

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

N° CE : 61.052

**Amendements suite à l'avis du
Conseil d'Etat du 25 octobre 2022**

I.

Commentaire introductif

Le Conseil d'Etat a formulé un certain nombre d'observations dans son avis du 25 octobre 2022. Les auteurs du projet de loi ont tenu compte de la totalité des recommandations faites par le Conseil d'Etat et ont remédié à tous les points de critique exprimés par la Haute Corporation dans son avis.

Les recommandations de nature législative ont été transposées et incorporées dans le projet de loi sous objet, sans pour autant être mentionnées aux commentaires des amendements ci-dessous. Les corrections sont présentées dans le corps du texte en mode **gras et souligné** et les dispositions à supprimer sont présentées en mode ~~barré~~.

Les amendements, respectivement les modifications à intégrer au texte coordonné se présentent donc comme suit :

II.

**Amendements
au projet de loi relative
à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial**

Les modifications et propositions d'amendements à apporter au texte initial qui tiennent compte des observations du Conseil d'Etat, ainsi que de l'opposition formelle prononcée, se présentent comme suit :

1. Modification de l'article 2

1.1. Texte proposé

« **Art. 2.** (...) »

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 ;~~

(...). »

1.2. Commentaire

Comme proposé par le Conseil d'Etat au point 9° relatif à la définition du transport conventionnel de marchandises, la précision selon laquelle le transport se fait directement sur un wagon ou une barge est supprimée, étant donné qu'il suffit d'indiquer qu'il s'agit du transport qui ne se fait pas au moyen d'UTI.

Le point 10° relatif à la définition du service de transport ferroviaire conventionnel est également supprimé. En effet, comme le Conseil d'Etat l'indique, le point 9° définit déjà ce qu'il y a lieu d'entendre par transport conventionnel.

Suite à cette suppression, les définitions suivantes sont renumérotées.

2. Amendement de l'article 3

2.1. Texte proposé

« Art. 3. (...)

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. »

2.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat estime, à des fins de meilleure lisibilité, de viser avec plus de précision les types d'aides accordées à l'alinéa 2 de l'article 3. Il demande à ce que soit visé au point 1° le « transport ferroviaire intérieur, conventionnel et d'UTI ». Au point 3°, il demande de viser le « transport fluvial international, conventionnel et d'UTI ».

3. Suppression des anciens articles 4, 5 et 6

Les articles 4 et 5 sont supprimés étant donné que, selon l'avis de la Haute Corporation, leurs conditions d'éligibilité sont redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13,

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

Dans le même ordre d'idées, les auteurs du projet de loi ont décidé 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 adaptées.

4. Amendement de l'ancien article 10 (nouvel article 7)

4.1. Texte proposé

« 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. »

4.2. Commentaire

Lors des nombreux échanges entre les auteurs du projet de loi 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. »

L'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) est ainsi adapté de manière à remédier à cette incompatibilité. La modification ainsi libellée a été envoyée aux services compétents de la Commission européenne.

5. Amendement de l'ancien article 12 (nouvel article 9)

5.1. Texte proposé

« Art. 9. [...]

(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. »

5.2. Commentaire

Suite à l'adaptation de l'ancien article 10 (nouvel article 7) concernant les limites d'aide suite aux échanges avec la Commission européenne, le point 5° du paragraphe 6 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) est superfétatoire et à supprimer.

6. Amendement de l'ancien article 13 (nouvel article 10)

6.1. Texte proposé

« Art. 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~~, 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. »

6.2. Commentaire

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

Ensuite les points 2°, 3° et 4° du paragraphe 2 sont adaptés suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6 du projet de loi et contiennent dès à présent les dispositions non redondantes de ces articles.

Enfin, dans un but d'une meilleure lisibilité, les auteurs du projet de loi ont supprimé le premier 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 superfétatoire étant donné qu'une relation est toujours soit nouvelle, soit existante.

Aussi à la lettre a) du point 2° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10) du projet de loi, le mot « *luxembourgeois* » est supprimé pour raison de double emploi avec l'expression « *sur le territoire national* » à ladite lettre a).

7. Amendement de l'ancien article 16 (nouvel article 13) (opposition formelle)

7.1. Texte proposé

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

[...]

(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. »

7.2. Commentaire

La Haute Corporation s'oppose formellement dans son avis que l'ancien article 16 (nouvel article 13) 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 préciser les critères y relatifs.

Afin d'y remédier et pour que l'opposition formelle soit levée, les auteurs du projet de loi ont suivi le conseil de la Haute Corporation et supprimé 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.

8. Modification de l'ancien article 17 (nouvel article 14)

8.1. Texte proposé

« Art. 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~~. »

8.2. Commentaire

La suggestion du Conseil d'Etat de se référer non pas au « droit européen » mais à « la législation de l'Union européenne » est suivie.

9. Suppression de l'ancien article 19

L'ancien article 19 est supprimé, tel que proposé par le Conseil d'Etat, étant donné 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 ». Les articles 496-1 à 496-3 du Code pénal s'appliquent de toute façon.

Les articles subséquents sont renumérotés suite à la suppression de l'article 19.

10. Amendement de l'ancien article 20 (nouvel article 16) et insertion d'une clause suspensive

10.1. Texte proposé

« Art. 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 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. »

10.2. Commentaire

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, 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 du présent avis. Les auteurs du projet de loi sous rubrique ont suivi le souhait de la Haute Corporation et ont inséré le texte proposé par cette dernière.

Un dernier amendement est inséré afin de faire droit au souhait de la Commission européenne de supprimer la clause de rétroactivité du régime d'aide envisagé qui s'appliquera par conséquent jusqu'au 31 décembre 2027 et non plus jusqu'au 31 décembre 2026.

11. Suppression de l'ancien article 22

L'ancien article 22 est supprimé car superfétatoire au vu des règles générales de compétence en matière juridictionnelle.

III.

Texte coordonné (avec modifications visibles)

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 certifiant ~~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~~ **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~~ **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~~7~~.

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 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. ~~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.~~

ANNEXE 1
Transport d'UTI - Vue générale

	Année de demande d'aide	Prévision pour l'année suivante
Nom lieu de départ		
Nom lieu d'arrivée		
Distance totale		
Origine ou 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

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

IV.

Texte coordonné

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 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 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, 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

	Année de demande d'aide	Prévision pour l'année suivante
Nom lieu de départ		
Nom lieu d'arrivée		
Distance totale		
Origine ou 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

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