provinces d'Anvers, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, du Limbourg et du Brabant flamand;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Vu l'urgence;

Considérant que la situation économique actuelle justifie la prolongation urgente d'un régime de suspension de l'exécution du contrat de travail d'ouvrier pour les entreprises ressortissant à la Sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de gravier et de sable exploitées à ciel ouvert dans les provinces d'Anvers, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, du Limbourg et du Brabant flamand, à l'exception des exploitations de sable blanc;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID, ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG

N. 2005 — 2598

[2005/202409]

17 SEPTEMBER 2005. — Koninklijk besluit tot vaststelling, voor de ondernemingen die ressorteren onder het Paritair Subcomité voor het bedrijf der grind- en zandgroeven welke in openlucht geëxploiteerd worden in de provincies Antwerpen, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Limburg en Vlaams-Brabant (PC 102.06), van de voorwaarden waaronder het gebrek aan werk wegens economische oorzaken de uitvoering van de arbeidsovereenkomst voor werklieden geheel schorst (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, inzonderheid op artikel 51, § 1, vervangen bij de wet van 30 december 2001;

Gelet op het advies van 20 juni 2005 van het Paritair Subcomité voor het bedrijf der grind- en zandgroeven welke in openlucht geëxploiteerd worden in de provincies Antwerpen, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Limburg en Vlaams-Brabant;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen bij de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de huidige economische toestand het spoedig verlengen van een regeling van schorsing van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst voor werklieden rechtvaardigt voor de ondernemingen die ressorteren onder het Paritair Subcomité voor het bedrijf der grind- en zandgroeven welke in openlucht geëxploiteerd worden in de provincies Antwerpen, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Limburg en Vlaams-Brabant, met uitzondering van de witzandexploitaties;