



Vergelijkende analyse in het kader van de federale steunregeling voor de vermindering van de spoorweginfrastructuurheffing voor het goederenvervoer per spoor voor de periode 2022-2025 overeenkomstig de artikelen 98 tot en met 103 van de programmawet van 27 december 2021

26 oktober 2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding3
2. Vergelijking van de kosten van toegangsheffingen tussen het spoor- en het wegvervoer4

1. Inleiding

Dit document maakt deel uit van het goedkeuringsbesluit van de Europese Commissie van 5 oktober 2022¹ betreffende de federale steunregeling ter vermindering van de spoorweginfrastructuurheffing voor het goederenverkeer voor de periode 2022-2025 overeenkomstig de artikelen 98 tot en met 103 van de programmawet van 27 december 2021². Dit document is een rechtstreeks antwoord op een uitdrukkelijke eis van de Europese Commissie in deze beschikking³.

De betrokken steunregeling neemt de vorm aan van een lineaire verlaging van de heffing voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur.

Dit document bevat een beknopte vergelijkende kostenanalyse (deel 2) om tegemoet te komen aan punt 105 van de richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen⁴, waarin staat: "(105) *Zowel voor steun voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als voor steun ter vermindering van de externe kosten moet de lidstaat een transparante, beredeneerde en gekwantificeerde vergelijkende kostenanalyse verstrekken tussen het spoorvervoer en alternatieve opties op basis van andere vervoerswijzen. De gebruikte methode en de gemaakte berekeningen moeten openbaar worden gemaakt*".

¹ Besluit van 5 oktober 2022 van de Europese Commissie betreffende staatssteunzaken SA, 102429 (2022/N), beschikbaar op: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202242/SA_102429_3043C783-0000-CB71-9E48-FF3A3D739DF1_43_1.pdf

² De inwerkingtreding van het steunmechanisme is bepaald bij het koninklijk besluit van 26 oktober 2022 tot vaststelling van de inwerkingtreding van artikelen 98 tot 102 van de programmawet van 27 december 2021 in toepassing van artikel 103 van die programmawet. De inwerkingtreding is vastgesteld op 1 januari 2022.

³ Cf. pagina 14 van bovengenoemd besluit van de Europese Commissie.

⁴ Mededeling van de Commissie – Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen, *PB C* 184 van 22.7.2008, p. 13-31, beschikbaar op: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52008XC0722\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52008XC0722(04))

2. Vergelijking van de kosten van toegangsheffingen tussen het spoor- en het wegvervoer

Tabel 1: Berekening van de aangemelde steunintensiteit ten opzichte van de totale vervoerskosten voor goederenvervoersdiensten in 2022

	Jaartotaal k EUR	Betrokken trein- km (in duizendtallen)	EUR/trein-km	Intensiteit %
Gemiddelde totale vervoerskosten			22,1 ⁵	
Gemiddelde gebruiksvergoeding			2,21 ⁶	
Wegenheffing			0,046-0,313 ⁷	
In aanmerking komende kosten			1,897-2,164	
Heffingverlaging als % van de gemiddelde totale kosten	13.246	11.215	1,18	5,34% ⁸

In het algemeen komen de in aanmerking komende kosten, volgens § 102 van de spoorwegrichtsnoeren, overeen met de extra kosten van het gebruik van de infrastructuur die door het spoorvervoer worden gemaakt, maar niet door een meer vervuilende concurrerende vervoerswijze. In dit geval zijn de in aanmerking komende kosten voor de aangemelde steunregeling de gemiddelde infrastructuurheffing minus de gemiddelde wegenheffing (zie onderstaande tabel), d.w.z.

- $2,21\text{€} - 0,313\text{€} = 1,897\text{€}$
- $2,21\text{€} - 0,046\text{€} = 2,164\text{€}$

De steun per treinkilometer, bedraagt

- $13.246.000\text{€} / 11.215.331,92 \text{ trein-km} = 1,181\text{€}/\text{trein-km}$

- ⇒ Dit bedrag is veel lager dan 100% van de in aanmerking komende kosten, overeenkomstig § 107, onder a), van de richtsnoeren.
- ⇒ De steun van 1,181 euro per treinkilometer is ook minder dan 30% van de gemiddelde totale kosten van het spoorvervoer, volgens § 107, onder a).s.
- ⇒ Deze aanpak, waarbij de eisen van de punten 102 en 107 van de richtsnoeren worden toegepast, vormt een transparante, gemotiveerde en gekwantificeerde vergelijkende analyse van de kosten van toegang tot de infrastructuur (d.w.z. toegangsheffingen) tussen het spoor- en het wegvervoer, waarmee wordt voldaan aan punt 105 van de richtsnoeren, in toepassing van besluit SA. 57371 (zie §§ 73 tot en met 75).

⁵ Totale kosten op basis van de hypothese dat het aandeel van de infrastructuurkosten in de totale kosten van het goederenvervoer 10% bedraagt.

⁶ Gegevens verstrekt door Infrabel.

⁷ Tarieven geldig vanaf 1/1/2022. Bron: Viapass (2021). Beschikbaar op: <https://www.viapass.be/fr/toutes-les-rubriques/la-wallonie-procedera-a-une-indexation-du-prelevement-kilometrique-le-1er-janvier/>

⁸ $5,34\% = 1,181/22,1$

Tabel 2: Wegenheffing in België

[€ / km]	WALLONIE (EX TVA)			FLANDRE			BRUXELLES AUTOROUTE			ZONE URBAINE BRUXELLOISE*		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 1	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 2	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 3	0,138	0,193	0,197	0,102	0,189	0,214	0,135	0,189	0,193	0,175	0,255	0,286
Euro 4	0,104	0,159	0,163	0,069	0,155	0,181	0,102	0,155	0,160	0,142	0,222	0,253
Euro 5	0,081	0,136	0,140	0,057	0,144	0,169	0,090	0,144	0,148	0,128	0,208	0,239
Euro 6	0,081	0,136	0,140	0,046	0,133	0,159	0,079	0,133	0,137	0,106	0,187	0,218

(*) Zone intra-urbaine Bruxelles – toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes. Viapass ed. 1/1/2022

Bron: Viapass (2021). Beschikbaar op <https://www.viapass.be/fr/toutes-les-rubriques/la-wallonie-procedera-a-une-indexation-du-prelevement-kilometrique-le-1er-janvier/>. Tarieven geldig vanaf 1/1/2022.

Dezelfde conclusie kan worden getrokken voor de andere jaren waarin de subsidie beschikbaar zal zijn (zie tabel 3 hieronder).

Tabel 3: Berekening van de lastenverlichting als % van de gemiddelde kosten en intensiteit per jaar, op basis van constante totale gemiddelde kosten, gemiddelde gebruikersheffing en wegenheffing

<u>Jaar</u>	<u>Jaartotaal k EUR</u>	<u>Betrokken trein-km (in duizendtallen)</u>	<u>EUR/trein-km</u>	<u>Intensiteit %</u>
2022	13.246	11.215	1,18	5,34%
2023	13.246	11.431	1,16	5,24%
2024	13.246	11.448	1,16	5,24%
2025	13.246	11.465	1,16	5,23%