

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2019/14557]

19 JULI 2019. — Besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van spoorvolumes

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, artikel 35*bis*, ingevoegd bij het decreet van 26 april 2019 houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM - De Lijn;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 2 april 2019;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 30 april 2019;

Gelet op het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen, gegeven op 7 juni 2019;

Gelet op advies 66.340/3 van de Raad van State, gegeven op 10 juli 2019, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Buitenlands Beleid, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn, vice-minister president van de Vlaamse Regering,

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Definities*

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

1° connectie: een regelmatige dienst van treinen tussen twee intermodale terminals waarbij een van beide intermodale terminals zich buiten België bevindt;

2° departement: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vermeld in 28, § 1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;

3° havengebied: het havengebied van Antwerpen, het havengebied van Brugge-Zeebrugge en het havengebied van Gent, vermeld in artikel 2, 5°, 6° en 7°, van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens;

4° intermodale terminal: plaats voor op- en overslag van intermodale transporteenheden (ITE);

5° shuttle: een regelmatige dienst of een beweging van treinen tussen twee intermodale terminals binnen één havengebied of tussen twee intermodale terminals in twee havengebieden;

6° trein: spoortransport dat het voorwerp uitmaakt van een geregistreerd treinpad.

HOOFDSTUK 2. — *Ondersteuning van de bundeling van ITE-vervoer per spoor voor connecties*

Art. 2. Elke operator die per spoor gegroepeerde ITE vervoert tussen een intermodale terminal in een havengebied en een intermodale terminal buiten België kan een subsidie genieten, binnen de perken van de begroting.

Art. 3. De subsidie, vermeld in artikel 2, wordt toegekend voor elke trein volgens de volgende formule: 250 euro per trein en per connectie.

De subsidie wordt uitgekeerd voor maximaal een jaar.

Art. 4. In dit artikel wordt verstaan onder:

1° bestaande spoordienst: een spoordienst die behoort tot de inventaris van spoordiensten, waarbij de oorsprong en de bestemming spoorterminals zijn;

2° regio van een bestaande spoordienst: voor regio's die binnen de Europese Unie gelegen zijn, is dit de NUTS-2-regio en voor regio's die buiten de Europese Unie gelegen zijn, is dit de Statistische Regio 2, zoals bepaald door Eurostat;

3° spoordienst met nieuwe oorsprong of bestemming in het achterland:

a) een spoordienst die geen bestaande spoordienst is en waarvan de bestemming of oorsprong in het achterland niet behoort tot de regio van een bestaande spoordienst die minder dan drie maanden geleden is stopgezet;

b) een bestaande spoordienst die minimaal drie maanden geleden is stopgezet;

4° verhoogde frequentie van een spoordienst: een extra wekelijkse trein van een connectie.

Een trein wordt gesubsidieerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° gemiddeld over één kwartaal heeft minimum 20% van het totale treinvolume uitgedrukt in aantal wagons betrekking op ITE's;

2° gemiddeld over één kwartaal is de oorsprong of bestemming van minimum 20% van de ITE's, uitgedrukt in TEU, een tweede intermodale terminal in een havengebied;

3° de trein behoort tot een rechtstreekse spoordienst voor het hoofdtraject naar of vanuit een havengebied;

4° er wordt een verhoogde frequentie van een spoordienst of een spoordienst met nieuwe oorsprong of bestemming in het achterland gerealiseerd.

Art. 5. Als een trein die maximaal is gesubsidieerd op basis van dit besluit wordt stopgezet, en die trein opnieuw wordt opgestart door dezelfde of door een andere operator, komt die trein niet meer in aanmerking voor subsidiëring op basis van dit besluit.

HOOFDSTUK 3. — *Ondersteuning van de bundeling van ITE-vervoer per spoor voor shuttles*

Art. 6. Elke operator die met een trein ITE vervoert tussen twee intermodale terminals die in een of twee havengebieden liggen, kan een subsidie genieten, binnen de perken van de begroting.

Art. 7. De subsidie, vermeld in artikel 7, wordt toegekend voor elke trein op basis van de volgende formule: 250 euro per trein en per shuttle.

De subsidie wordt uitgekeerd voor maximaal twee jaar.

Art. 8. Een trein wordt gesubsidieerd op voorwaarde dat gemiddeld over één kwartaal minimum 20% van de ITE's uitgedrukt in TEU wordt overgeladen op een andere trein of afkomstig is van een andere trein, waarbij de andere trein zowel een volledige trein als een losgekoppeld deel van een trein kan zijn.

Als het transport plaatsvindt tussen twee intermodale terminals in het havengebied van Antwerpen of Brugge-Zeebrugge of tussen twee intermodale terminals, waarbij de ene in het havengebied Antwerpen ligt en de andere in het havengebied Brugge-Zeebrugge, wordt de trein gesubsidieerd als de getransporteerde containers op de shuttle een maritieme terminal als vertrek of aankomst hebben.

Art. 9. Als een trein die maximaal is gesubsidieerd op basis van dit besluit wordt stopgezet en die trein opnieuw wordt opgestart door dezelfde of door een andere operator, komt die trein niet meer in aanmerking voor subsidiëring op basis van dit besluit.

HOOFDSTUK 4. — *Toekenningsprocedure van de subsidies*

Art. 10. De spooroperator rapporteert aan het departement op kwartaalbasis de lijst van treinen die recht geven op een subsidie als vermeld in hoofdstuk 2 en 3, de gemiddelde vervoerde TEU's per trein die recht geven op die subsidie en de gemiddelde vervoerskosten per TEU per trein die recht geven op die subsidie.

In het eerste lid wordt verstaan onder vervoerskosten:

1° de spoorvervoerskosten;

2° de administratiekosten;

3° de kosten van overslag van de containers tussen het transportmaterieel van dezelfde modus;

4° de kosten voor het wegvervoer tussen het vertrekpunt en de intermodale terminal of tussen de intermodale terminal en de bestemming.

Elke spooroperator deelt aan het departement mee welke andere steun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en welke communautaire financiering hij ontvangt. Die steunbedragen worden per trein gerapporteerd.

Art. 11. De subsidies, vermeld in hoofdstuk 2 en 3, zijn beperkt tot 30% van de vervoerskosten. Het departement controleert de naleving van de grens van 30% van de vervoerskosten.

In het eerste lid wordt verstaan onder de vervoerskosten:

1° de spoorkosten;

2° de kosten van overslag van de ITE tussen het transportmaterieel van de verschillende modi;

3° de eventuele kosten voor het wegvervoer tussen het vertrekpunt en de intermodale terminal en tussen de intermodale terminal en de bestemming.

De subsidies, vermeld in hoofdstuk 2 en 3 van dit besluit, mogen niet gecumuleerd worden met andere staatssteun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, noch met andere communautaire financiering als de gecumuleerde steun daardoor de maxima, vermeld in punt 6 van de Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (PB 22 juli 2008, C 184), zou overschrijden.

De subsidies, vermeld in artikel 3 en 7 mogen niet gecumuleerd worden met de subsidies die verleend zijn in het kader van de open projectoproepen "Hinterlandconnectiviteit: nieuwe en innovatieve impulsen voor het Vlaamse hinterland" (6/11/2017) en "Logistiek en havens: Nieuwe impulsen voor de logistieke regio Vlaanderen" (4/06/2019).

Art. 12. Het departement is gemachtigd detailinformatie op te vragen per trein die in aanmerking komt voor de subsidies, vermeld in hoofdstuk 2 en 3 van dit besluit.

HOOFDSTUK. — *Slotbepalingen*

Art. 13. Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 2019 en treedt buiten werking op 31 oktober 2023.

Art. 14. De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 19 juli 2019.

De minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur,
Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en Armoedebestrijding,

L. HOMANS

Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Buitenlands Beleid, Onroerend Erfgoed
en Dierenwelzijn, en viceminister-president van de Vlaamse Regering,

B. WEYTS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2019/14557]

19 JUILLET 2019. — Arrêté du Gouvernement flamand concernant un régime de subventionnement quinquennal visant à promouvoir la connectivité entre l'hinterland et les ports maritimes flamands par le regroupement des volumes ferroviaires

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes, l'article 35bis, inséré par le décret du 26 avril 2019 portant diverses dispositions concernant la politique de la mobilité, les travaux publics et le transport, la politique en matière de sécurité routière et la VVM - De Lijn ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 2 avril 2019 ;

Vu l'accord du Ministre flamand ayant le budget dans ses attributions, donné le 30 avril 2019 ;

Vu l'avis du Conseil de Mobilité de la Flandre (« Mobiliteitsraad van Vlaanderen »), donné le 7 juin 2019 ;

Vu l'avis 66.340/3 du Conseil d'État, donné le 10 juillet 2019, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, de la Politique étrangère, du Patrimoine immobilier et du Bien-Être des animaux, et Vice-Ministre-Président du Gouvernement flamand ;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté, on entend par :

1^o connexion : un service ferroviaire régulier entre deux terminaux intermodaux dont l'un des deux terminaux intermodaux est situé en dehors de la Belgique ;

2^o département : le Département de la Mobilité et des Travaux publics visé à l'article 28, § 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;

3^o zone portuaire : la zone portuaire d'Anvers, la zone portuaire de Bruges-Zeebrugge et la zone portuaire de Gand, visées à l'article 2, 5^o, 6^o et 7^o du décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes ;

4^o terminal intermodal : zone de stockage et de transbordement des unités de transport intermodal (UTI) ;

5^o navette : un service régulier ou un mouvement de trains entre deux terminaux intermodaux dans une zone portuaire ou entre deux terminaux intermodaux dans deux zones portuaires ;

6^o train : le transport ferroviaire qui fait l'objet d'un sillon enregistré.

CHAPITRE 2. — Soutien du regroupement des transports UTI ferroviaires pour des connexions

Art. 2. Tout opérateur qui transporte des UTI groupées par rail entre un terminal intermodal dans une zone portuaire et un terminal intermodal en dehors de la Belgique peut bénéficier d'une subvention, dans les limites du budget.

Art. 3. La subvention visée à l'article 2 est octroyée pour chaque train selon la formule suivante : 250 euros par train et par connexion.

La subvention est payée pour une durée maximale d'un an.

Art. 4. Dans le présent article, on entend par :

1^o service ferroviaire existant : un service ferroviaire appartenant à l'inventaire des services ferroviaires, dont l'origine et la destination sont des terminaux ferroviaires ;

2^o région d'un service ferroviaire existant : pour les régions situées dans l'Union européenne, il s'agit de la région NUTS-2 et pour les régions situées en dehors de l'Union européenne, il s'agit de la Région statistique 2, telle que définie par Eurostat ;

3^o service ferroviaire avec une nouvelle origine ou destination dans l'hinterland :

a) un service ferroviaire qui n'est pas un service ferroviaire existant et dont la destination ou l'origine dans l'hinterland n'appartient pas à la région d'un service ferroviaire existant qui a été arrêté il y a moins de trois mois ;

b) un service ferroviaire existant qui a été arrêté il y a au moins trois mois ;

4^o fréquence accrue d'un service ferroviaire : un train hebdomadaire supplémentaire d'une connexion.

Un train est subventionné si les conditions suivantes sont remplies :

1^o en moyenne pour un trimestre, au moins 20 % du volume total des trains, exprimé en nombre de wagons, concerne des UTI ;

2^o en moyenne pour un trimestre, l'origine ou la destination d'au moins 20% des UTI, exprimées en EVP, est un deuxième terminal intermodal dans une zone portuaire ;

3^o le train fait partie d'un service ferroviaire direct pour l'itinéraire principal vers ou depuis une zone portuaire ;

4^o une fréquence accrue d'un service ferroviaire ou d'un service ferroviaire ayant une nouvelle origine ou destination dans l'hinterland est réalisée.

Art. 5. Si un train qui a bénéficié de la subvention maximale sur la base du présent arrêté est arrêté, et ce train est redémarré par le même opérateur ou un autre opérateur, ce train n'est plus éligible au subventionnement sur la base du présent arrêté.

CHAPITRE 3. — Soutien du regroupement des transports UTI ferroviaires pour les navettes

Art. 6. Tout opérateur qui transporte des UTI par train entre deux terminaux intermodaux situés dans une ou deux zones portuaires peut bénéficier d'une subvention, dans les limites du budget.

Art. 7. La subvention visée à l'article 7 est octroyée pour chaque train sur la base de la formule suivante : 250 euros par train et par navette.

La subvention est payée pour une durée maximale de deux ans.

Art. 8. Un train est subventionné à condition que, en moyenne pour un trimestre, au moins 20 % des UTI, exprimées en EVP, soient transbordés dans un autre train ou proviennent d'un autre train, l'autre train pouvant être soit un train entier, soit une partie déconnectée d'un train.

Si le transport a lieu entre deux terminaux intermodaux dans la zone portuaire d'Anvers ou de Bruges-Zeebrugge ou entre deux terminaux intermodaux, l'un dans la zone portuaire d'Anvers et l'autre dans la zone portuaire de Bruges-Zeebrugge, le train est subventionné si les conteneurs transportés sur la navette ont un terminal maritime comme départ ou arrivée.

Art. 9. Si un train qui a bénéficié de la subvention maximale sur la base du présent arrêté est arrêté, et ce train est redémarré par le même opérateur ou un autre opérateur, ce train n'est plus éligible au subventionnement sur la base du présent arrêté.

CHAPITRE 4. — *Procédure d'octroi des subventions*

Art. 10. L'opérateur ferroviaire communique au département, sur une base trimestrielle, la liste des trains donnant droit à une subvention telle que visée aux chapitres 2 et 3, la moyenne des EVP transportés par train donnant droit à cette subvention et les frais moyens de transport par EVP par train donnant droit à cette subvention.

À l'alinéa 1^{er}, on entend par frais de transport :

- 1° les frais de transport ferroviaire ;
- 2° les frais administratifs ;
- 3° les frais de transbordement des conteneurs entre le matériel de transport du même mode ;
- 4° les frais de transport routier entre le point de départ et le terminal intermodal ou entre le terminal intermodal et la destination.

Chaque opérateur ferroviaire informe le département des autres aides telles que visées à l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et du financement communautaire dont il bénéficie. Ces montants d'aide sont communiqués par train.

Art. 11. Les subventions, visées aux chapitres 2 et 3, se limitent à 30% des frais de transport. Le département contrôle le respect de la limite de 30 % des frais de transport.

À l'alinéa 1^{er}, on entend par frais de transport :

- 1° les frais ferroviaires ;
- 2° les frais de transbordement des UTI entre le matériel de transport des différents modes ;
- 3° les frais éventuels du transport routier entre le point de départ et le terminal intermodal et entre le terminal intermodal et la destination.

Les subventions visées aux chapitres 2 et 3 du présent arrêté ne peuvent être cumulées ni avec d'autres aides d'État telles que visées à l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ni avec un autre financement communautaire si l'aide cumulée dépasse ainsi les maxima visés au point 6 des Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (JO 22 juillet 2008, C 184).

Les subventions, visées aux articles 3 et 7, ne peuvent pas être cumulées avec les subventions octroyées dans le cadre des appels ouverts à projets « Hinterlandconnectiviteit : nieuwe en innovatieve impulsen voor het Vlaamse hinterland » (6/11/2017 et « Logistiek en havens : Nieuwe impulsen voor de logistieke regio Vlaanderen » (4/06/2019).

Art. 12. Le département est autorisé à demander des informations étaillées par train éligible aux subventions visées aux chapitres 2 et 3 du présent arrêté.

CHAPITRE 5. — *Dispositions finales*

Art. 13. Le présent arrêté ent(re en vigueur le 1^{er} octobre 2019 et cesse de produire se's effets le 31 octobre 2023.

Art. 14. Le Ministre flamand ayant la politique de la mobilité, les travaux publics et les transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 19 juillet 2019.

La Ministre-Présidente du Gouvernement flamand, Ministre flamande de l'Administration intérieur, de l'Insertion civique, du Logement, de l'Égalité des Chance's et de la Lutte contre la Pauvreté,

L. HOMANS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, de la Politique étrangère, du Patrimoine immobilier, et du Bien-être des animaux, et Vice-Ministre-Président du Gouvernement flamand,

B. WEYTS

COMMUNAUTE FRANÇAISE — FRANSE GEMEENSCHAP

MINISTERE DE LA COMMUNAUTE FRANÇAISE

[C – 2019/14534]

24 AVRIL 2019. — Arrêté du Gouvernement de la Communauté française autorisant Wallonie-Bruxelles Enseignement à participer au régime des pensions instauré par la loi du 28 avril 1958 relative à la pension des membres du personnel de certains organismes d'intérêt public et de leurs ayants droit

Le Gouvernement de la Communauté française,

Vu le décret spécial du 7 février 2019 portant création de l'organismes public chargé de la fonction de pouvoir organisateur de l'enseignement organisé par la Communauté française ;

Vu le décret du 15 octobre 1991 relatif au régime de pensions des membres du personnel de certains établissements ou entreprises de la Communauté française ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 7 mars 2019 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 14 mars 2019 ;

Vu l'accord du Ministre de la Fonction publique, donné le 15 mars 2019 ;

Vu le protocole n° 513 du Comité de négociation du secteur XVII, établi le 29 mars 2019;

Sur proposition du Ministre de la Fonction publique ;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Wallonie Bruxelles Enseignement est autorisé à participer au régime des pensions instauré par la loi du 28 avril 1958 relative à la pension des membres du personnel de certains organismes d'intérêt public et de leurs ayants droit.