

Loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 juillet 2020 et celle du Conseil d'État du 17 juillet 2020 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

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 les unités de transport intermodal 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° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° « 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 ;
- 4° « 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 ;
- 5° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » : 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 ;
- 8° « 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 ;
- 9° « coût total du transport » : le coût total du transport des UTI manutentionnées 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 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 combiné ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

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

Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI

Toutes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 kilomètres ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide.

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

Tout service international au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg peut faire l'objet d'une aide.

Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné 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 (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures :
 $Y = 30$ euros.

La formule est la suivante : $X + Y \cdot \text{UTI}$.

Art. 7. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 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 (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure :
 - a) $Y = 30$ euros pour une manutention verticale ;
 - b) $Y = 10$ euros pour une manutention horizontale.

La formule est la suivante : $X + Y \cdot \text{UTI}$.

Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 et comprenant :

- 1° une part fixe par barge (X) :
 $X = 3\,600$ euros ;

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

$$Y = 30 \text{ euros.}$$

La formule est la suivante : $X + Y \cdot \text{UTI}$.

Art. 9. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visée aux articles 7 et 8 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 des UTI manutentionnées.

Art. 10. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 11. 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 12.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné 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 ;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 combiné, 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 combiné que l'opérateur organise au cours de

- l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. 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 le tableau 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou 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 12, paragraphe 1^{er}, points 5 et 6.
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du 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 30 juin 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.

Art. 12. Critères d'éligibilité

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

- 1° L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et achemine des unités de transport intermodal par chemin de fer ou par barge ;
- 2° Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;
- 3° 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 ;
- 4° Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- 5° Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
- 6° Le transport combiné 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) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

- 1° le transport combiné ferroviaire intérieur :
Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.
- 2° le transport combiné ferroviaire international :
Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.
- 3° le transport combiné fluvial international :
Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg.

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. 13. 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 11 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 et 2. 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. 14. 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 11 aux critères d'éligibilité définis à l'article 12.

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

Art. 15. 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 11, 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. 16. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec le droit européen dans la limite des seuils prévus à l'article 9.

Art. 17. 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 11 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 18. 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. 19. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2022.

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 1^{er} janvier 2019.

ANNEXE 1

	Année de demande d'aide	Prévision pour l'année suivante
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

Tableau 1 - Transport par train

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

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

Tableau 2 - Transport par barge

Opérateur
Numéro contrat
Date du départ de la barge
Semaine du calendrier

Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne
Capacité barge en TEU
Nombre d'UTI transportées par barge
Nombre d'UTI manutentionnées par barge
Coûts par barge :
Coûts de circulation de la barge
Coûts administratifs par barge
Coûts de transbordement par barge
Coûts totaux par barge
Coûts par UTI manutentionnée :
Coûts de circulation de la barge par UTI manutentionnée
Coûts des barges par UTI manutentionnée
Coûts administratifs par UTI manutentionnée
Coûts de transbordement par UTI manutentionnée
Coûts totaux par UTI manutentionnée

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Cabasson, le 31 juillet 2020.
Henri

