

N° 8034⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(16.12.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente-Rapporteuse ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 27 juin 2022 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un résumé du projet de loi, d'une fiche financière et d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 25 octobre 2022.

Lors de la réunion du 1^{er} décembre 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapporteuse.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 5 décembre 2022.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 13 décembre 2022.

La commission parlementaire a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'État en date du 16 décembre 2022. Au cours de la même réunion, la commission a également examiné et adopté le présent rapport.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi de 17 articles et de 4 annexes se propose de soutenir le transport ferroviaire et fluvial en tant qu'éléments importants d'une politique de mobilité durable et respectueuse de l'environnement aussi bien en ce qui concerne le transport conventionnel que le transport combiné ou intermodal. Son double objectif est d'un côté la prolongation du régime d'aide actuel en faveur du transport combiné et de l'autre côté l'extension du champ d'application en ce qui concerne le transport conventionnel.

L'objectif politique du régime d'aide envisagé reste donc similaire à celui poursuivi avec le régime initial de 2015 et avec le régime actuel. Il s'agit de favoriser le transport ferroviaire et le transport fluvial par rapport au transport routier, préféré par les opérateurs en raison de son coût plus faible et de sa plus grande flexibilité. Cette préférence pour le transport routier contribue cependant à

l'encombrement des routes luxembourgeoises et européennes et par conséquent aux émissions de dioxyde de carbone au Luxembourg.

L'extension du régime d'aide actuel vise à encourager de nouveaux opérateurs, non concernés par le transport combiné, à privilégier le transport de marchandises par trains ou barges afin d'augmenter la part du rail et du fluvial par l'acheminement notamment des conteneurs maritimes et des semi-remorques ainsi que le déplacement des marchandises entre centres d'activités.

Le projet de loi modifie par ailleurs quelques modalités du régime actuel, sans toucher aux principes de base. Ainsi, la différence entre les manutentions verticales (30 euros) et les manutentions horizontales (10 euros) n'est plus justifiée et le projet de loi propose dès lors d'aligner le montant de l'aide à celui des manutentions verticales, respectivement d'appliquer une compensation de 30 euros indépendamment du type de manutention.

Les nouvelles aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé à partir du 1^{er} janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2027 inclus.

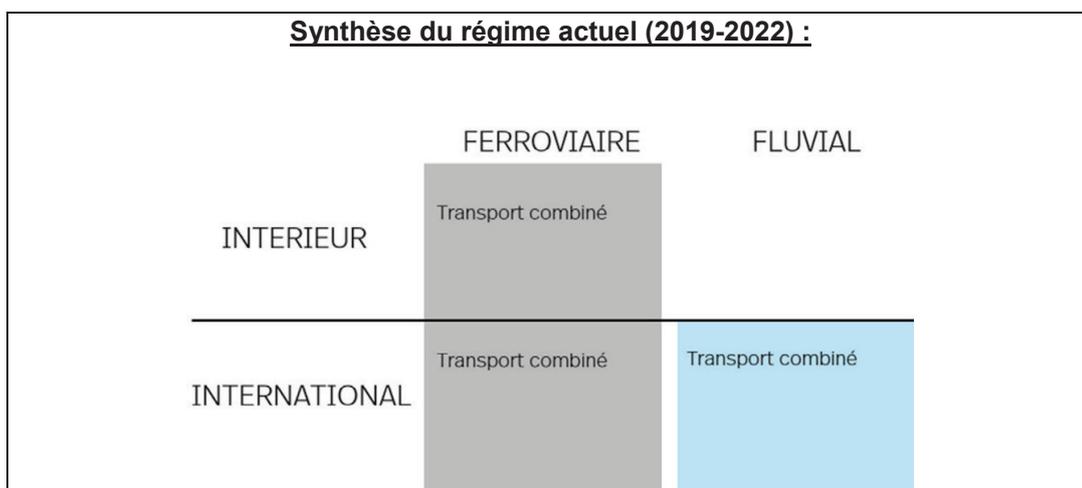
Toutefois, ce projet de loi ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision finale de la Commission européenne déclarant le régime d'aides proposé compatible avec le marché intérieur. La notification y relative a été déposée en date du 29 mars 2022 à la Commission européenne, suite à une première information réalisée en date du 4 octobre 2021.

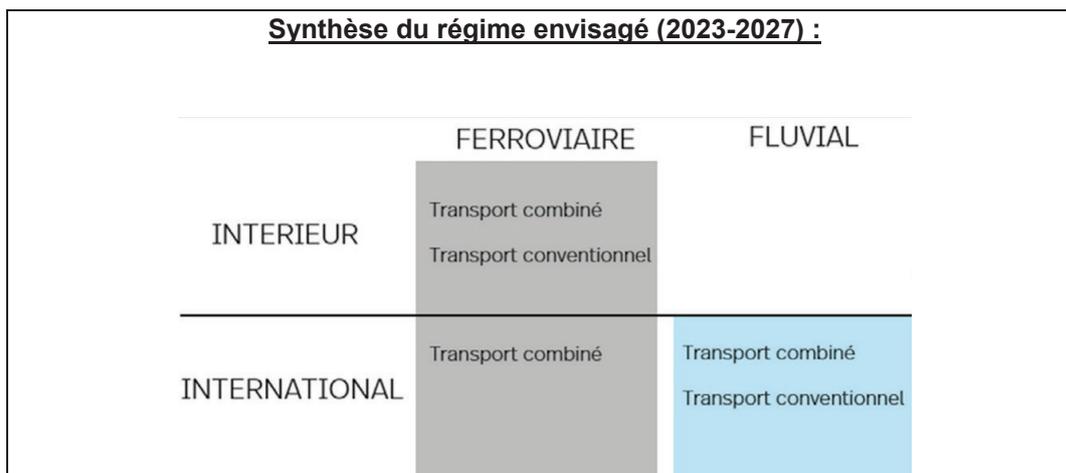
Au cas où cet accord interviendrait après le 31 décembre 2022, le régime s'appliquera néanmoins rétroactivement à partir du 1^{er} janvier 2023.

Considérations générales

Le régime d'aide luxembourgeois en faveur du transport combiné actuellement en vigueur couvre la période 2019-2022 et a donné suite au régime d'aide initial de 2015. Le régime actuellement en vigueur se concentre exclusivement sur le transport combiné et couvre trois types d'aide :

- Les aides allouées au transport ferroviaire intérieur d'unités de transport intermodal (ci-après « UTI ») ;
- Les aides allouées au transport ferroviaire international d'UTI et ;
- Les aides allouées au transport fluvial international d'UTI.





Le trafic intermodal continue à être grevé de coûts supplémentaires par rapport au transport routier. Par conséquent, il est nécessaire de continuer à soutenir, jusqu'au 31 décembre 2027, le transport ferroviaire intérieur d'UTI et le transport ferroviaire et fluvial international d'UTI afin d'éviter, à l'expiration du régime en vigueur, un glissement des opérateurs vers les axes routiers.

***Extension du régime en ce qui concerne
le transport ferroviaire***

Force est de constater que le nombre de trains transportant du fret conventionnel diminue alors que le transport de marchandises augmente. Il est donc désormais nécessaire de corriger cette défaillance du marché du fret ferroviaire conventionnel afin d'éviter un glissement du transport ferroviaire conventionnel vers la route, mais aussi afin d'encourager de nouveaux opérateurs à favoriser le transport ferroviaire par rapport au transport routier. Cette mesure permettra de décongestionner davantage les routes.

Le champ d'application du régime envisagé sera donc étendu au transport de fret ferroviaire conventionnel intérieur. Pour rappel, le régime en vigueur ne s'applique qu'aux aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI et aux aides au transport ferroviaire international d'UTI.

***Extension du régime en ce qui concerne
le transport fluvial***

Le transport fluvial conventionnel est également sujet à une défaillance du marché. Les opérateurs favorisent le transport routier alors que le Luxembourg est bordé par la Moselle à sa frontière avec l'Allemagne. Suffisamment large et profonde, cette rivière permet la circulation d'embarcations d'une longueur de 135 mètres et par conséquent le transport de nombreuses marchandises.

Il s'agit donc de soutenir les opérateurs qui préféreraient le réseau fluvial au réseau routier et qui organiseraient le transport combiné ou conventionnel de marchandises au départ ou à l'arrivée d'un port situé au Luxembourg. Ce projet de loi étendra donc le régime actuellement en vigueur, supportant exclusivement le transport fluvial combiné international.

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (25.10.2022)

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État a formulé, outre des observations d'ordre légistique, un certain nombre de remarques à l'égard des articles 2 à 6, 13, 17, 19, 20 et 22, ainsi qu'une opposition formelle l'égard de l'article 16.

A l'article 16, paragraphe 3, le projet de loi initial a prévu que le ministre puisse 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* ». Or, l'octroi d'aides relève d'une matière réservée à la loi formelle en vertu des articles 99 et 103 de la Constitution et le pouvoir législatif ne peut pas se dessaisir de ces matières et charger le ministre d'un pouvoir discrétionnaire soit pour octroyer l'aide à un opérateur fautif sans que soient précisés dans la loi même les critères qui sont à la base de sa décision, soit pour pouvoir en décider autrement « *sur la base d'une demande motivée de l'entreprise* ».

En ce qui concerne l'article 20, la Haute Corporation précise par ailleurs que la loi en projet ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision favorable de la Commission européenne quant à la compatibilité de la prolongation du régime et à son extension au transport ferroviaire de fret conventionnel et au transport fluvial combiné international avec l'article 93 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Le Conseil d'État propose 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, sauf si, au moment du vote du projet de loi sous revue, une décision favorable de la Commission européenne a été rendue.

Il est renvoyé au commentaire des articles pour une vue détaillée des remarques du Conseil d'État et de la suite donnée.

Avis du Conseil d'Etat (13.12.2022)

Le Conseil d'Etat constate dans son avis complémentaire que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a donné suite aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 25 octobre 2022 et qu'il peut dès lors lever son opposition formelle.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit le champ d'application du projet de loi.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État constate qu'au point 9° relatif à la définition du transport conventionnel de marchandises, il suffit d'indiquer qu'il s'agit du transport qui ne se fait pas au moyen d'UTI ; la précision selon laquelle le transport se fait directement sur un wagon ou une barge étant superflète et donc à supprimer.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer cette précision au point 9°.

En outre, le Conseil d'État est d'avis que la définition du service de transport ferroviaire conventionnel au point 10° est superflète. En effet, le point 9° définit déjà ce qu'il y a lieu d'entendre par transport conventionnel. Le transport ferroviaire étant de toute évidence effectué par la voie du rail, il semble superflète d'introduire une définition *ad hoc*. S'il était quand même prévu de maintenir une telle définition, la Haute Corporation estime qu'il y aurait alors lieu d'introduire une définition du service de transport fluvial conventionnel.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer le point 10°.

En outre, la commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

À noter encore que, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence au point 3 de l'article 2.

La commission propose par conséquent 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 ;** »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 3

L'article 3 consiste en l'énumération de toutes les aides en faveur du transport combiné et conventionnel, ferroviaire et fluvial.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que pour une meilleure lisibilité, à l'alinéa 2, il y aurait lieu de viser avec plus de précision les types d'aides accordées. Ainsi, au point 1°, le Conseil d'État demande aux auteurs de viser le « transport ferroviaire intérieur, conventionnel et d'UTI ». Au point 3°, il y a lieu de viser le « transport fluvial international, conventionnel et d'UTI ».

La commission décide de faire droit aux suggestions du Conseil d'État.

Articles 4, 5 et 6 – supprimés

L'article 4 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport ferroviaire intérieur (conventionnel et combiné) peut être allouée.

L'article 5 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport international d'UTI (combiné) peut être allouée.

L'article 6 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport fluvial (conventionnel et combiné) peut être allouée.

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 décide de supprimer par voie d'amendement 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 décide de supprimer également par voie d'amendement 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.

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 4 (ancien article 7)

L'article présente le calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 5 (ancien article 8)

L'article présente le calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

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.

La commission décide par conséquent 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 : »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 6 (ancien article 9)

L'article présente le calcul de l'aide en cas de transport fluvial.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

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.

La commission décide par conséquent 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 : »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 7 (ancien article 10)

L'article contient les limites de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

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 décide 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.

La commission décide par conséquent 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. »**

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 8 – ancien article 11

L'article décrit l'aide comme une subvention directe.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (ancien article 12)

L'article décrit la procédure de demande de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

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.

La commission décide par conséquent 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 :
- 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 ;
 - un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - 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 ;
 - 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 :
- 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 ;
 - 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 ;
 - 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° 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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 10 (ancien article 13)

L'article énumère les critères d'éligibilité au régime d'aide.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1^{er}, le point 1^o est redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er} et est donc à supprimer. Au paragraphe 2, les conditions d'éligibilité du point 2^o sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 4. Les conditions d'éligibilité du point 3^o, lettre a), sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 5. Ces redondances sont à supprimer. Il est renvoyé aux observations à l'endroit des articles 4 et 5.

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^o au paragraphe 1^{er} comme étant redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er}. Les points suivants sont renumérotés.

La commission parlementaire décide en outre d'adapter les points 2^o, 3^o et 4^o 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 décide de supprimer le bout de phrase du nouveau point 1^o du paragraphe 1^{er} « *Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle (...)* ». Cette formulation paraît en effet superflue, étant donné qu'une relation est toujours soit nouvelle, soit existante.

En ce qui concerne la lettre a) du point 2^o 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).

La commission décide par conséquent 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^o 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^o 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^o 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^o 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^o 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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 11 (ancien article 14)

L'article décrit la procédure d'octroi de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

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

La commission décide par conséquent 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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 12 (ancien article 15)

L'article décrit la procédure de contrôle de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

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

La commission décide par conséquent 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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 13 (ancien article 16)

L'article décrit la procédure à respecter en cas de cessation, de modification d'activité ou d'aides indûment perçues par l'opérateur bénéficiaire.

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.

La commission décide par conséquent 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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État constate que par l'amendement sous examen, la possibilité pour le ministre de décider du maintien de l'aide si le bénéficiaire a fourni des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne s'est pas conformé aux obligations souscrites en contrepartie de l'octroi de l'aide est supprimée. Le Conseil d'État peut dès lors lever son opposition formelle à cet égard.

Nouvel article 14 (ancien article 17)

L'article décrit les règles de cumul.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de se référer non pas au « droit européen » mais à « la législation de l'Union européenne ».

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

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

La commission décide par conséquent 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**. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 15 (ancien article 18)

L'article prévoit les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

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

La commission décide par conséquent 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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 19

L'article 19 contient des dispositions pénales.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État relève qu'il est surabondant de prévoir que 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 », étant donné que les articles 496-1 à 496-3 du Code pénal s'appliquent de toute façon. Le Conseil d'État propose dès lors de supprimer l'article sous revue.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État est fondée et décide par conséquent de supprimer l'article 19. Les articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

Nouvel article 16 (ancien article 20)

L'article 20 prévoit une durée d'application de la présente loi jusqu'au 31 décembre 2026.

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 et 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 à partir du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2027 et non plus à partir du 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2026.

La commission décide par conséquent 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~~ **2027**.

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**.

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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 17 (ancien article 21)

L'article prévoit l'abrogation de la loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 22 – supprimé

L'article sous examen traite de la compétence des tribunaux en cas de litige.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État relève que l'article sous revu est à supprimer, pour être superfétatoire au vu des règles générales de compétence en matière juridictionnelle.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État est fondée et décide par conséquent de supprimer l'ancien article 22.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°8034 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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 « 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 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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- 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 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. 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. 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 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. 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 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. 7. Limites de l'aide

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

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

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. 8. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 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 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 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 et au tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 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 et au tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 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 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 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 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - b) un relevé du nombre de wagons par train et de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 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° 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 ;
- 6° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant l'objet d'une aide par le présent régime d'aides.

Art. 10. Critères d'éligibilité

(1) Les critères d'éligibilité au régime d'aides sont les suivants :

- 1° 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 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 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. 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 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. 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 9 aux critères d'éligibilité définis à l'article 10.

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

Art. 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 9.

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

Art. 14. Règles de cumul

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

Art. 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 9 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2027.

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 à partir du 1^{er} janvier 2023.

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. 17. Abrogation

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

*

ANNEXE 1

Transport d'UTI – Vue générale

	<i>Année de demande d'aide</i>	<i>Prévision pour l'année suivante</i>
Nom lieu de départ		
Nom lieu d'arrivée		
Distance totale		
Origine/provenance des volumes ciblés		
Proportion approximative des volumes issus de la Grande Région		
Nombre de trains ou de barges par semaine		
Nombre de trajets par an		
Nombre d'UTI transportées par an		
Nombre d'UTI manutentionnées par an		

*

ANNEXE 2

Transport d'UTI – Vue détaillée

Tableau 1 – Transport par train

Opérateur
Numéro contrat
Date du départ du train
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Nombre de wagons par train

Capacité train en TEU
Poids des caisses et marchandises des UTI transportées en tonne
Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne
Type de manutention (horizontale ou verticale)
Type d'UTI (container ou semi-remorque)
Nombre d'UTI transportées par train
Nombre d'UTI manutentionnées par train
Coûts de circulation du train
Coûts des wagons par train
Coûts administratifs par train
Coûts de transbordement par train
Coûts totaux par train

Tableau 2 – Transport par barge

Opérateur
Numéro contrat
Date du départ de la barge
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Capacité barge en TEU
Poids des caisses et marchandises des UTI transportées en tonne
Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne
Nombre d'UTI transportées par barge
Nombre d'UTI manutentionnées par barge
Coûts de circulation par barge
Coûts administratifs par barge
Coûts de transbordement par barge
Coûts totaux par barge

ANNEXE 3

Transport conventionnel de marchandises – Vue générale

	<i>Année de demande d'aide</i>	<i>Prévision pour l'année suivante</i>
Nom lieu de départ		
Nom lieu d'arrivée		
Distance totale		
Proportion approximative des volumes issus de la Grande Région		
Nombre de trains ou de barges par semaine		
Nombre de trajets par an		
Pour les trains : Nombre de wagons acheminés par an		
Pour les barges : Nombre de tonnes transportées par an		
Pour les barges : Nombre de tonnes manutentionnées par an		
Pour les barges : Nombre de tranches de 50 tonnes manutentionnées par an		

*

ANNEXE 4

Transport conventionnel de marchandises – Vue détaillée

Tableau 1 – Transport par train

Opérateur
Référence du bulletin de freinage
Date du départ du train
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Nombre de wagons acheminés par train
Poids des wagons et marchandises transportées en tonne
Coûts de circulation par train
Coûts des wagons par train
Coûts administratifs par train
Coûts totaux par train

Tableau 2 – Transport par barge

Opérateur
Numéro contrat
Date du départ de la barge
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Capacité barge en tonne
Poids des marchandises transportées en tonne par barge
Poids des marchandises manutentionnées en tonne par barge
Nombre de tranches de 50 tonnes manutentionnées par barge
Coûts de circulation par barge
Coûts administratifs par barge
Coûts de transbordement par barge
Coûts totaux par barge

Luxembourg, le 16 décembre 2022

La Présidente-Rapportrice,
Chantal GARY

