

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2007/14179]

31 MAI 2007. — Circulaire ministérielle relative aux conditions de traitement des demandes de subvention pour l'année 2007 pour les unités de transport intermodal (UTI) utilisant le rail à l'intérieur de la Belgique ainsi qu'aux règles de calcul de la valeur Y et aux modalités de paiement de ladite subvention

## Généralités

A l'instar de nombreux autres pays européens, une aide financière spécifique a été mise au point non seulement pour permettre le maintien sur le rail du trafic existant de transport combiné mais également pour soutenir le développement de cette activité.

Par unité de transport, cette aide comprend d'une part, une prime en fonction de la distance et, d'autre part, un forfait reprenant les coûts fixes du transport dont les transbordements.

Elle est allouée aux transports ferroviaires en trafic intérieur à partir de 51 km pour éviter toute distorsion de concurrence sur le plan international.

La mesure a fait l'objet de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 relatif à la promotion du transport ferroviaire combiné de marchandises. Le contenu a été dûment notifié à la Commission européenne, qui a considéré le régime comme compatible avec le traité CE et n'a pas soulevé d'objection. (Décision du 5 juillet 2005). L'arrêté royal susmentionné a fait l'objet d'une adaptation sur la forme par l'arrêté royal du 21 novembre 2006. Le contenu de l'arrêté royal n'est pas modifié.

Ledit régime est entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2005 et prendra fin le 31 décembre 2007.

La dotation annuelle pour 2007 s'élève à 30 millions d'Euros.

Considérant l'effet de la mesure à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007, la présente circulaire précise à l'usage des candidats à ladite subvention, les différents dispositifs prévus par les arrêtés royaux précités des 30 septembre 2005 et 21 novembre 2006.

## 1. TRAFIC ELIGIBLE

En référence aux articles 1<sup>er</sup> et 2 de l'A.R. du 30 septembre 2005, les éléments constitutifs suivants sont pris en compte :

— toute unité de transport intermodal (UTI) c'est-à-dire :

- conteneur
- caisse mobile ou caisse/benne apte au transport ferroviaire
- semi-remorque apte au transport ferroviaire.

— tout transport ferroviaire d'unité de transport intermodal à partir de 51 km en réseau ferroviaire intérieur à la Belgique effectué entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2007. La distance considérée est la distance tarifée hors opérations de triage et/ou de formation des trains.

— toute relation entre :

- soit des centres de transbordement (public ou privé)

c-à-d. 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;

- soit un centre de transbordement (public ou privé) et un point nodal.

Le point nodal est un lieu de regroupement d'UTI transportées par rail en vue de leur envoi et/ou de leur distribution.

Exemple : l'acheminement en Belgique des UTI traitées dans un point nodal, lui-même un point de départ ou d'arrivée de relations internationales.

Cette relation doit être authentifiée par une lettre de voiture électronique de trafic intérieur. La lettre doit être conforme au modèle de la CIM, (appendice B à la COTIF du 3 juin 1999).

Au moment du dépôt du dossier, il y a lieu de préciser que chaque relation constitue impérativement une alternative au trafic routier.

— toute entreprise ayant son 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 dénommée opérateur.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2007/14179]

31 MEI 2007. — Ministeriële omzendbrief betreffende de voorwaarden voor de behandeling van de subsidieaanvragen voor het jaar 2007 voor intermodale transporteenheden (ITE), die op het Belgisch grondgebied van het spoorwegverkeer gebruik maken, alsook de regels voor de berekening van de waarde Y en betalingswijze van bovengenoemde subsidie

## Algemeen

In navolging van verschillende andere Europese landen werd een specifieke financiële steun ingevoerd om niet enkel het huidige gecombineerd spoorwegvervoer te behouden, maar evenzeer om de ontwikkeling van deze activiteit te ondersteunen.

Per transporteenheid bestaat deze steun enerzijds uit een premie op basis van de afstand, en anderzijds uit een vast bedrag voor de vaste vervoerskosten, met inbegrip van de overslagen.

Hij wordt toegekend voor het binnenlands spoorvervoer vanaf 51 km teneinde elke concurrentievervalsing op het internationale vlak te vermijden.

Deze maatregel is het voorwerp van het koninklijk besluit van 30 september 2005 ter bevordering van het gecombineerd goederenvervoer per spoor. De inhoud van voornoemd besluit werd gemeld aan de Europese Commissie, die het stelsel verenigbaar heeft bevonden met het EG-verdrag en geen bezwaar heeft gemaakt (Beslissing van 5 juli 2005). Bovenvermeld koninklijk besluit werd naar de vorm aangepast door het koninklijk besluit van 21 november 2006. De inhoud van het koninklijk besluit werd niet veranderd.

Bovengenoemd stelsel trad in werking op 1 januari 2005 en eindigt op 31 december 2007.

De jaartoelage voor 2007 bedraagt 30 miljoen euro.

Gezien de werking van de maatregel vanaf 1 januari 2007, verduidelijkt deze omzendbrief voor de aanvragers van voornoemde subsidie de verschillende bepalingen die in voornoemde koninklijke besluiten van 30 september 2005 en 21 november 2006 zijn vervat.

## 1. IN AANMERKING KOMEND VERKEER

Onder verwijzing naar artikel 1 en 2 van het K.B. van 30 september 2005 wordt met de volgende samenstellende elementen rekening gehouden :

— elke intermodale transporteenheid (ITE) dit wil zeggen :

- container
- wissellaadbak of laadbak geschikt voor spoorwegvervoer
- aanhangwagen geschikt voor spoorwegvervoer.

— alle spoorwegvervoer van een intermodale transporteenheid vanaf 51 km op het Belgisch spoorwegnet dat tussen 1 januari en 31 december 2007 wordt verricht. De in aanmerking komende afstand is de tarifaire afstand, de sorteerverrichtingen en/of het samenstellen van de treinen niet meegerekend.

— elke vervoersverbinding tussen :

- hetzij overslagcentra (publiek of privé)

d.w.z. elke installatie waar de ITE van een schip of een wegvoertuig op een spoorwegwagon worden overgeslagen, en omgekeerd, hierna overslagcentrum genoemd;

- hetzij een overslagcentrum (publiek of privé) en een knooppunt.

Het knooppunt is een verzamelpunt van ITE die per spoor worden vervoerd met het oog op hun verzending en/of distributie.

Voorbeeld : het vervoer in België van ITE behandeld in een knooppunt, dat zelf als een vertrek- of aankomstpunt van internationale verbindingen optreedt.

Deze verbinding moet worden gestaafd door een elektronische vrachtbrief voor het binnenlands vervoer. Het model moet conform het model van het CIM zijn (bijvoegsel B van het COTIF van 3 juni 1999).

Bij de kandidatuurstelling moet er worden verduidelijkt dat elke verbinding absoluut een alternatief vormt voor het wegvervoer.

— iedere onderneming met een uitbatingsetel 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.

## 2. DEMANDE DE SUBVENTION

Dans les 30 jours calendrier suivant l'appel publié au *Moniteur belge*, l'opérateur candidat remet un dossier de demande auprès du :

SPF Mobilité et Transports

Direction générale du Transport terrestre

Direction Intermodalité

Service Intermodalité et Logistique

Rue du Progrès, 56

1210 Bruxelles.

Le dossier peut être envoyé par la poste ou déposé auprès du service nommé ci-dessus. Il fera l'objet d'un accusé de réception. Il doit être transmis sous double enveloppe : l'enveloppe extérieure est destinée à l'expédition tandis que l'enveloppe intérieure contenant le dossier porte la mention « Subvention pour unité de transport intermodal utilisant le rail à l'intérieur de la Belgique. NE PAS OUVRIR ».

Le dossier de l'opérateur comprend les pièces suivantes :

1. Un acte de candidature reprenant 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;

2. Le numéro d'entreprise ou d'unité d'établissement attribué par la Banque Carrefour des Entreprises ou, à défaut, une copie des statuts;

3. Un relevé des transports ferroviaires par UTI organisés entre le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et le 31 mars 2007. Ce relevé est établi selon le modèle décrit (avec un exemple) en annexe 1<sup>re</sup>.

Pour rappel, le soutien financier à octroyer ne peut excéder 30 % du coût total du transport, au regard des règles de la Commission européenne (art. 6 de l'AR du 30 septembre 2005).

4. L'opérateur établit le plus exactement possible une prévision des transports ferroviaires d'UTI pour les trois trimestres suivants (pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2007 au 31 décembre 2007). Toutes les relations sont classées par trimestre. Le tableau (avec un exemple) en annexe 2 indique les rubriques nécessaires.

5. L'opérateur établit un récapitulatif synthétique par UTI de toutes les relations selon le modèle (avec un exemple) en annexe 3.

6. La tarification appliquée par relation.

Le détail du calcul du prix doit être établi et fourni afin de permettre d'identifier le coût de la relation (traction ferroviaire, wagon, transbordement, parcours entre client et centre de transbordement, administration).

Au moment du dépôt du dossier, il y a lieu de préciser que chaque relation constitue impérativement une alternative au trafic routier.

Les pièces 1 et 2 du dossier sont déposées sous forme papier et les pièces 3, 4, 5 et 6 le sont sur support électronique.

## 3. TRAITEMENT DE LA DEMANDE

### 3.1. Eligibilité

L'Administration procède à l'examen du dossier pour :

— apprécier la capacité du demandeur au regard du trafic ferroviaire relevé entre le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et le 31 mars 2007.

— déterminer le trafic éligible au soutien financier.

### 3.2. Acceptation – Document de références

- Si l'examen de l'éligibilité du demandeur pour les subsides se révèle positif, il est averti par écrit. Après calcul de la valeur Y et publication dans le *Moniteur belge* (voir rubrique 4), l'Administration établit et transmet un document de référence au demandeur reprenant :

1. le montant de la subvention octroyée pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2007 (1<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 mars 2007; art. 9 de l'AR du 30 septembre 2005);

## 2. SUBSIDIEAANVRAAG

Uiterlijk 30 kalenderdagen na de publicatie van deze oproep in het *Belgisch Staatsblad* dient de operator een aanvraagdossier in bij :

FOD Mobiliteit en Vervoer

Directoraat-generaal Vervoer te Land

Directie Intermodaliteit

Dienst Intermodaliteit en Logistiek

Vooruitgangstraat 56

1210 Brussel.

Het dossier kan per post worden verstuurd of op voornoemde dienst worden afgegeven tegen een ontvangstbewijs. Het moet worden overgemaakt in een dubbele briefomslag : de buitenste briefomslag is bestemd voor de verzending, terwijl de binnenste briefomslag de vermelding draagt « Subsidie voor intermodale transporteenheid die op het Belgisch grondgebied van het spoorwegvervoer gebruik maakt. NIET OPENEN ».

Het dossier van de operator bevat de volgende stukken :

1. Een aanvraag met de gegevens en de handtekening van de gemachtigde persoon die de aanvraag beheert, alsook het bankrekeningnummer, waarop de eventuele financiële steun mag worden gestort;

2. Het door de Kruispuntbank van Ondernemingen toegekende ondernemingsnummer of vestigingseenheidsnummer, of bij gebrek hieraan een afschrift van de statuten;

3. Een lijst van de uitgevoerde spoorwegtransporten per ITE tussen 1 januari 2007 en 31 maart 2007. Deze lijst wordt volgens het bijgevoegde model (met een voorbeeld) in bijlage 1 opgesteld.

Ter herinnering, de toegekende financiële steun mag volgens de regels van de Europese Commissie 30 % van de totale vervoerskosten niet overschrijden (art. 6 van het KB van 30 september 2005).

4. De operator stelt voor de volgende drie trimesters een zo exact mogelijke raming op van de ITE-spoorwegtransporten (voor de periode van 1 april tot 31 december 2007). Alle verbindingen worden per trimester geordend. De tabel (met een voorbeeld) in bijlage 2 geeft de noodzakelijke rubrieken aan.

5. De operator stelt een samenvattend overzicht per ITE op van alle verbindingen volgens het bijgevoegde model (met een voorbeeld) in bijlage 3.

6. De toegepaste tariefbepaling per verbinding.

Het detail van de prijsberekening moet worden opgesteld en bezorgd om de kostprijs van de verbinding te bepalen (spoortractie, wagon, overslag, vervoer tussen klant en overslagcentrum, administratie).

Bij de kandidatuurstelling moet er worden verduidelijkt dat elke verbinding absoluut een alternatief vormt voor het wegvervoer.

De stukken onder punt 1 en 2 van het dossier worden op papier ingediend en de stukken onder punt 3, 4, 5 en 6 op elektronische drager.

## 3. BEHANDELING VAN DE AANVRAAG

### 3.1. Wie komt in aanmerking

De administratie onderzoekt het dossier op volgende punten :

— beoordeling van de capaciteit van de aanvrager aan de hand van de spoorwegtransporten tussen 1 januari 2007 en 31 maart 2007.

— bepaling van het vervoer dat voor een financiële tegemoetkoming in aanmerking komt.

### 3.2. Aanvaarding - referentiedocument

- Indien uit het onderzoek blijkt dat de aanvrager voor de subsidies in aanmerking komt, wordt de aanvrager schriftelijk verwittigd. Na berekening van de waarde Y en publicatie in het *Belgisch Staatsblad* (zie titel 4), stelt de administratie een referentiedocument op en stuurt dit naar de aanvrager met vermelding van :

1. het toegekende subsidiebedrag voor de 1<sup>o</sup> trimester 2007 (1 januari 2007 tot 31 maart 2007; art. 9 van het KB van 30 september 2005);

2. les modalités de liquidation de la subvention;

3. le rappel des pénalités (réduction, suspension, remboursement) visées aux art. 12, 13 et 15 de l'AR du 30 septembre 2005;

4. le rappel de l'obligation de répercuter le soutien financier sur le prix au client.

- En cas de conclusion négative de l'examen, l'Administration en informe le demandeur et motive son refus.

### 3.3. Contestation

Le demandeur peut introduire tout grief par courrier dans les mêmes conditions de transmission que celles de l'introduction de la demande (voir rubrique 2).

### 4. CALCUL DES ELEMENTS DE LA SUBVENTION

Le soutien financier sera calculé par UTI selon la formule Y (km F + 50) des articles 3 et 4 de l'AR du 30 septembre 2005 :

— « km F » est le nombre de km tarifés effectués par chemin de fer et constitue la partie variable à la subvention;

— le facteur 50 constitue la partie fixe de la subvention;

— la valeur Y, maximum 0,40 euro, sera calculée en fonction du trafic total éligible à la dite mesure. Pour l'année 2007, il faudra tenir compte du trafic du 1<sup>er</sup> trimestre et des prévisions des trois autres trimestres. Le budget en 2007 s'élève à 30 millions d'euros.

La valeur Y fera l'objet d'un arrêté ministériel et restera inchangée pour l'exercice 2007.

### 5. MODALITES DE PAIEMENT

#### 5.1. L'opérateur

L'opérateur établit :

\* à la fin de chaque trimestre de 2007, respectivement au plus tard le 15 juillet 2007 pour les deux premiers trimestres, le 15 octobre 2007 et le 15 janvier 2008, une liste détaillée des transports ferroviaires d'UTI effectués en 2007 (art. 10 de l'AR du 30 septembre 2005; voir tableau en annexe 1<sup>re</sup>).

Les données suivantes doivent être communiquées :

- le mois;
- le type de contrat;
- la date du départ;
- le numéro de la lettre de voiture;
- le numéro du wagon;
- le numéro de l'UTI;
- la catégorie de l'UTI;
- UTI : vide / plein;
- la masse du chargement (en tonne);
- le numéro de la gare de départ;
- le nom de la gare de départ;
- le numéro de la gare d'arrivée;
- le nom de la gare d'arrivée;
- le(s) numéro(s) du (des) train(s);
- la distance entre les centres de transbordement et/ou les points nodaux desservis sur le territoire belge;
- le coût de la traction ferroviaire / UTI;
- le coût du wagon / UTI;
- le coût de la manutention / UTI;
- le coût de camion / UTI;
- le coût administratif / UTI;
- les coûts totaux / UTI.

\* lors du dépôt de sa candidature, un relevé des prévisions des transports ferroviaires d'UTI pour chaque relation pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2007 au 31 décembre 2007 (voir annexe 2).

2. de afrekeningsmodaliteiten van de subsidiëring;

3. de herinnering aan de straffen (vermindering, opschorting, terugbetaling) zoals bedoeld in art. 12, 13 en 15 van het KB van 30 september 2005;

4. de herinnering aan de verplichting om de klant van de financiële steun te laten meegenieten.

- Indien het onderzoek van het dossier negatief uitvalt, licht de administratie de aanvrager hierover in en motiveert zij haar weigering.

### 3.3. Betwisting

De aanvrager kan per post bezwaar indienen onder dezelfde voorwaarden als deze van de aanvraagindiening (zie titel 2).

### 4. BEREKENING VAN DE ELEMENTEN VAN DE SUBSIDIE

De financiële steun zal worden berekend per ITE volgens de formule Y (km F + 50) zoals aangegeven in artikel 3 en 4 van het KB van 30 september 2005 :

— « km F » staat voor het aantal per spoor afgelegde tarifaire kilometer, en vormt het variabel deel van de subsidie;

— de factor 50 vormt het vast gedeelte van de subsidie;

— de waarde Y die maximum 0,40 euro bedraagt, wordt berekend volgens het totaal van de in aanmerking komende transporten. Voor het jaar 2007 moet men rekening houden met de spoorwegtransporten van de 1<sup>o</sup> trimester 2007 en de raming van de 3 volgende trimesters in 2007. Het budget in 2007 bedraagt 30 miljoen euro.

De waarde Y wordt bij ministerieel besluit vastgelegd en blijft onveranderd voor het dienstjaar 2007.

### 5. UITBETALINGSMODALITEITEN

#### 5.1. De operator

De operator maakt :

\* na afloop van elke trimester van 2007, respectievelijk ten laatste op 15 juli 2007 voor de eerste twee trimesters, 15 oktober 2007 en 15 januari 2008, een gedetailleerde lijst op van de in 2007 uitgevoerde ITE-spoorwegtransporten (art. 10 van het KB van 30 september 2005; zie tabel in bijlage 1).

De volgende gegevens moeten worden meegedeeld :

- maand;
- type contract;
- datum van vertrek;
- nummer van de vrachtbrief;
- nummer van de wagon;
- nummer van de ITE;
- categorie van de ITE;
- ITE : leeg / vol;
- massa lading (in ton);
- nummer van het station van vertrek;
- naam van het station van vertrek;
- nummer van het station van aankomst;
- naam van het station van aankomst;
- nummer(s) van de trein(en);
- afstand tussen de overslagcentra en/of de knooppunten die op het Belgisch grondgebied worden bediend;
- spoortractiekosten / ITE;
- wagonkosten / ITE;
- overslagkosten / ITE;
- vrachtwagenkosten / ITE;
- administratieve kosten / ITE;
- totale kosten / ITE.

\* bij het indienen van zijn kandidatuur een lijst van de raming van de ITE-spoorwegtransporten voor elke verbinding voor de periode van 1 april 2007 tot 31 december 2007 (zie bijlage 2).

Les données suivantes doivent être communiquées :

- les mois;
- le type de contrat;
- le numéro de la gare de départ;
- le nom de la gare de départ;
- le numéro de la gare d'arrivée;
- le nom de la gare d'arrivée;
- la distance entre les centres de transbordement et/ou les points nodaux desservis sur le territoire belge;
- le nombre d'UTI.

\* lors du dépôt de sa candidature et en cas de changement de relation ou en cas de nouvelle relation pendant un des derniers trois trimestres de 2007, un aperçu synthétique pour chaque relation (voir annexe 3).

Les données suivantes doivent être communiquées :

- le type de contrat;
- le numéro de la gare de départ;
- le nom de la gare de départ;
- le numéro de la gare d'arrivée;
- le nom de la gare d'arrivée;
- la distance entre les centres de transbordement et/ou les points nodaux desservis sur le territoire belge;
- le coût de la traction ferroviaire / UTI;
- le coût du wagon / UTI;
- le coût de manutention / UTI;
- le coût de camion / UTI;
- le coût administratif / UTI;
- le coût total / UTI.

## 5.2 L'Administration

— Elle procède à la vérification par coups de sonde des données livrées e.a. :

- via la lettre de voiture électronique correspondante;
- via Infrabel pour la circulation des trains.

— Après approbation du relevé trimestriel au début du trimestre suivant, le montant de la subvention déterminé pour ce trimestre sera liquidé.

Si les relevés des transports ferroviaires d'UTI font apparaître un trafic réel inférieur aux prévisions, les candidats recevront le montant correspondant au trafic réel du trimestre écoulé, la valeur Y restant inchangée.

Par contre, si le trafic réel est supérieur aux prévisions, le subside du trimestre sera attribué au trafic prévu par chaque opérateur, la valeur Y restant inchangée.

Pour les UTI surnuméraires un subside pourra être attribué à la fin de l'année dans les limites du budget disponible, avec la même valeur Y, et proportionnellement au surplus de trafic des opérateurs concernés.

## 6. CONTROLE

— En tout temps, l'Administration peut procéder au contrôle des prix pratiqués et des coûts affectés aux transports concernés (art. 16 de l'AR du 30 septembre 2005).

— Toutes les données sont collectées et traitées de manière confidentielle.

## 7. ADMINISTRATION EN CHARGE

En application de l'article 16 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005, les membres du personnel de la Direction générale du Transport terrestre en charge du régime de soutien sont :

- Carole COUNE, Directeur général
- Jean-Claude HOUTMEYERS, Conseiller général
- Viviane MONTULET, Conseiller général
- Henry MAILLARD, Conseiller
- Michel DE VOS, Attaché
- Marguerite OLIVIER, Attaché
- Gretel PANNEELS, Attaché.

Bruxelles, le 31 mai 2007.

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

De volgende gegevens moeten worden meegedeeld :

- maanden;
- type contract;
- nummer van het station van vertrek;
- naam van het station van vertrek;
- nummer van het station van aankomst;
- naam van het station van aankomst;
- afstand tussen de overslagcentra en/of de knooppunten die op het Belgisch grondgebied worden bediend;
- aantal ITE.

\* bij het indienen van de kandidatuur alsook in geval van verandering van een verbinding of in geval van een nieuwe verbinding tijdens één van de laatste drie trimesters van 2007 een samenvattend overzicht van elke verbinding (zie bijlage 3).

De volgende gegevens moeten worden meegedeeld :

- type contract;
- nummer van het station van vertrek;
- naam van het station van vertrek;
- nummer van het station van aankomst;
- naam van het station van aankomst;
- afstand tussen de overslagcentra en/of de knooppunten die op het Belgisch grondgebied worden bediend;
- spoortractiekosten / ITE;
- wagonkosten / ITE;
- overslagkosten / ITE;
- vrachtwagenkosten / ITE;
- administratieve kosten / ITE;
- totale kosten / ITE.

## 5.2 Administratie

— Aan de hand van steekproeven controleert zij de verstrekte gegevens, onder meer :

- via de bijbehorende elektronische vrachtbrief;
- via Infrabel voor het treinverkeer.

— Na goedkeuring van de trimesterïële lijst bij het begin van het volgend trimester zal het berekende subsidiebedrag van die trimester worden uitbetaald.

Indien uit de lijsten van de ITE-spoorwegtransporten blijkt dat er in werkelijkheid minder vervoerd werd dan de raming, dan ontvangens de kandidaten het bedrag dat overeenkomt met het werkelijke vervoer van het afgelopen trimester, daar de waarde Y onveranderd blijft.

Indien daarentegen blijkt dat er in werkelijkheid meer vervoerd werd dan de raming, zal de subsidie voor de trimester gegeven worden volgens het voorziene vervoer van elke operator daar de waarde Y onveranderd blijft.

Voor de niet-geraamde ITE kan op het einde van het jaar binnen het beschikbare budget een subsidie verdeeld worden met dezelfde waarde Y, en proportioneel met het vervoerssurplus van de betreffende operatoren.

## 6. CONTROLE

— Op ieder ogenblik mag de administratie overgaan tot de controle van de bij het betreffende vervoer toegepaste prijzen en gemaakte kosten (art. 16 van het KB van 30 september 2005).

— Alle gegevens worden vertrouwelijk verzameld en behandeld.

## 7. BEVOEGDE ADMINISTRATIE

Overeenkomstig artikel 16 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 zijn volgende personeelsleden van het Directoraat-generaal van het Vervoer te Land belast met de uitvoering het steunstelsel :

- Carole COUNE, Directeur-generaal
- Jean-Claude HOUTMEYERS, Adviseur-generaal
- Viviane MONTULET, Adviseur-generaal
- Henry MAILLARD, Adviseur
- Michel DE VOS, Attaché
- Marguerite OLIVIER, Attaché
- Gretel PANNEELS, Attaché.

Brussel, 31 mei 2007.

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

**Annexe 1 : Relevé trimestriel des transports ferroviaires en 2007 par UTI**

Mois	Type de contrat	Date de départ	N° Lettre de voiture	N° Wagon	N° UTI	Cat. UTI	UTI chargé/vide	Masse du chargement
janv 2007		13/01/2007	88 85704 71720	01883304 3377	ECMU9541770	40	1	
							1 = chargé 0 = vide	

N° Gare de départ	Nom Gare de départ	N° Gare d'arrivée	Nom Gare d'arrivée	N° Train 1	N° Train 2	Distance
85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	29280		141

Coût de Traction/UTI	Coût de Wagon/UTI	Coût de manutention/UTI	Coût de camion/UTI	Coûts administratifs/UTI	Coûts totaux/UTI

**Annexe 2 : Relevé des prévisions des transports ferroviaires en 2007 classées par trimestre (pour la période entre le 1<sup>er</sup> avril 2007 et le 31 décembre 2007)**

Mois	Type de contrat	N° Gare de départ	Nom Gare de départ	N° Gare d'arrivée	Nom Gare d'arrivée	Distance	Nombre d'UTI
avr - juin 2007		85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	141	520
juil - sept 2007		85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	141	480
oct - déc 2007		85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	141	535

**Annexe 3 : Tableau récapitulatif des transports ferroviaires en 2007 par UTI**

Mois	Type de contrat	N° Gare de départ	Nom Gare de départ	N° Gare d'arrivée	Nom Gare d'arrivée	Distance
jan 2007		85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	141

Coût de traction/UTI	Coût de wagon/UTI	Coût de manutention/UTI	Coût de camion/UTI	Coûts administratifs/UTI	Coûts totaux/UTI

**Biilage 1 : Trimesteriële lijst van de spoortransporten in 2007 per ITE**

Maand	Type contract	Vertrekdatum	Nr. Vrachtbrief	Wagonnummer	ITE-Nummer	ITE-Cat.	ITE leeg/vol	Massa lading
janv 2007		13/01/2007	88 85704 71720	01883304 3377	ECMU9541770	40	1	
							1 = vol	
							0 = leeg	

Nr. Vertrekstation	Naam Vertrekstation	Nr. Aankomststation	Naam Aankomststation	Treinnr. 1	Treinnr. 2	Afstand
85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	29280		141

Tractie K./ITE	Wagon K./ITE	Overslag K./ITE	Vrachtwagen K./ITE	Administratieve K./ITE	Totale kosten/ITE

**Biilage 2 : Lijst van de raming van de spoortransporten in 2007 geordend per trimester (voor de periode tussen 1 april 2007 en 31 december 2007)**

Maanden	Type contract	Nr. Vertrekstation	Naam Vertrekstation	Nr. Aankomststation	Naam Aankomststation	Afstand	Aantal ITE
apr - jun 2007		85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	141	520
jul - sep 2007		85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	141	480
okt - dec 2007		85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	141	535

**Biilage 3 : Samenvattend overzicht van de spoorwegtransporten in 2007 per ITE**

Maand	Type contract	Nr. vertrekstation	Naam vertrekstation	Nr. aankomststation	Naam aankomststation	Afstand
jan 2007		85704	Mouscron	24032	Antwerpen-DS R.O. sectie Stabroek	141

Tractie K./ITE	Wagon K./ITE	Overslag K./ITE	Vrachtwagen K./ITE	Administratieve K./ITE	Totale kosten/ITE