

16 jan 2004 -18:00

Hoort bij Ministerraad van 16 en 17 januari 2004

Verhoging met 1 % van vrachtvervoer per trein

De regering heeft een ontwerp goedgekeurd ter subsidiëring van het gecombineerd goederenvervoer per trein (transport van containers) voor een bedrag van 30 miljoen ? per jaar. Deze subsidiëring is nodig wil men voorkomen dat nog meer vrachtvervoer over de weg plaatsvindt. Met deze ondersteuning wil men vrachtvervoerders aanzetten om voor intermodaal vervoer te opteren via een competitief prijsaanbod. Dit moet leiden tot een toename met 10% van het vrachtvervoer per spoor.

De regering heeft een ontwerp goedgekeurd ter subsidiëring van het gecombineerd goederenvervoer per trein (transport van containers) voor een bedrag van 30 miljoen ? per jaar. Deze subsidiëring is nodig wil men voorkomen dat nog meer vrachtvervoer over de weg plaatsvindt. Met deze ondersteuning wil men vrachtvervoerders aanzetten om voor intermodaal vervoer te opteren via een competitief prijsaanbod. Dit moet leiden tot een toename met 10% van het vrachtvervoer per spoor.

Het intermodaal vervoer is in België structureel niet winstgevend, zelfs niet indien men nog veel meer kostendrukkend zou werken. De afstanden in België zijn immers kleiner dan minimum nodig is om er een winstgevende activiteit van te maken. Prijsverhogingen alleen zouden geen soelaas bieden. Maar ook in grotere Europese landen wordt vandaag reeds ruime subsidies verleend aan dat soort transport. België kan zich niet veroorloven om achter te blijven, zeker niet in de geliberaliseerde sector van het vrachtvervoer. Het transport van containers laat toe gebruik te maken van de minst vervuilende transportmiddelen over land, namelijk transport via waterwegen en via het spoor. Deze laatste staat in voor een belangrijk deel van het traject, zelfs wanneer het vertrek- en aankomstpunt ver van een water- of spoorweg liggen. Dit soort transport is dus zeer milieuvriendelijk, maar het moet ook de belangrijke vaste kosten dekken die gepaard gaan met het overladen van goederen van wegvoertuigen of schepen op een treinwagon. Vanuit een relatief oogpunt belasten deze kosten vooral het binnenlands vervoer, aangezien de afstanden daar veel korter zijn. België beschikt reeds over een belangrijk netwerk van terminals, maar ze moet dringend werk maken van een stimuleringsregeling door de subsidiëring van de goederenbehandeling en de tractie over kleine afstanden. Concreet houdt de maatregel in dat de spoorwegmaatschappijen voor het binnenlandse transport van containers (en wissellaadbakken) over een afstand van meer dan 50 km zullen kunnen genieten van een bedrag van 20? per container + 0,4 ? per km alsook van een vermindering van de bijdrage voor de spoorweginfrastructuur. De subsidie zal toegekend worden op basis van de elektronische letters op de rijtuigen. Voor het moment betreft het hier 300.000 containers. Het gaat om een dubbele doelstelling: * Men moet vermijden dat spoorwegmaatschappijen sommigen treinlijnen opgeven * de maatschappijen moeten een commercieel beleid kunnen voeren dat nieuwe treinlijnen kan aantrekken. De komende jaren zullen de vervoerde volumes vermoedelijk dalen, maar o.a. door de goedgekeurde maatregelen mikt de regering voor de middellange termijn op een verhoging met 10% van de vervoerde volumes ten aanzien van de volumes van 2003. Bovendien draagt deze maatregel bij tot de bestrijding van uitstoot van broeikasgassen zoals vooropgesteld in de

doelstellingen van Kyoto.

Gepubliceerd door FOD Kanselarij van de Eerste Minister - algemene directie Externe Communicatie