



Advies 13/08

HET VIERDE EUROPESE SPOORWEGPAKKET

1. De voorstellen van de Europese Commissie

De Europese Commissie heeft het vierde spoorwegpakket goedgekeurd dat zes wetsvoorstellen bevat gericht op vier essentiële domeinen.

- **Goedkeuringen op het niveau van de Unie:** om ervoor te zorgen dat de ondernemingen tijd en geld winnen, zou het mogelijk moeten zijn in één enkele handeling de treinen en het rollend materieel goed te keuren om in te zetten in heel Europa. De ondernemingen zouden hun activiteiten overal in de Unie met één veiligheidscertificaat moeten kunnen organiseren.

- **Een structuur die werkt.** Om een doeltreffend en niet-discriminerend beheer van het spoorwegnet te waarborgen, stelt de Commissie voor om een doeltreffend en niet-discriminerend beheer van het spoorwegnet te waarborgen, om de positie van de infrastructuurbeheerders te versterken en ervoor te zorgen dat de twee functies om enerzijds de sporen en anderzijds de treinen te beheren, gescheiden blijven.

- **Een grotere toegankelijkheid voor de verlening van de spoorwegvervoerdiensten.** Om de vernieuwing en de doeltreffendheid aan te moedigen, stelt de Commissie voor om de markt van de nationale diensten van het reizigersvervoer per spoor open te stellen voor nieuwe toetreders en nieuwe diensten.

- **Bekwame werknemers:** De dynamiek van de spoorwegsector hangt af van de beschikbaarheid van bekwame en gemotiveerde werknemers. Het spoorwegpakket bepaalt dat de lidstaten bijkomende maatregelen zullen kunnen treffen om het personeel te beschermen in geval van overdracht van overheidscontracten.

2. Advies van het RCG

Drie spoorwegpakketten en de herziening van het eerste pakket werden toegepast. In het vierde spoorwegpakket, zet de Commissie haar actie verder en steunt daarbij op het noodzakelijke principe van de vrije en niet-oneerlijke concurrentie als enige middel en doelstelling van de economische groei.

- Het RCG betreurt dat de Commissie het bij het vierde spoorwegpakket niet opportuun heeft geacht om een terugkoppeling van ervaring uit te voeren van de verschillende voorafgaande spoorwegpakketten, om de zeer talrijke mislukkingen en de zeldzame vooruitgang te begrijpen.
- Het RCG vindt dat de openstelling voor de concurrentie van de nationale spoorwegnetten geen doel op zich zou mogen vormen, noch een voldoende voorwaarde voor concurrentievermogen en kwaliteit van de spoorwegdienstverlening die afhankelijk zijn van vele andere factoren.
- Het RCG benadrukt de uitvoering van een intermodaliteit. De reiziger neemt altijd meerdere vervoersmodi om van een punt naar een ander te gaan: zijn benen, zijn fiets, zijn auto, de trein, de tram, bus en metro. Hij zal met al deze modi samen rekening houden wanneer hij zijn reis bepaalt. Zijn keuze zal afhangen van de structuur van deze modi - van de vorm van het volledige netwerk dat ze samen vormen, van de kwaliteit van de verschillende schakels en van de informatie waarover hij beschikt.



Daaruit blijkt dat dit netwerk in zijn geheel moet worden beschouwd.

- Enerzijds om tegemoet te komen, gelet op de evolutie van de noden van de reizigers, onder andere aan de toename van de mobiliteit, aan de veroudering van de bevolking, enz.
- Anderzijds om rekening te houden met de noodzakelijke vermindering van de vervuiling en van de aantasting van het milieu en van de ruimtelijke ordening.
- Ten slotte om dit netwerk in al zijn componenten te optimaliseren: de optimale organisatie van het spoor reikt verder dan het spoor zelf, want binnen het geheel van de vervoersmiddelen, wordt het door deze beïnvloed en omgekeerd. En elke spoorweglijn moet worden bekeken in het geheel van het netwerk waar het deel van uitmaakt en dat dit zelf ook beïnvloedt. En de plaats van elke deelnemende partij - wij denken in het bijzonder aan de historische operatoren - moet onderzocht worden naargelang van haar rol in dit netwerk, en niet van haar eigen voordeel.

Het RCG is niet gekant tegen elke vorm van liberalisering, er dient echter rekening te worden gehouden met de volgende punten:

- de financiering en het onderhoud van de infrastructuur vallen onder de bevoegdheid van de overheid en moeten dat ook blijven. De infrastructuur is een natuurlijk monopolie. Het voorbeeld van Groot-Brittannië dat de infrastructuur (Railtrack) had geprivatiseerd kende rampzalige gevolgen op het niveau van het onderhoud. Dat de infrastructuur noodgedwongen opnieuw moest genationaliseerd worden.
- De samenhang van netwerk moet worden behouden en het voortbestaan van de overheidsdienst worden gewaarborgd. Het zal niet meer mogelijk zijn de NMBS te vragen territoriale verbondenheid te tonen, de gelijkstellingen te behouden, verliesgevende verbindingen of tarieven die niet beantwoorden aan de commerciële belangen te behouden als men toelaat dat de meest rendabele opdrachten naar andere operatoren gaan.
- het RCG stelt voor dat de privatisering enkel wordt toegepast voor perifere lijnen die door de historische operator slecht werden bediend. Anderzijds zouden bepaalde lijnen moeten kunnen worden uitgebaat door de operator van het naburige net, de CFL's, bijvoorbeeld voor de verbindingen tussen Libramont, Virton, Trois-Ponts en Luxemburg.
- de spoorwegoperatoren moeten op de eerste plaats zorgen voor de klant. Dit vooronderstelt dat er met de adviezen van de verenigingen die de klanten van het openbaar vervoer vertegenwoordigen, meer rekening moet worden gehouden.
- voor wat betreft de kaartverkoop moet de klant één enkele kaart kunnen verkrijgen voor een volledige reis, met inbegrip van de grensoverschrijdende verbindingen.
- het hoofddoel van deze nieuwe regels is de tevredenheid van de reiziger te verbeteren, het enige middel om een modale verplaatsing duurzamer te maken.

Dit advies wordt eenparig goedgekeurd in de plenaire vergadering van 18 juni 2013.