

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2009 — 2652

[C - 2009/14189]

15 JUILLET 2009. — Arrêté royal relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012

RAPPORT AU ROI

Sire,

Nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté un projet d'arrêté royal relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal (UTI) pour la période 2009-2012.

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.

Depuis 2005, le transport combiné ferroviaire en Belgique bénéficie d'un soutien financier dûment approuvé par la Commission européenne et qui s'est terminé le 31 décembre 2008. Il trouve son origine dans le fait que le risque était réel de voir complètement disparaître cette offre. Pratiquement, ces quatre années de consolidation ont permis non seulement de préserver l'acquis mais aussi de relancer certains services.

A la suite d'une évaluation de la période 2005-2007, il apparaît que le transport combiné à courte distance à l'échelle de la Belgique reste onéreux, particulièrement pour son organisation via le rail. Les coûts de manutention s'y ajoutant, sa fragilité persiste et appelle encore un soutien, du moins pour les services pour lesquels il n'atteint pas le seuil de rentabilité.

L'arrêt du régime de soutien risque de faire retourner un grand nombre d'UTI vers la route. Pour cette raison, il a été décidé de prolonger le régime d'aide, de manière adaptée à l'expérience acquise et à la réalité actuelle.

A l'instar du Programme Marco Polo de la Commission européenne, l'objectif consiste à orienter les nouveaux trafics issus de la croissance de la mobilité des biens vers les modes les plus respectueux de l'environnement. Le maintien du transfert modal approprié pour le transport des UTI reste de pleine actualité.

Dans le cadre de la loi-programme du 22 décembre 2008, le gouvernement a mis en place le cadre d'un nouveau régime pour la période 2009-2012.

Le nouveau régime d'aide s'appuie sur deux éléments: d'une part, sur l'expérience positive de la mise en œuvre du précédent régime 2005-2007/2008 pour lequel les effets pour la société furent positifs, la distorsion de concurrence très limitée mais l'efficacité réduite vu les coûts globaux et, d'autre part, sur les résultats d'une évaluation effectuée par un consultant externe qui a établi un diagnostic détaillé de l'impact du précédent régime et qui donne des conseils pour l'orientation du nouveau système de soutien.

Dans cette nouvelle phase 2009-2012, les efforts et les disponibilités budgétaires sont destinés à :

— d'une part, consolider autrement les relations intérieures et interportuaires restant particulièrement fragiles et leur permettre une émancipation progressive du soutien public par un support moindre et dégressif; l'aide pour les relations interportuaires s'élève à la moitié de l'aide pour le transport intérieur;

— d'autre part, comme nouveauté, soutenir le lancement de services internationaux par une aide au démarrage; l'apport de ces services est particulièrement intéressant aux plans économique, écologique et social car ils participent à la réduction des parcours routiers sur le territoire belge.

Autre nouveauté, les différents subsides sont fixés à l'avance avec des montants dégressifs d'une année à l'autre.

La vigilance sera renforcée quant à l'existence d'offres équivalentes par rail et/ou par voie navigable pour éviter les distorsions de concurrence. Un traitement différencié de l'offre ferroviaire est prévu en cas d'existence d'offres parallèles et un refus, voire un arrêt, de soutien intervient en cas de distorsion dûment constatée.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2009 — 2652

[C - 2009/14189]

15 JULI 2009. — Koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Wij hebben de eer aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de bevordering van intermodale transporteenheden (ITE) voor de periode 2009-2012.

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.

Sinds 2005 geniet het gecombineerd vervoer per spoor in België van een financiële steun goedgekeurd door de Europese Commissie en die eindigde op 31 december 2008. Deze steun vond zijn oorsprong in het feit dat er een reëel risico was op de volledige verdwijning van dit aanbod. In de praktijk hebben deze vier jaren van consolidatie niet enkel toegelaten het aanbod te bewaren maar ook om enkele diensten te doen heropleven.

Na een evaluatie van de periode 2005-2007 blijkt dat het gecombineerd vervoer op korte afstand op Belgische schaal nog steeds zeer duur blijft, meer bepaald omwille van zijn organisatie via het spoor. Hierbij komen nog de kosten van de overslag waardoor de broosheid van dit vervoer blijft bestaan en het beroep moet doen op steun, tenminste voor de diensten waarvoor de rentabiliteitsdrempel niet is bereikt.

De steunregeling stopzetten zou een groot aantal ITE doen terugvloeien naar het wegvervoer. Daarom werd beslist om de steunregeling verder te zetten, op een wijze aangepast aan de opgedane ervaringen en de huidige werkelijkheid.

Naar het voorbeeld van het Marco Polo-Programma van de Europese Commissie, is de doelstelling de nieuwe trafieken die voortkomen uit de groei van het goederenvervoer te oriënteren naar de meest milieuvriendelijke modi. Het behoud van de gepaste modal shift voor het transport van ITE blijft actueel.

In het kader van de programmawet van 22 december 2008, heeft de Regering het kader van een nieuw steunstelsel voor de periode 2009-2012 vorm gegeven.

De nieuwe steunregel steunt op twee elementen: enerzijds op de positieve ervaring van de toepassing van het vorige regime 2005-2007/2008, waarvan de maatschappelijke effecten positief waren, de concurrentievervalsing zeer begrensd was maar de efficiëntie beperkt gezien de globale kost en anderzijds op de resultaten van een evaluatie uitgevoerd door een externe consultant die een gedetailleerde diagnostiek over de impact van het vorige regime heeft opgesteld en adviezen heeft gegeven voor de oriëntatie van het nieuwe steunstelsel.

In deze volgende fase 2009-2012 worden de inspanningen en het beschikbare budget gebruikt om :

— enerzijds op een andere wijze de binnenlandse en tussenhavenlijke relaties die bijzonder broos blijven te consolideren en hen toe te laten geleidelijk onafhankelijk te worden van de overheidssteun door een mindere en degressieve steun; de steun voor de tussenhavenlijke relaties bedraagt de helft van de steun voor het binnenlandse vervoer;

— anderzijds, als nieuwigheid, de opstart van nieuwe internationale verbindingen steunen; het aandeel van deze diensten is in het bijzonder interessant op het economische, ecologische en maatschappelijke vlak aangezien zij bijdragen aan de daling van de wegetrajecten op het Belgische grondgebied.

Een andere nieuwigheid bestaat uit het gegeven dat de verschillende subsidies op voorhand vastgelegd zijn, met degressieve bedragen van het ene jaar naar het andere.

De waakzaamheid aangaande het bestaan van gelijkwaardige diensten via het spoor en/of de binnenvaart zal versterkt worden om concurrentievervalsing te vermijden. Indien er parallelle diensten bestaan wordt een gedifferentieerde behandeling van het spooraanbod voorzien en steun wordt geweigerd of stopgezet indien de vervalsing naar behoren is vastgesteld.

Par ailleurs, dans le cadre du développement durable et au vu des engagements de Kyoto, le nouveau régime contribuera, par le transfert modal opéré, à diminuer le recours exclusif à la route. Exprimé en termes de coûts externes évités, les mesures produisent sur une période de quatre années un gain sociétal de 160 millions d'euro, ceci en comparaison de l'engagement de l'Etat d'accorder un montant total de 100 millions d'euro de soutien sur la même période. La mesure devrait produire des réductions d'émissions de CO₂ de 11 k tonne par an.

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 N 571/08 Belgique a été rendue le 10 mars 2009. La Commission a considéré que le régime d'aide belge est compatible avec les règles de concurrence et contribue à la politique commune des transports visant à stimuler la partie ferroviaire du transport combiné des marchandises.

Le régime d'aide au transport combiné produit ses effets à partir du 1^{er} janvier 2009 et prend fin le 31 décembre 2012. Il représente un coût de 100 millions d'euro, à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010.

Discussion des articles

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

Le transport combiné ferroviaire qui entre en ligne de compte pour le subside décrit au chapitre II se distingue, aux termes de l'article 2, en deux catégories de relations intérieures : soit une relation strictement intérieure à la Belgique pour un trajet éligible à partir de 51 km, soit la collecte ou la distribution d'UTI en vue ou au départ d'un service international de transport d'UTI par voie ferrée, maritime ou navigation intérieure. Les trains bloc concernés doivent être de capacité minimale de 40 TEU; en ce cas, aucune distance minimale n'est requise.

L'article 3 précise la façon de calculer le subside prévu à l'article 2. Il combine, par UTI, un montant dépendant du kilométrage et un forfait à la manutention.

Le transport combiné ferroviaire qui entre en ligne de compte pour le subside décrit au chapitre III s'effectue, aux termes de l'article 4, à l'intérieur de la Belgique. Un trajet entre deux centres de transbordement situés dans deux domaines portuaires entre en ligne de compte à partir de 51 km.

L'article 5 précise la façon de calculer le subside prévu à l'article 4. Il combine, par UTI, un montant dépendant du kilométrage et un forfait à la manutention. Vu le volume concerné et la meilleure couverture des coûts, le soutien est réduit de moitié par rapport au subside prévu au chapitre II.

Le transport combiné ferroviaire qui entre en ligne de compte pour la mesure décrite au chapitre IV consiste, aux termes de l'article 6, en une nouvelle relation ferroviaire internationale régulière et entre en ligne de compte sous les conditions de distance minimum de 120 km, de fréquence hebdomadaire et de capacité d'au moins 50 TEU par train. Il s'agit d'un soutien au démarrage exclusivement pour des nouvelles relations internationales.

L'article 7 précise la façon de calculer le subside prévu à l'article 6.

L'article 8 n'appelle aucun commentaire.

L'article 9 décrit les éléments d'information que les candidats doivent soumettre. Il a, entre autres, comme but de s'assurer de la fiabilité du candidat sur base de l'examen des trafics effectués au cours des 12 mois précédents.

L'article 10 décrit le processus d'éligibilité des candidatures appliqué par l'administration. Il a, entre autres, comme but de s'assurer qu'il n'y a pas de concurrence envers des services existants par rail et/ou par navigation intérieure.

Quand une offre régulière préexiste sur une relation pour laquelle un subside est demandé, il peut être décidé, aux termes de l'article 11, de ne pas octroyer de subside ou d'accorder la moitié du subside normalement prévu.

L'article 12 décrit les modalités d'introduction d'une plainte qu'un opérateur ou une autorité publique peut à tout moment déposer auprès de l'administration.

Daarnaast zal het nieuwe stelsel in het kader van de duurzame ontwikkeling en het genomen engagement in Kyoto, via de teweeggebrachte modal shift, bijdragen aan het verminderen van het exclusieve gebruik van de weg. Uitgedrukt in vermeden externe kosten leveren de maatregelen over vier jaar een maatschappelijke winst op van 160 miljoen euro, dit in vergelijking met de verbintenis van de Staat om over dezelfde periode een totaal bedrag van 100 miljoen euro aan steun te verstrekken. De maatregel zou moeten resulteren in een vermindering van de CO₂-emissies met 11 kton per jaar.

Bovendien zijn de teksten het voorwerp geweest van een notificatie aan de Europese Commissie krachtens de bepalingen van de artikelen 73 en 87 van het Verdrag. De beschikking N 571/08 België is uitgebracht op 10 maart 2009. De Commissie beschouwde het Belgische steunstelsel compatibel met de concurrentieregels en het draagt volgens haar bij aan het gemeenschappelijk transportbeleid dat het gecombineerd goederentransport per spoor wenst te stimuleren.

De steunregeling aan het gecombineerd vervoer heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009 en eindigt op 31 december 2012. Deze regeling vormt een kost van 100 miljoen euro, ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010.

Artikelsgewijze bespreking

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

Het gecombineerd vervoer per spoor dat in aanmerking komt voor de subsidie beschreven in hoofdstuk II bestaat volgens artikel 2 uit twee categorieën van binnenlandse relaties : ofwel een relatie die enkel plaatsvindt binnen België voor een traject dat in aanmerking komt vanaf 51 km, ofwel de ophaling en distributie van ITE komende of gaande naar een internationale vervoersdienst van ITE per spoor, over zee of via binnenvaart. De betreffende bloktreinen dienen minstens over een capaciteit van 40 TEU te beschikken; in dit geval is er geen minimale afstand vereist.

Artikel 3 precificeert de berekeningswijze van de subsidie voorzien in artikel 2. Per ITE is er een combinatie van een bedrag dat afhangt van het aantal kilometers en een forfait voor de overslag.

Het gecombineerd vervoer per spoor dat in aanmerking komt voor de subsidie beschreven in hoofdstuk III vindt volgens artikel 4 enkel plaats binnen België. Een traject tussen twee overslagcentra gelegen in twee havengebieden komt in aanmerking vanaf 51 km.

Artikel 5 precificeert de berekeningswijze van de subsidie voorzien in artikel 4. Per ITE is er een combinatie van een bedrag dat afhangt van het aantal kilometers en een forfait voor de overslag. Gezien het volume en de betere kostendekking, wordt de subsidie hier gehalveerd ten opzichte van de subsidie voorzien in hoofdstuk II.

Het gecombineerd vervoer per spoor dat in aanmerking komt voor de maatregel beschreven in hoofdstuk IV bestaat volgens artikel 6 uit een nieuwe regelmatige internationale spoorrelatie die minstens voldoet aan volgende voorwaarden : een afstand van ten minste 120 km, een wekelijkse frequentie en een capaciteit van minstens 50 TEU per trein. Het gaat hier over een opstartsteun uitsluitend voor nieuwe internationale relaties.

Artikel 7 precificeert de berekeningswijze van de subsidie voorzien in artikel 6.

Artikel 8 behoeft geen commentaar.

Artikel 9 beschrijft de informatie-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 de kennisname van het vervoer dat de 12 voorgaande maanden door deze uitgevoerd werd.

Artikel 10 beschrijft het ontvankelijkheidsproces gebruikt door de administratie voor de candidaturen. Het heeft onder andere tot doel zich te vergewissen dat er geen concurrentie is met reeds bestaande diensten via het spoor en/of de binnenvaart.

Wanneer er reeds een regelmatig aanbod bestaat op de relatie waarvoor subsidie wordt aangevraagd, kan volgens artikel 11 beslist worden om geen steun te geven of om de helft van de normaal voorziene steun toe te kennen.

Artikel 12 beschrijft de modaliteiten voor het indienen van een klacht die een operator of publieke overheid op elk moment bij de administratie kan neerleggen.

En cas de risque de concurrence avec la navigation intérieure, il est fait appel à un comité d'avis pour donner un avis au ministre sur la réalité de ce risque. Ce comité d'avis, prévu à l'article 13, est composé de représentants des administrations fédérale et régionales, compétentes dans cette matière.

Les articles 14 et 15 n'appellent aucun commentaire.

L'article 16 décrit les données minimales pour les relevés requis. Ils font l'objet de quatre annexes au présent arrêté.

L'article 17 décrit les modalités de contrôles directs et indirects de l'administration.

L'article 18 décrit les modalités de paiement et d'octroi en cas de dépassement du budget. Il rappelle le strict respect du délai de transmission des informations par les opérateurs.

Dans l'article 19, il est rappelé que conformément aux règles européennes, le subside ne peut pas être supérieur à 30% des coûts totaux du transport.

Les articles 20 et 21 n'appellent aucun commentaire.

Selon l'article 22, les décisions prévues aux articles 2, 4 et 6 prises jusqu'au 31 décembre 2012 inclus donnent lieu à une application du présent arrêté qui peut s'étendre jusqu'au 31 décembre 2015. En pratique, l'administration gère ce régime jusqu'en juin 2017 parce que les opérateurs peuvent introduire un dossier de candidature jusqu'en juin 2012, que l'aide aux relations internationales est accordée pour trois ans et que celles-ci doivent se maintenir au moins deux ans après la fin de la subsidiation.

Les articles 23 et 24 n'appellent aucun commentaire.

Les annexes I^e, II, III et IV établissent les modèles de relevés à établir par les opérateurs conformément aux articles 9, 16 et 18.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
Le Premier Ministre,
H. VAN ROMPUY
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

15 JUILLET 2009. — Arrêté royal relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009–2012

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi-programme du 22 décembre 2008, les articles 22 et 23, alinéas 1^{er} et 2;

Vu la décision N 571/08 – Belgique de la Commission européenne, prise le 10 mars 2009;

Vu l'avis favorable de l'Inspecteur des Finances, donné le 17 avril 2009;

Vu l'accord du Secrétaire d'Etat au Budget, donné le 28 avril 2009;

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

Vu l'avis 46.675/4 du Conseil d'Etat, donné le 8 juin 2009 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, et sur l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — *Définitions*

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

1^o Ministre : le Ministre ou le Secrétaire d'Etat qui a la mobilité dans ses attributions;

2^o administration : la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports;

In geval van risico op concurrentie met de binnenvaart wordt een beroep gedaan op een adviescomité om advies te geven aan de minister over het bestaan van dit risico. Dit adviescomité, voorzien in artikel 13 is samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke administraties, bevoegd voor deze materie.

De artikelen 14 en 15 behoeven geen commentaar.

Artikel 16 beschrijft de minimale gegevens voor de gevraagde lijsten. Deze maken het onderwerp uit van vier bijlagen aan dit besluit.

Artikel 17 beschrijft de modaliteiten van directe en indirecte controles van de administratie.

Artikel 18 beschrijft de betalingsmodaliteiten en de toekenningsmodaliteiten in geval van overschrijding van het budget. Het herinnert de operatoren aan de strikte noodzaak de termijn voor het verzenden van de informatie te respecteren.

In artikel 19 wordt er aan herinnerd dat conform aan de Europese regels de subsidie niet hoger kan zijn dan 30% van de totale vervoerskosten.

De artikelen 20 en 21 behoeven geen commentaar.

Volgens artikel 22 kunnen de beslissingen voorzien in de artikelen 2, 4 en 6 die genomen worden tot en met 31 december 2012 een toepassing van dit besluit tot 31 december 2015 tot gevolg hebben. In de praktijk beheert de administratie dit steunstelsel tot in juni 2017 omdat de operatoren tot eind juni 2012 een aanvraagdossier mogen indienen, de steun aan de internationale relaties wordt toegekend voor drie jaar en deze na het einde van de subsidiëring ten minste twee jaar dienen te worden in stand gehouden.

De artikelen 23 en 24 behoeven geen commentaar.

In de bijlagen I, II, III en IV worden de modellen weergegeven van de lijsten die door de operatoren conform aan de artikelen 9, 16 en 18 dienen worden ingevuld.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van uw Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Eerste Minister,
H. VAN ROMPUY
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE

15 JULI 2009. — Koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009–2012

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de programmawet van 22 december 2008, de artikelen 22 en 23, eerste en tweede lid;

Gelet op de beschikking N 571/08 – België van de Europese Commissie, genomen op 10 maart 2009;

Gelet op het gunstig advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 17 april 2009;

Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris voor Begroting van 28 april 2009;

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

Gelet op het advies 46.675/4 van de Raad van State gegeven op 8 juni 2009 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Begripsomschrijvingen*

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

1^o Minister : de Minister of de Staatssecretaris die bevoegd is voor mobiliteit;

2^o administratie : het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° lettre de voiture : tout document rédigé conformément aux articles 12 et 13 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole 1990, approuvé par la loi du 29 août 1997;

4° domaine portuaire : zone portuaire d'Anvers ou Bruges-Zeebruges, telle que délimitée par le Roi en application des articles 35 et 37 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires;

5° train bloc : convoi ferroviaire destiné exclusivement au transport d'UTI (Unité de Transport Intermodal) d'une capacité minimale de 40 TEU, faisant l'objet d'un sillon enregistré par voyage;

6° TEU (Twenty feet Equivalent Unit) : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres;

7° UTI km : distance exprimée en kilomètre, parcourue par une UTI par voie ferrée;

8° coûts ferroviaires : les coûts pour la circulation ferroviaire (inclusivement la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les coûts d'énergie, de locomotive et pour la formation des trains), les coûts des wagons et les coûts administratifs de l'opérateur pour l'organisation du transport d'UTI par voie ferrée;

9° coûts de transbordement : coûts relatifs aux mouvements de transbordement de l'UTI entre les engins de transport des différents modes;

10° relation : service régulier de trains blocs.

CHAPITRE II. — Aide au transport intérieur ferroviaire d'UTI

Art. 2. Chaque opérateur, qui transporte par voie ferroviaire des UTI entre deux centres de transbordement ou points nodaux situés en Belgique sur une distance minimale de 51 kilomètres, bénéficie, dans les conditions déterminées par le présent arrêté, d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010.

En cas de collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi à destination d'autres Etats ou la distribution d'UTI venant d'autres Etats vers différents centres de transbordement situés en Belgique, toute relation organisée entre en ligne de compte pour l'octroi du subside prévu par le présent chapitre.

Au cas où les deux centres de transbordement ou points nodaux entre lesquels le transport ferroviaire a lieu se situent dans deux domaines portuaires différents, ces transports entrent en ligne de compte pour l'octroi du subside prévu au chapitre III.

Art. 3. Le subside visé aux alinéas 1^{er} et 2 de l'article 2 est octroyé pour chaque UTI transportée selon les conditions du présent arrêté et est calculé selon la formule suivante :

$$(A \times \text{UTI Km}) + B$$

« A » représente un facteur dégressif annuellement, exprimé en euro par kilomètre;

« UTI km » représente le nombre de kilomètre du trajet parcouru par rail;

« B » représente un forfait relatif au transbordement, dégressif annuellement, exprimé en euro.

Les éléments « A » et « B » font l'objet d'une valeur déterminée en fonction de l'année d'octroi.

Le tableau des valeurs est fixé comme suit :

	2009	2010	2011	2012
A (€/km)	0,20	0,18	0,16	0,14
B (€)	40	34	28	22

CHAPITRE III. — Aide au transport ferroviaire interportuaire d'UTI

Art. 4. Chaque opérateur qui transporte des UTI par train bloc entre des centres de transbordement situés dans deux domaines portuaires en Belgique et sur une distance minimale de 51 km bénéficie, sous les conditions déterminées par le présent arrêté, d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral

3° vrachtbrieff : ieder document dat wordt opgesteld overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), bijlage B bij het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol 1990, goedgekeurd bij de wet van 29 augustus 1997;

4° havengebied : havenzone van Antwerpen of Brugge-Zeebrugge, zoals omschreven door de Koning in uitvoering van de artikelen 35 en 37 van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités;

5° bloktrein : spoortransport uitsluitend bestemd voor het vervoer van ITE (Intermodale Transport Eenheid) met een capaciteit van minstens 40 TEU, het voorwerp uitmakend van een treinpad per reis geregistreerd;

6° TEU (Twenty feet Equivalent Unit) : maateenheid voor een container met een hoogte van 2,591 meter, een breedte van 2,438 meter en een lengte van 6,058 meter;

7° ITE km : afstand uitgedrukt in kilometer, waarover een ITE per spoor wordt vervoerd;

8° spoorkosten : de kosten voor het rijden van de trein (inclusief de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de kosten voor energie, voor de locomotief en voor de vorming van de treinen), de wagonkosten en de administratiekosten van de operator voor het organiseren van het vervoer van ITE per spoor;

9° overslagkosten : de kosten met betrekking tot de overslagbewegingen van ITE tussen het transportmaterieel van de verschillende modi;

10° relatie : regelmatige dienst van bloktreinen.

HOOFDSTUK II

Ondersteuning van het binnenlands ITE vervoer per spoor

Art. 2. Elke operator, die per spoor ITE vervoert tussen twee overslagcentra of knooppunten op het Belgische grondgebied over een minimale afstand van 51 kilometer, geniet onder de voorwaarden bepaald in dit besluit een subsidie, ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010.

In geval van ophaling van ITE teneinde ze te groeperen en te verzenden naar andere landen of de distributie van uit andere landen afkomstige ITE naar verschillende opslagcentra op Belgisch grondgebied, valt elke georganiseerde relatie onder het toekennen van subsidie voorzien in dit hoofdstuk.

In het geval de twee overslagcentra of knooppunten tussen dewelke het spoorvervoer plaatsvindt zich in twee verschillende havengebieden bevinden, vallen deze transporten onder het toekennen van de subsidie voorzien in hoofdstuk III.

Art. 3. De in het eerste en tweede lid van artikel 2 bedoelde subsidie wordt toegekend voor elke vervoerde ITE volgens de voorwaarden van dit besluit en wordt berekend volgens volgende formule :

$$(A \times \text{ITE Km}) + B$$

« A » staat voor een jaarlijks degressieve factor, uitgedrukt in euro per kilometer;

« ITE km » staat voor het aantal per spoor afgelegde kilometer op het traject;

« B » staat voor een forfait met betrekking tot de overslag, jaarlijks degressief, uitgedrukt in euro.

De elementen « A » en « B » zijn het onderwerp van een waarde bepaald in functie van het toekenningsjaar.

De waardentabel is als volgt vastgelegd :

HOOFDSTUK III. — Ondersteuning van het tussenhavenlijke ITE vervoer per spoor

Art. 4. Elke operator die door middel van een bloktrein ITE vervoert tussen overslagcentra gelegen in twee havengebieden in België en over een minimale afstand van 51 km geniet onder de in dit besluit vastgestelde voorwaarden een subsidie, ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale

Mobilité et Transports à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010.

Art. 5. Le subside visé à l'article 4 est octroyé pour chaque UTI transportée selon la formule suivante :

$$(C \times \text{UTI Km}) + D$$

« C » représente un facteur dégressif annuellement, exprimé en euro par kilomètre;

« UTI Km » représente le nombre de kilomètre du trajet parcouru par rail;

« D » représente un forfait relatif au transbordement, dégressif annuellement, exprimé en euro.

Les éléments « C » et « D » font l'objet d'une valeur déterminée en fonction de l'année d'octroi, respectivement la moitié des valeurs « A » et « B ».

Le tableau des valeurs est fixé comme suit :

	2009	2010	2011	2012
C (€/km)	0,10	0,09	0,08	0,07
D (€)	20	17	14	11

CHAPITRE IV

Aide aux nouvelles relations ferroviaires internationales régulières pour le transport d'UTI

Art. 6. Chaque opérateur qui offre une relation ferroviaire internationale nouvellement organisée pour le transport d'UTI, sur une distance totale d'au moins 120 kilomètres, avec une fréquence hebdomadaire et une capacité de transport d'au moins 50 TEU par train, bénéficie dans les conditions déterminées par le présent arrêté d'un subside à charge et dans les limites du crédit inscrit au budget du Service public fédéral Mobilité et Transports à l'AB 51 14 31 00 01 du budget 2009 et à l'AB 51 20 31 00 01 du budget à partir de 2010.

La relation doit être organisée au moins au cours de 40 semaines par an.

La relation doit contribuer au transfert modal de la route vers le rail et constituer une nouvelle offre.

Une relation ferroviaire est considérée comme nouvelle :

1° soit quand, au cours des six mois précédant la demande d'octroi de subside, aucune relation ferroviaire directe n'a été offerte entre deux centres de transbordement et/ou points nodaux situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle un subside est demandé;

2° soit quand l'offre présente des caractères nouveaux relatifs notamment aux éléments suivants : l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.

L'aide constitue un soutien au démarrage pendant une période de trois années avec engagement de l'opérateur à garantir ladite relation durant au moins deux années à l'issue de l'aide, sous peine d'application de l'article 21 du présent arrêté.

Art. 7. Le subside visé à l'alinéa 1^{er} de l'article 6 est octroyé selon la formule suivante :

$$E + (F \times \text{nombre UTI})$$

« E » représente un forfait dégressif annuellement, octroyé par train à l'organisation de base de la relation et exprimé en euro;

« F » représente un facteur dégressif annuellement, exprimé en euro par UTI transportée.

Le résultat du produit « F × nombre UTI » peut donner lieu à un montant maximum de 1.000 € par train.

Le tableau des « valeurs » est fixé comme suit par période de 12 mois :

	Année 1 — Jaar 1	Année 2 — Jaar 2	Année 3 — Jaar 3
E (€)	1000	660	330
F (€/UTI)	20	15	10

Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010.

Art. 5. De in artikel 4 bedoelde subsidie wordt toegekend voor elke vervoerde ITE volgens volgende formule :

$$(C \times \text{ITE Km}) + D$$

« C » staat voor een jaarlijks degressieve factor, uitgedrukt in euro per kilometer;

« ITE Km » staat voor het aantal per spoor afgelegde kilometer van het traject;

« D » staat voor een forfait met betrekking tot de overslag, jaarlijks degressief, uitgedrukt in euro.

De elementen « C » en « D » zijn het onderwerp van een waarde bepaald in functie van het toekenningsjaar, respectievelijk de helft van de waarden « A » en « B ».

De waardentabel is als volgt vastgelegd :

HOOFDSTUK IV

Ondersteuning van nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties voor het vervoer van ITE

Art. 6. Elke operator die een nieuw georganiseerde internationale spoorrelatie voor het vervoer van ITE aanbiedt over een totale afstand van minstens 120 kilometer, met een wekelijkse frequentie en een vervoerscapaciteit van minimaal 50 TEU per trein geniet onder de voorwaarden bepaald in dit besluit een subsidie ten laste en binnen de grenzen van het krediet ingeschreven op de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op AB 51 14 31 00 01 voor de begroting 2009 en op AB 51 20 31 00 01 voor de begroting vanaf 2010.

De relatie dient gedurende minstens 40 weken per jaar georganiseerd te worden.

De relatie dient bij te dragen aan de modal shift van de weg naar het spoor en te bestaan uit een nieuw aanbod.

Een spoorrelatie wordt als nieuw beschouwd :

1° hetzij wanneer, in de loop van de zes maanden voorafgaand aan de vraag tot toekenning van subsidie, geen enkele rechtstreekse spoorrelatie aangeboden werd tussen twee overslagcentra en/of knooppunten gelegen in een straal van 25 kilometer rond het vertrek- en aankomstpunt van de spoorrelatie waarvoor een subsidie wordt aangevraagd;

2° hetzij wanneer het aanbod nieuwe karakteristieken vertoont, met name met betrekking tot volgende elementen : de reisweg, de snelheid, de technische modaliteiten, de capaciteit in volumes of de aard van de goederen.

De steun bestaat uit een opstartsteun gedurende een periode van drie jaar met een verbintenis van de operator om de relatie te behouden gedurende tenminste twee jaar na de steun, op straffe van toepassing van artikel 21 van dit besluit.

Art. 7. De in het eerste lid van artikel 6 bedoelde subsidie wordt toegekend volgens de volgende formule :

$$E + (F \times \text{aantal ITE})$$

« E » staat voor een jaarlijks degressieve factor, toegekend per trein aan de basisorganisatie van de relatie en uitgedrukt in euro;

« F » staat voor een jaarlijks degressieve factor, uitgedrukt in euro per vervoerde ITE.

Het resultaat van het product « F × aantal ITE » kan maximum 1.000 € per trein bedragen.

De waardentabel is per periode van 12 maanden als volgt vastgelegd :

CHAPITRE V. — Procédure de sélection

Art. 8. Les opérateurs peuvent déposer en tout temps un dossier de candidature à un subside relatif à une des mesures décrites aux chapitres II, III et IV jusqu'au 30 juin 2012 inclus.

Art. 9. A cet effet, les opérateurs introduisent un dossier auprès de l'administration comprenant une partie d'information générale et une partie relative au transport ferroviaire d'UTI appelant un soutien.

La partie d'information générale doit comprendre :

1° le numéro d'entreprise ou le numéro d'unité d'établissement octroyé par la Banque Carrefour des Entreprises ou, à défaut, une copie des statuts;

2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier;

3° le nombre d'UTI transportées par voie ferrée au cours des douze mois précédents par relation de transport et par mois. Si, pour certains mois, le nombre précis d'UTI n'est pas encore connu, une estimation est donnée pour ces mois.

La partie d'information relative au transport ferroviaire doit comprendre selon la mesure choisie :

1° soit une prévision du nombre d'UTI intérieures et interportuaires qu'ils estiment transporter au cours de la période complète pour laquelle des subsides sont demandés.

A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe II du présent arrêté;

2° soit une description précise ainsi qu'une prévision des nouvelles relations ferroviaires internationales qu'ils prévoient organiser au cours de la période pour laquelle des subsides sont demandés.

A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe IV du présent arrêté.

Art. 10. Les dossiers de candidatures font l'objet d'un processus d'éligibilité comprenant les étapes suivantes :

1° réception des données requises et éventuels compléments demandés auprès de l'opérateur;

2° instruction de la relation :

a) examen de l'offre pour laquelle un subside est demandé;

b) vérification de l'éventuelle existence d'offre(s) de service(s) ferroviaire(s) régulier(s) et/ou par navigation intérieure sur la même relation et/ou dans un rayon de 25 km autour des centres de transbordement;

c) analyse et détermination des caractéristiques de l'offre pour laquelle un subside est demandé par rapport aux autres offres avec établissement ou non d'un risque de distorsion de concurrence;

3° décision du ministre ou de son délégué sur l'octroi ou non d'un subside avec information à l'opérateur par lettre recommandée endéans les trois mois du dépôt du dossier complet.

Art. 11. Dans le cas d'existence préalable d'offres de service régulier tant par chemin de fer que par navigation intérieure, deux situations d'octroi peuvent se présenter :

1° si l'offre pour laquelle un subside est demandé est parallèle, c'est-à-dire sans détournement de trafic existant, l'aide est accordée à hauteur de la moitié de celle prévue pour la même offre;

2° si l'offre pour laquelle un subside est demandé provoque un détournement de trafic existant, aucune aide n'est accordée.

Art. 12. En tout temps, un opérateur et/ou une autorité publique peut introduire une plainte en distorsion de concurrence par lettre recommandée auprès de l'administration.

HOOFDSTUK V. — Selectieprocedure

Art. 8. De operatoren kunnen op elk ogenblik een aanvraagdossier indienen voor een subsidie met betrekking tot één van de maatregelen beschreven in hoofdstukken II, III en IV en dit tot en met 30 juni 2012.

Art. 9. Met het oog hierop dienen de operatoren een dossier in bij de administratie, bestaande uit een deel algemene informatie en een deel met betrekking tot het spoorvervoer van ITE waarvoor steun wordt gevraagd.

Het deel algemene informatie dient te bevatten :

1° het door de Kruispuntbank van Ondernemingen toegekende ondernemingsnummer of vestigingseenheidsnummer of, bij gebrek hieraan, een afschrift van de statuten;

2° de gegevens en de handtekening van de gemachtigde persoon die de aanvraag beheert, alsook een bankrekeningnummer waarop de eventuele financiële steun mag worden gestort;

3° het aantal per spoor vervoerde ITE in de voorafgaande twaalf maanden per transportrelatie en per maand. Indien, voor bepaalde maanden, het precieze aantal ITE nog niet gekend is, wordt voor deze maanden een schatting gegeven.

Het deel informatie met betrekking tot het spoorvervoer dient overeenkomstig de gekozen maatregel te bestaan uit :

1° hetzij een prognose van het aantal binnenlandse en tussenhavenlijke ITE dat zij verwachten te vervoeren in de loop van de volledige periode waarvoor subsidies worden gevraagd.

De operator gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage II aan dit besluit;

2° hetzij een precieze beschrijving van, en een prognose voor, de nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties die zij in de periode waarvoor subsidies worden gevraagd, voorzien te organiseren.

De operator gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage IV aan dit besluit.

Art. 10. De aanvraagdossiers worden onderworpen aan een ontvangelijkheidsproces met volgende etappes :

1° ontvangst van de vereiste gegevens en eventuele bijkomende gegevens die gevraagd worden aan de operator;

2° onderzoek van de relatie :

a) studie van het aanbod waarvoor men subsidie vraagt;

b) onderzoek naar het eventuele bestaan van regelmatige dienst(en) via het spoor en/of via de binnenvaart op dezelfde relatie en/of in een straal van 25 km rond de overslagcentra;

c) analyse en bepaling van de karakteristieken van het aanbod waarvoor men subsidie vraagt in vergelijking met andere aanbiedingen met vaststelling of niet van een risico op concurrentievervalsing;

3° beslissing van de minister of zijn gemachtigde over het al dan niet toekennen van een subsidie, binnen de drie maanden na indiening van het volledige dossier kenbaar gemaakt aan de operator via aangetekend schrijven.

Art. 11. In het geval er reeds een regelmatig aanbod van diensten bestaat, zowel via het spoor als via de binnenvaart, kunnen zich twee mogelijkheden van toekenning voordoen :

1° indien het aanbod waarvoor subsidie wordt gevraagd parallel is, dit wil zeggen zonder verstoring van de bestaande trafiek, wordt de helft van de normaal voor dit aanbod voorziene steun toegekend;

2° indien het aanbod waarvoor subsidie wordt gevraagd een verstoring van de bestaande trafiek teweegbrengt, wordt er geen steun verleend.

Art. 12. Op elk moment kan een operator en/of een publieke overheid via aangetekend schrijven een klacht voor concurrentievervalsing indienen bij de administratie.

Ce dossier doit comprendre toute information précise relative aux caractéristiques et données tant du trafic que des relations, aux clientèles et aux coûts.

L'administration entend les parties concernées et procède à l'instruction de la plainte.

Si le dossier comprend une liaison par voie navigable, le comité d'avis prévu à l'article 13 est consulté.

Le ministre prend une décision sur base du rapport d'instruction établi par l'administration et la communique par lettre recommandée à l'auteur de la plainte endéans les trois mois suivant le dépôt de la plainte.

Art. 13. Pour assister le ministre dans la décision d'octroi de subside en cas de risque de concurrence avec la voie navigable, un comité d'avis est mis en place. Il réunit à part égale trois représentants de l'administration, dont un est président, ainsi qu'un représentant par administration régionale compétente en la matière. Le comité émet un avis motivé qui inclut la position des participants.

Le comité d'avis rédige son règlement d'ordre intérieur qui est soumis à l'approbation du ministre.

Les membres du comité d'avis sont tenus à la confidentialité.

CHAPITRE VI. — Procédure d'octroi des subsides

Art. 14. Les UTI remises au transport doivent être couvertes par une lettre de voiture pour faire l'objet de subvention.

Art. 15. Le nombre de kilomètres de transport ferroviaire entrant en compte pour la détermination de « UTI km » correspond à la distance déterminée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge entre les centres de transbordement ou points nodaux sur le trajet ferroviaire ou, si cette distance n'est pas disponible, entre la première et la dernière gare située sur le trajet ferroviaire.

Pour la circulation d'un train sur une autre infrastructure ferroviaire, un document officiel attestant de l'octroi d'un ou plusieurs sillons ou tout équivalent est requis pour établir l'existence de la relation ferroviaire concernée.

Pour le calcul des « UTI km », les distances parcourues par les UTI en raison d'opérations de triage, de dédoublement ou de composition de trains, ne sont pas prises en compte.

Art. 16. § 1^{er}. Pour les mesures décrites aux chapitres II et III, l'opérateur établit par relation ferroviaire et par mois, un relevé des UTI transportées le trimestre précédent qui ouvrent un droit à subside. A cette fin, il utilise les deux tableaux dont les modèles sont repris en annexe I^{re} du présent arrêté.

L'opérateur actualise annuellement la prévision prévue à l'article 9. A cette fin, il utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe II du présent arrêté. Ce tableau est fourni avant la fin du mois d'octobre à l'administration.

§ 2. Pour la mesure prévue au chapitre IV, l'opérateur établit, par mois, un relevé avec les données sur les nouvelles relations ferroviaires internationales régulières ouvrant le droit au subside. A cette fin, il utilise les deux tableaux dont les modèles sont repris en annexe III du présent arrêté.

L'opérateur actualise annuellement la prévision prévue à l'article 9. A cette fin, il utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe IV du présent arrêté. Ce tableau est fourni avant la fin du mois d'octobre à l'administration.

§ 3. L'opérateur fournit les tableaux prévus en annexes I^{re} et III endéans le mois qui suit l'issue de chaque trimestre.

Dit dossier dient alle precieze informatie te bevatten met betrekking tot de eigenschappen en gegevens van zowel de trafiek als de relaties, de klanten en de kosten.

De administratie hoort de betrokken partijen en gaat over tot onderzoek van de klacht.

Indien het dossier een verbinding via binnenvaart bevat wordt het adviescomité, voorzien in het artikel 13, geconsulteerd.

De minister neemt een beslissing op basis van het door de administratie opgestelde verslag van het onderzoek en deelt deze via aangetekend schrijven mee aan de indiener van de klacht binnen de drie maanden na het indienen van de klacht.

Art. 13. Om de minister bij te staan in de beslissing voor toekenning van steun in geval van een risico op concurrentie met de binnenvaart, wordt een adviescomité samengesteld. Hierin zetelen op gelijke basis drie vertegenwoordigers van de administratie, waarvan er één voorzitter is, evenals een vertegenwoordiger per gewestelijke administratie bevoegd in deze materie. Het comité brengt een gemotiveerd advies uit dat het standpunt van de deelnemers vermeldt.

Het adviescomité maakt zijn huishoudelijk reglement op dat ter goedkeuring aan de minister wordt voorgelegd.

De leden van het adviescomité zijn gehouden aan de vertrouwelijkheid.

HOOFDSTUK VI. — Toekenningsprocedure van de subsidies

Art. 14. De vervoerde ITE dienen gedekt te worden door een vrachtbrief, om in aanmerking te komen voor subsidie.

Art. 15. Het aantal aangerekende spoorkilometers voor de bepaling van « ITE km » komt overeen met de afstand opgegeven door de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoor met de overslagcentra of knooppunten op het spoortraject of, indien deze afstand niet beschikbaar is, tussen het eerste en het laatste station gelegen op het spoortraject.

Voor het rijden van een trein op een andere spoorinfrastructuur, is een officieel document vereist dat de toekenning van een of meerdere treinpad(en) bewijst of elk equivalent ter vaststelling van het bestaan van de betrokken spoorrelatie.

Voor de berekening van « ITE km », worden de door de ITE afgelegde afstanden in gevolge de sorteerverrichtingen, het samenstellen of het splitsen van de treinen niet in aanmerking genomen.

Art. 16. § 1. Voor de maatregelen beschreven in hoofdstukken II en III stelt de operator per spoorrelatie en per maand een lijst op van de tijdens het voorgaande trimester vervoerde ITE die recht geven op een subsidie. Hiervoor gebruikt hij de twee tabellen waarvan de modellen zijn opgenomen in bijlage I aan dit besluit.

De operator actualiseert jaarlijks de prognose voorzien in artikel 9. Hij gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage II aan dit besluit. Deze tabel wordt uiterlijk eind oktober aan de administratie geleverd.

§ 2. Voor de maatregel opgenomen in hoofdstuk IV stelt de operator per maand een lijst op met de gegevens van de nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties die recht geven op een subsidie. Hiervoor gebruikt hij de twee tabellen waarvan de modellen zijn opgenomen in bijlage III aan dit besluit.

De operator actualiseert jaarlijks de prognose voorzien in artikel 9. Hij gebruikt hiervoor de tabel waarvan het model is opgenomen in bijlage IV aan dit besluit. Deze tabel wordt uiterlijk eind oktober aan de administratie geleverd.

§ 3. De operator levert binnen de maand volgend op het einde van elk trimester de tabellen bedoeld in bijlage I en III.

Art. 17. L'administration vérifie l'exactitude des relevés visés à l'article 16. Elle se base, notamment, pour les relevés visés aux alinéas 1^{er} et 2 de l'article 16 sur les lettres de voiture dont l'accès lui est assuré par l'opérateur.

Art. 18. Après vérification et approbation des tableaux visés à l'article 16, et pour autant que les sommes à payer soient comprises dans les limites du budget prévu annuellement, l'administration informe l'opérateur du montant octroyé pour le trimestre concerné. Le paiement du montant du subside est effectué au plus tard dans le délai de 3 mois après la transmission des tableaux précités. L'opérateur qui transmet les tableaux à l'administration après le délai visé à l'article 16, perd le bénéfice du subside pour le trimestre concerné.

En cas de dépassement du budget annuel prévu, le solde disponible est octroyé au pro rata des trafics éligibles et réalisés.

Art. 19. L'administration vérifie le respect de la limite des 30 % qui s'applique par opérateur et par relation ferroviaire.

Par coûts de transport, il y a lieu d'entendre les coûts de transport ferroviaire, les coûts de transbordement des UTI entre les engins de transport des différents modes et les éventuels coûts de transport par route entre le lieu d'origine et le centre de transbordement et entre le centre de transbordement et le lieu de destination.

Pour la même UTI et la même relation, l'octroi de subside en vertu des mesures décrites dans les chapitres II, III et IV ne peut donner lieu à aucun cumul tant entre eux qu'avec l'aide prévue par le Règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (« Marco Polo II »), et abrogeant le Règlement (CE) n° 1382/2003.

Art. 20. Tout subside qui aurait été perçu en trop ou indûment doit être remboursé par virement sur un compte de l'administration sans délai après que l'administration en ait fait la requête par lettre recommandée.

En cas d'aide au démarrage d'un nouveau service international, prévue au chapitre IV, tout arrêt dans le délai de deux ans suivant son octroi donne lieu au remboursement du tiers de l'aide perçue pour cette relation.

CHAPITRE VII. — Dispositions finales

Art. 21. En cas de non-respect de l'obligation visée à l'article 22 de la loi-programme du 22 décembre 2008, 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 subsides reçus pour les six mois qui précèdent la date à laquelle le non-respect a été constaté.

Art. 22. Le présent arrêté produit ses effets à partir du 1^{er} janvier 2009. Les décisions d'octroi de subsides prévus aux articles 2, 4 et 6 sont prises jusqu'au 31 décembre 2012 inclus.

Art. 23. A l'exception de l'année 2009, les dossiers de candidature concernent le transport d'UTI qui débute au plus tôt à la date de dépôt du dossier.

Art. 24. Le Ministre est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 juillet 2009.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
H. VAN ROMPUY

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

Art. 17. De administratie controleert de juistheid van de in artikel 16 bedoelde lijsten. Zij steunt hierbij, voor wat de lijsten bedoeld in het eerste en tweede lid van artikel 16 aangaat, op de vrachtbrieven waartoe de operator haar inzage dient te verschaffen.

Art. 18. Na controle en goedkeuring van de in artikel 16 bedoelde tabellen en voor zover de uit te betalen sommen binnen de grenzen van het voorziene jaarlijkse budget blijven, informeert de administratie de operator van het toegekende bedrag voor het betrokken trimester. De betaling van het bedrag van de subsidie wordt ten laatste uitgevoerd binnen de termijn van 3 maanden na het opsturen van de voornoemde tabellen. De operator die de tabellen aan de administratie levert na de in artikel 16 vermelde termijn verliest het recht op subsidie voor het betreffende trimester.

Bij overschrijding van het jaarlijks voorziene budget wordt het beschikbare bedrag pro rata toegekend aan het in aanmerking komende en gerealiseerde vervoer.

Art. 19. De administratie controleert de naleving van de grens van 30 % die wordt toegepast per operator en per spoorrelatie.

Onder vervoerskosten dient te worden begrepen, de spoorkosten, de kosten van overslag van de ITE tussen het transportmaterieel van de verschillende modi en de eventuele kosten voor het wegvervoer tussen het vertrekpunt en het overslagcentrum en tussen het overslagcentrum en de bestemming.

Voor dezelfde ITE en dezelfde relatie, kan de toekenning van de subsidie krachtens de maatregelen beschreven in hoofdstukken II, III en IV niet gecumuleerd worden, noch onderling noch met de steun voorzien in de Verordening (EG) nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtovervoersysteem te verbeteren (« Marco Polo II ») en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003.

Art. 20. Iedere subsidie die te veel of ten onrechte werd ontvangen dient nadat de administratie daartoe het verzoek bij aangetekende brief heeft gedaan, onmiddellijk op een rekening van de administratie te worden teruggestort.

In geval van steun aan nieuwe internationale spoorrelaties, voorzien in hoofdstuk IV, leidt elke stopzetting in de tijdsperiode van twee jaar volgend op de toekenning van steun tot een terugbetaling van een derde van de ontvangen steun voor die relatie.

HOOFDSTUK VII. — Slotbepalingen

Art. 21. Bij niet-naleving van de verplichting opgenomen in artikel 22 van de programmawet van 22 december 2008 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 ontvangen subsidies terugstorten voor de periode van zes maanden die aan de datum waarop de niet-naleving werd vastgesteld, voorafgaat.

Art. 22. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009. De beslissingen voor het toekennen van steun voorzien in de artikelen 2, 4 en 6 worden genomen tot en met 31 december 2012.

Art. 23. Met uitzondering van het jaar 2009 hebben de aanvraagdossiers betrekking op het vervoer van ITE dat ten vroegste plaatsvindt op de datum van indiening van het dossier.

Art. 24. De Minister is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 juli 2009.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
H. VAN ROMPUY

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE

Table 2: Samenvattend overzicht per trimester van de gemiddelde kosten van de nieuwe regelmatige internationale spoorrelaties.
 Tableau 2: Tableau récapitulatif trimestriel des coûts moyens des nouvelles relations ferroviaires internationales régulières.

Operator Opérateur	Tractionnaire Tractionnaire	Contract nr. N° contrat	Maand Mois	Naam vertrekplaats Nom lieu de départ	Naam aankomstplaats Nom lieu d'arrivée	Nr. vertrekplaats N° lieu de départ
Nr. aankomstplaats N° lieu d'arrivée	Totale afstand Distance totale	Afstand in België Distance en Belgique	Code trein 1 Code train 1	Aantal wagons/trein Nombre de wagons/train	Totaal gewicht trein Poids total du train	Capaciteit trein (in TEU) Capacité train (en TEU)
Aantal ITE/trein Nombre d'UTI/train	Aantal treinen/trimester Nombre de trains/trimestre	Kosten voor rijden van trein Coûts de circulation du train	Wagonkosten/trein Coûts des wagons/train	Administratieve kosten/trein Coûts administratifs/train	Overslagkosten/trein Coûts de transbordement/train	Totale kosten/trein Coûts totaux/train

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009 - 2012.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009 - 2012.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

H. VAN ROMPUY

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

H. VAN ROMPUY

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPE

