

N° 8034²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

relative à un régime d'aides pour la promotion
du transport ferroviaire et fluvial

* * *

AMENDEMENT PARLEMENTAIRES

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(2.12.2022)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 1^{er} décembre 2022.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

*

AMENDEMENTS

Amendement 1 – Article 2

La commission propose de modifier l'article 2, point 3 du projet de loi :

« 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément **aux articles 4, 5 et 6 à l'article 10, paragraphe 2 ;** »

Commentaire de l'amendement 1

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence au point 3 de l'article sous examen.

Amendement 2 – Articles 4, 5 et 6 – supprimés

La commission propose de supprimer les articles 4, 5 et 6 :

« **Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur**

Peuvent faire l'objet d'une aide :

1° tout transport d'UTI :

a) entre deux terminaux situés sur le territoire luxembourgeois et organisé au moins sur 20 kilomètres ;

b) comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États ;

c) comprenant la distribution d'UTI venant d'autres États par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg ;

2° tout transport ferroviaire conventionnel de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement/déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois et organisé sur au moins 5 kilomètres.

Art. 5. Aide au transport ferroviaire international d'UTI

~~Tout service international au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, dont l'opérateur supporte, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné, peut faire l'objet d'une aide.~~

Art. 6. Aide au transport fluvial international

~~Tout service au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, dont l'opérateur supporte, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service fluvial, peut faire l'objet d'une aide. »~~

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que dans les articles 4 et 5 les conditions d'éligibilité sont redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10), paragraphe 2, points 2° et 3°.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de supprimer les articles 4 et 5.

Leurs dispositions non redondantes sont par conséquent intégrées sous lesdits points 2° et 3° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10).

Dans le même ordre d'idées, la commission parlementaire propose de supprimer également l'article 6 contenant lui aussi des dispositions redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10). Ses dispositions restantes sont intégrées dans l'ancien article 13 (nouvel article 10) et plus précisément sous le paragraphe 2, point 4°.

Suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6, les articles suivants sont renumérotés et toutes les références d'articles sont adaptées en conséquence.

Amendement 3 – nouvel article 5 (ancien article 8)

La commission propose de modifier la première phrase du nouvel article 5 (ancien article 8) du projet de loi comme suit :

« Art. 8 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~10~~ 7 et comprenant : »

Commentaire de l'amendement 3

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article sous examen.

Amendement 4 – nouvel article 6 (ancien article 9)

La commission propose de modifier la première phrase du nouvel article 6 (ancien article 9) du projet de loi comme suit :

« Art. 9 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~10~~ 7 et comprenant : »

Commentaire de l'amendement 4

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article sous examen.

Amendement 5 – Nouvel article 7 (ancien article 10)

La commission propose de modifier le nouvel article 7 (ancien article 10) du projet de loi comme suit :

« Art. 10 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visé à l'article ~~7~~ 4 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles ~~8 5~~ et ~~9 6~~ est soumis aux limites suivantes :

- ~~1° pour la part variable, 100 pour cent des surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ;~~
- ~~2° pour la part fixe, 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;~~
- ~~3° pour l'aide globale, 30 pour cent du coût total du transport.~~
- 1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;
- 2° 30 pour cent du coût total du transport. »

Commentaire de l'amendement 5

Lors des nombreux échanges entre le gouvernement et la Commission européenne, cette dernière a fait part de son inquiétude quant au libellé de l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7), incompatible selon elle avec le point 107 des « *Lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires* » (Communication de la Commission 2008/C 184/07) qui prévoit que « [L]a Commission considère qu'il existe une présomption de nécessité et de proportionnalité de l'aide, lorsque l'intensité de l'aide reste inférieure aux valeurs suivantes :

- a) pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 100 % des coûts éligibles ;
- b) pour les aides à la réduction des coûts externes, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 50 % des coûts éligibles ;
- c) dans le cas d'aides à l'interopérabilité, 50 % des coûts éligibles. »

La commission parlementaire propose dès lors d'adapter l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) de manière à remédier à cette incompatibilité.

Le texte ainsi modifié a été envoyé aux services compétents de la Commission européenne.

Amendement 6 – Nouvel article 9 (ancien article 12)

La commission propose de modifier le nouvel article 9 (ancien article 12) du projet de loi comme suit :

« Art. 12 9. Demande de l'aide

(1) Pour l'année de démarrage du régime d'aide, les opérateurs peuvent déposer dans un délai d'un mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un dossier de candidature éligible à une aide auprès du ministre.

Pour les exercices suivants, les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard. Le dossier devra contenir les chiffres définitifs des opérations de transport effectuées lors du premier semestre de l'année de référence de même qu'une prévision pour le second semestre de cette année. Les chiffres définitifs du second semestre sont à introduire jusqu'au 31 janvier de l'année suivant l'année de référence.

(2) L'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an. L'opérateur introduit annuellement son dossier de candidature.

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article ~~13 10~~.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport appelant un soutien.

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 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 et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par :
 - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;

- b) l'Administration des contributions directes ;
 - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;
- Les attestations certifient ~~Attestations dont il ressort~~ que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;
- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
 - 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

(5) La partie d'information relative au transport d'UTI, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
- 3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;
- 4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article **13 10** ;
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

(6) La partie d'information relative au transport conventionnel de marchandises, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
- 2° une description détaillée du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;

- b) un relevé du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° le renseignement du surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure ;**
- 6° 5° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- 7° 6° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides. »

Commentaire de l'amendement 6

En raison de l'adaptation de l'ancien article 10 (nouvel article 7) concernant les limites d'aide suite aux échanges avec la Commission européenne, la commission parlementaire estime que le point 5° du paragraphe 6 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) est devenu superfétatoire et propose dès lors de le supprimer.

Par ailleurs, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article 9 (ancien article 12).

Étant donné que le Conseil d'État a encore signalé dans ses observations d'ordre légistique que le terme « respectivement » est employé de manière inappropriée, la commission parlementaire a adapté les formulations concernées.

Amendement 7 – Nouvel article 10 (ancien article 13)

La commission propose de modifier le nouvel article 10 (ancien article 13) du projet de loi comme suit :

« Art. 13 10. Critères d'éligibilité

(1) ~~Pour être éligible au présent régime d'aides, doivent être remplis les critères suivants~~ Les critères d'éligibilité au régime d'aides sont les suivants :

- 1° ~~L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et transporte des marchandises par chemin de fer ou par barge ;~~
- 1° ~~Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle~~ l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide pour le transport combiné ;
- 2° ~~L'~~opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide par service de transport conventionnel de marchandises.

(2) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

- 1° Le transport d'UTI :
 - a) ~~L~~es UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;
 - b) ~~L~~e transport est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
 - c) ~~L~~e transport est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.
- 2° Le transport ferroviaire intérieur :

Est éligible :

 - a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux **luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
 - i. comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;**

ii. comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.

- b) tout transport conventionnel de marchandises ~~entre deux sites luxembourgeois~~ **entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.
- 3° Le transport ferroviaire international d'UTI :
- Un train est éligible si :
- a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
 - b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;
 - c) **au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.**

4° Le transport fluvial **international** :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un port ou un terminal intermodal luxembourgeois et si :

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ; ou
- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.**

Après instruction, la décision du ministre sur l'éligibilité ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet. »

Commentaire de l'amendement 7

Suite à la remarque de la Haute Corporation, émise à l'égard de l'ancien article 13 (nouvel article 10), la commission parlementaire décide de supprimer le point 1° au paragraphe 1^{er} comme étant redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er}. Les points suivants sont renumérotés.

La commission parlementaire propose en outre d'adapter les points 2°, 3° et 4° du paragraphe 2 suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6 du projet de loi. Par conséquent, lesdits points contiennent dès à présent les dispositions non redondantes de ces articles.

Enfin, dans un but d'assurer une meilleure lisibilité, la commission parlementaire propose de supprimer le bout de phrase du nouveau point 1° du paragraphe 1^{er} « *Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle (...)* ». Cette formulation paraît en effet superflète, étant donné qu'une relation est toujours soit nouvelle, soit existante.

En ce qui concerne la lettre a) du point 2° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10) du projet de loi, la commission parlementaire propose de supprimer le mot « *luxembourgeois* » afin d'éviter un double emploi avec l'expression « *sur le territoire national* » à ladite lettre a).

Amendement 8 – Nouvel article 11 (ancien article 14)

La commission propose de modifier le nouvel article 11 (ancien article 14) du projet de loi comme suit :

« Art. 14 11. Octroi de l'aide

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article **12 9** ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

Si le montant budgétaire est inférieur aux sommes demandées, le montant est réparti au prorata des sommes disponibles.

Après vérification, le montant de l'aide octroyée est communiqué à l'opérateur par lettre recommandée. »

Commentaire de l'amendement 8

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence dans l'article sous examen.

Amendement 9 – Nouvel article 12 (ancien article 15)

La commission propose de modifier le nouvel article 12 (ancien article 15) du projet de loi comme suit :

« **Art. 15 12. Contrôle de l'aide**

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article ~~12 9~~ aux critères d'éligibilité définis à l'article ~~13 10~~.

Le ministre procède à une vérification annuelle des aides accordées sur base de la présente loi. »

Commentaire de l'amendement 9

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter les références dans l'article sous examen.

Amendement 10 – Nouvel article 13 (ancien article 16)

La commission propose de modifier le nouvel article 13 (ancien article 16) du projet de loi comme suit :

« **Art. 16 13. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues**

(1) Toute aide qui aurait été perçue en trop ou indûment doit être remboursée sans délai.

(2) Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi cesse volontairement son activité sur une relation au cours d'une période de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, il doit en informer le ministre sans délai et expliquer les motifs à la base de la cessation de l'activité. Au cas où l'opérateur démontre que la viabilité de la relation n'est pas assurée malgré l'obtention d'une aide, aucun remboursement n'est sollicité. Au cas où la cessation de l'activité sur une relation viable a été volontaire, le ministre demande le remboursement total de l'aide versée.

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article ~~12 9~~, ~~à moins que le ministre, sur la base d'une demande motivée de l'entreprise, n'en décide autrement.~~

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de la subvention augmentée des intérêts légaux. »

Commentaire de l'amendement 10

Dans son avis du 25 octobre 2022 la Haute Corporation a émis une opposition formelle à l'endroit de l'ancien article 16 (nouvel article 13) qui prévoit que le ministre peut décider d'octroyer tout de même l'aide à un opérateur ayant fourni des « renseignements sciemment inexacts ou incomplets » ou qui « ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide » sans toutefois préciser les critères y relatifs.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation et de supprimer le dernier bout de phrase du

premier alinéa du paragraphe 3, étant donné qu'un opérateur sciemment fautif ne devrait avoir droit à une aide quelconque.

Amendement 11 – Nouvel article 14 (ancien article 17)

La commission propose de modifier le nouvel article 14 (ancien article 17) du projet de loi comme suit :

« Art. 17 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec ~~le droit européen~~ la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article ~~10 7~~. »

Commentaire de l'amendement 11

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

Amendement 12 – Nouvel article 15 (ancien article 18)

La commission propose de modifier le nouvel article 15 (ancien article 18) du projet de loi comme suit :

« Art. 18 15. Suivi des aides octroyées

La documentation relative aux aides octroyées au titre de la présente loi est conservée par le ministre pendant dix ans à partir de la date d'octroi.

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article ~~12 9~~ et les critères d'attribution des aides ont été respectés. »

Commentaire de l'amendement 12

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

Amendement 13 – Nouvel article 16 (ancien article 20)

La commission propose de modifier le nouvel article 16 (ancien article 20) du projet de loi comme suit :

« Art. 20 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre ~~2026~~**27**.

Les dispositions de la présente loi restent cependant applicables aux aides octroyées sous son empire.

Les engagements contractés par l'État et les opérateurs sur la base desdites dispositions gardent toute leur valeur et continuent d'être exécutés sur la base de celles-ci.

Les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé ~~après le~~ **à partir du** 1^{er} janvier ~~2022~~**23**.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. »

Commentaire de l'amendement 13

La loi en projet ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision favorable de la Commission européenne. Selon l'avis de la Haute Corporation du 25 octobre 2022, il convient dès lors d'insérer une clause dite de « standstill », conditionnant le régime d'aides mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne qui ne s'est pas encore prononcée au moment de l'adoption de l'avis du Conseil d'État. La commission parlementaire décide dès lors de faire droit à la recommandation formulée par la Haute Corporation d'insérer le texte proposé par cette dernière.

En outre, il est décidé de faire droit au souhait de la Commission européenne de supprimer la clause de rétroactivité du régime d'aide envisagé, régime qui s'appliquera par conséquent du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2027 et non plus du 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2026.

*

Je vous saurais gré, Monsieur le Président, si le Conseil d'État pouvait émettre son avis de façon à permettre à la Chambre des Députés de procéder au vote sur le projet de loi sous rubrique encore avant la fin de l'année 2022.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE MODIFIE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**,
les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial

Art. 1^{er}. Champ d'application

Sont visés par la présente loi, tous les opérateurs situés sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, qui acheminent des unités de transport intermodal ou du fret conventionnel par chemin de fer, ou par barge.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises, ci-après « CIM », appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;
- 2° « bulletin de freinage » : tout document rédigé conformément aux préconisations IRS (International Railway Solution) de l'UIC « préconisations « International railway solution » de l'International union of railways » relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains ;
- 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément ~~aux articles 4, 5 et 6~~ **à l'article 10, paragraphe 2** ;
- 4° « twenty foot equivalent unit », ci-après « TEU » : 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 ;
- 5° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 6° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 7° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;

- 8° « transport combiné de marchandises » : transport de marchandises se faisant par le biais d'une UTI ;
- 9° « transport conventionnel de marchandises » : transport de marchandises ne se faisant pas par le biais d'une UTI mais directement sur un wagon ou sur une barge ;
- ~~10° « service de transport ferroviaire conventionnel » : ensemble de transports par rail effectués pour répondre aux besoins logistiques d'un client, d'un ou plusieurs points de chargement vers un ou plusieurs points de déchargement, organisés en fonction des plans de transport ;~~
- 11° 10° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » :
- a) s'agissant d'un transport d'UTI : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
 - b) s'agissant d'un transport ferroviaire conventionnel de marchandises : le surcoût porté par l'opérateur pour l'utilisation du réseau ferroviaire luxembourgeois et de la sécurité ferroviaire ;
 - c) s'agissant d'un transport fluvial conventionnel de marchandises : le tarif payé par l'opérateur pour le transbordement proprement dit des marchandises ;
- ~~12°~~ 11° « différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge » : l'économie des coûts externes pour l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial par rapport au transport par route. Le calcul se base sur une moyenne en euros par tonnes-kilomètres des pays de l'Union européenne ;
- ~~13°~~ 12° « coût total du transport » : le coût total du transport comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de manœuvres et/ou ou de transbordement.

Art. 3. Dispositions générales

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », peut accorder des aides en faveur du transport ferroviaire et fluvial de marchandises.

Les aides allouées dans la limite des crédits budgétaires prévus pour le transport ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

- 1° les aides au transport ferroviaire intérieur, conventionnel et d'UTI ;
- 2° les aides au transport ferroviaire international d'UTI ;
- 3° les aides au transport fluvial international, conventionnel et d'UTI.

Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur

Peuvent faire l'objet d'une aide :

1° tout transport d'UTI :

- a) ~~entre deux terminaux situés sur le territoire luxembourgeois et organisé au moins sur 20 kilomètres ;~~
- b) ~~comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États ;~~
- c) ~~comprenant la distribution d'UTI venant d'autres États par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg ;~~

2° tout transport ferroviaire conventionnel de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement/déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois et organisé sur au moins 5 kilomètres.

Art. 5. Aide au transport ferroviaire international d'UTI

Tout service international au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, dont l'opérateur supporte, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné, peut faire l'objet d'une aide.

Art. 6. Aide au transport fluvial international

~~Tout service au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, dont l'opérateur supporte, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service fluvial, peut faire l'objet d'une aide.~~

Art. 7 4. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

1° une part fixe par train (X) :

$X = 1\ 600$ euros ;

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées ou du nombre de wagons dédiés au transport conventionnel de marchandises (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y) :

a) $Y = 30$ euros par UTI manutentionnée dans le cas d'un transport d'UTI ;

b) $Y = 7$ euros par wagon dans le cas d'un transport conventionnel de marchandises.

La formule est la suivante : $X + Y*Z$.

Art. 8 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 10 7 et comprenant :

1° une part fixe par train (X), dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance :

a) $X = 1\ 600$ euros pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres ;

b) $X = 1\ 200$ euros pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres ;

c) $X = 600$ euros pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres ;

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure (Y) :

$Y = 30$ euros pour une manutention verticale ou horizontale.

La formule est la suivante : $X + Y*Z$.

Art. 9 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 10 7 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

$X = 3\ 600$ euros ;

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées ou de tranches de 50 tonnes transportées (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y) :

$Y = 30$ euros ;

Z = nombre d'UTI manutentionnées ou du nombre de tranches de 50 tonnes transportées.

La formule est la suivante : $X + Y*Z$.

Art. 10 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visé à l'article 7 4 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles 8 5 et 9 6 est soumis aux limites suivantes :

~~1° pour la part variable, 100 pour cent des surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ;~~

~~2° pour la part fixe, 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;~~

~~3° pour l'aide globale, 30 pour cent du coût total du transport.~~

1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;

2° 30 pour cent du coût total du transport.

Art. 11 8. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 12 9. Demande de l'aide

(1) Pour l'année de démarrage du régime d'aide, les opérateurs peuvent déposer dans un délai d'un mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un dossier de candidature éligible à une aide auprès du ministre.

Pour les exercices suivants, les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard. Le dossier devra contenir les chiffres définitifs des opérations de transport effectuées lors du premier semestre de l'année de référence de même qu'une prévision pour le second semestre de cette année. Les chiffres définitifs du second semestre sont à introduire jusqu'au 31 janvier de l'année suivant l'année de référence.

(2) L'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an. L'opérateur introduit annuellement son dossier de candidature.

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article ~~13~~ 10.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport appelant un soutien.

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 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 et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par :
 - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - b) l'Administration des contributions directes ;
 - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

Les attestations certifient ~~Attestations dont il ressort~~ que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;
- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

(5) La partie d'information relative au transport d'UTI, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;

- d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 2 ;
- 3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;
- 4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article ~~13 10~~ ;
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

(6) La partie d'information relative au transport conventionnel de marchandises, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
- 2° une description détaillée du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :
- a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- b) un relevé du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° le renseignement du surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure ;**
- ~~6°~~ 5° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- 7° ~~6°~~ une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

Art. 13 10. Critères d'éligibilité

(1) ~~Pour être éligible au présent régime d'aides, doivent être remplis les critères suivants~~ Les critères d'éligibilité au régime d'aides sont les suivants :

- 1° ~~L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et transporte des marchandises par chemin de fer ou par barge ;~~
- 1° ~~Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle~~ l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide pour le transport combiné ;
- 2° ~~L'~~opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide par service de transport conventionnel de marchandises.

(2) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

1° Le transport d'UTI :

- a) Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;
- b) Le transport est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
- c) Le transport est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.

2° Le transport ferroviaire intérieur :

Est éligible :

- a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux **luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
 - i. comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;**
 - ii. comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.**
- b) tout transport conventionnel de marchandises **entre deux sites luxembourgeois entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.

3° Le transport ferroviaire international d'UTI :

Un train est éligible si :

- a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.**

4° Le transport fluvial **international** :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un port ou un terminal intermodal luxembourgeois et si :

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
ou
- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.**

Après instruction, la décision du ministre sur l'éligibilité ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet.

Art. 14 11. Octroi de l'aide

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article **12 9** ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

Si le montant budgétaire est inférieur aux sommes demandées, le montant est réparti au prorata des sommes disponibles.

Après vérification, le montant de l'aide octroyée est communiqué à l'opérateur par lettre recommandée.

Art. 15 12. Contrôle de l'aide

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article **12 9** aux critères d'éligibilité définis à l'article **13 10**.

Le ministre procède à une vérification annuelle des aides accordées sur base de la présente loi.

Art. 16 13. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues

(1) Toute aide qui aurait été perçue en trop ou indûment doit être remboursée sans délai.

(2) Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi cesse volontairement son activité sur une relation au cours d'une période de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, il doit en informer le ministre sans délai et expliquer les motifs à la base de la cessation de l'activité. Au cas où l'opérateur démontre que la viabilité de la relation n'est pas assurée malgré l'obtention d'une aide, aucun remboursement n'est sollicité. Au cas où la cessation de l'activité sur une relation viable a été volontaire, le ministre demande le remboursement total de l'aide versée.

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article **12 9**, ~~à moins que le ministre, sur la base d'une demande motivée de l'entreprise, n'en décide autrement.~~

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de la subvention augmentée des intérêts légaux.

Art. 17 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec ~~le droit européen~~ la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article **10 7**.

Art. 18 15. Suivi des aides octroyées

La documentation relative aux aides octroyées au titre de la présente loi est conservée par le ministre pendant dix ans à partir de la date d'octroi.

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article **12 9** et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 19. Dispositions pénales

Les personnes qui ont obtenu une aide au sens de la présente loi sur la base de renseignements sciemment inexacts ou incomplets, sont passibles des peines prévues à l'article 496 du Code pénal.

Art. 20 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre **2026**~~27~~.

Les dispositions de la présente loi restent cependant applicables aux aides octroyées sous son empire.

Les engagements contractés par l'État et les opérateurs sur la base desdites dispositions gardent toute leur valeur et continuent d'être exécutés sur la base de celles-ci.

Les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé **après le à partir du 1^{er} janvier 2022**~~23~~.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Art. 21 17. Abrogation

La loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné est abrogée.

Art. 22. Compétence des tribunaux

En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, les juridictions luxembourgeoises sont compétentes.