

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 juin 2012

PROJET DE LOI
relatif à la réforme
des chemins de fer belges

AMENDEMENTS

N° 17 DE M. **BALCAEN**

Art. 2

Remplacer le 3° comme suit:

“3° L'entreprise publique autonome filiale de la SNCB Holding qui, à partir de l'entrée en vigueur de la réforme visée à l'article 3, § 1^{er}, sera notamment chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande;”.

JUSTIFICATION

La définition proposée par le projet de loi est une lapalissade (“le gestionnaire de l'infrastructure est l'EPA qui agit comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire”). La définition amendée s'appuie sur la législation européenne pertinente (Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen).

Documents précédents:

Doc 53 **2893/ (2012/2013):**001: Projet de loi.
002: Amendements.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 juni 2012

WETSONTWERP
betreffende de hervorming
van de Belgische spoorwegen

AMENDEMENTEN

Nr. 17 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 2

Het 3° vervangen door wat volgt:

“3° infrastructuurbeheerder: het autonoom overheidsbedrijf, dochteronderneming van de NMBS Holding, dat vanaf de inwerkingtreding van de in artikel 3, § 1, bedoelde hervorming met name belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving;”.

VERANTWOORDING

De in het wetsontwerp ontworpen definitie is de evidentie zelf: de infrastructuurbeheerder is het autonoom overheidsbedrijf dat “als spoorweginfrastructuurbeheerder zal fungeren”. De geamendeerde definitie is gestoeld op de relevante Europese regelgeving (artikel 3.2, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte).

Voorgaande documenten:

Doc 53 **2893/ (2012/2013):**001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

N° 18 DE M. **BALCAEN**

Art. 2

Remplacer le point 6° comme suit:

“6° l’entreprise publique autonome filiale de la SNCB Holding qui, à partir de l’entrée en vigueur de la réforme visée à l’article 3, § 1^{er}, aura pour activité principale la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer;”.

JUSTIFICATION

La définition proposée par le projet de loi est une lapalissade (“l’entreprise ferroviaire est l’EPA qui agit comme entreprise ferroviaire”). La définition amendée s’appuie sur la législation européenne pertinente (Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen).

N° 19 DE M. **BALCAEN**

Art. 2

Remplacer le 7° comme suit:

“7° Convention de transport: le document contractuel, conclu entre Infrabel et la SNCB, sous la houlette de la SNCB Holding, dans lequel le gestionnaire de l’infrastructure et l’entreprise ferroviaire conviennent des niveaux de prestations et de qualité de service qu’au-delà des obligations découlant de leurs contrats de gestion et de leurs plans d’investissements respectifs, elles s’engagent à se fournir mutuellement, ainsi qu’aux utilisateurs finals, dans leurs domaines de compétences respectifs.”

JUSTIFICATION

Il est assez curieux et pour le moins discutable d’un point de vue légistique, de définir un terme dans un texte juridique uniquement par un renvoi aux dispositions prévues à son sujet dans le même texte. Cela s’apparente un peu à une référence circulaire. C’est encore plus étrange lorsque l’article du projet de loi auquel la définition se réfère ne définit pas non plus vraiment le concept de Convention de transport, ni son contenu.

Nr. 18 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 2

Het 6° vervangen door wat volgt:

“6° spoorwegonderneming: het autonoom overheidsbedrijf, dochteronderneming van de NMBS Holding, waarvan vanaf de inwerkingtreding van de in artikel 3, § 1, bedoelde hervorming de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en voor passagiers;”.

VERANTWOORDING

De in het wetsontwerp ontworpen definitie is de evidentie zelf: de spoorwegonderneming is het autonoom overheidsbedrijf dat “als spoorwegonderneming zal fungeren”. De geamendeerde definitie is gestoeld op de relevante Europese regelgeving (artikel 3.1, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte).

Nr. 19 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 2

Het 7° vervangen door wat volgt:

“7° vervoersovereenkomst: het contractuele document tussen Infrabel en de NMBS, gesloten onder toezicht van de NMBS Holding, waarin de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming bepalen tot welke prestatieniveaus en kwaliteitsniveaus van dienstverlening zij zich, binnen hun respectieve bevoegdheden, verbinden te leveren aan elkaar alsook aan de eindgebruikers, afgezien van de verplichtingen die voortvloeien uit hun respectieve beheersovereenkomsten en investeringsplannen;”.

VERANTWOORDING

Het is vrij merkwaardig en wetgevingstechnisch op zijn minst betwistbaar dat een begrip in een juridische tekst louter wordt omschreven door te verwijzen naar de bepalingen dienaangaande die in dezelfde tekst zijn vervat — dat heeft veel weg van een cirkelredenering. Het wordt nog vreemder wanneer blijkt dat het artikel van het wetsontwerp waarnaar de definitie verwijst, evenmin het concept “vervoersovereenkomst”, noch de invulling ervan echt definieert.

N° 20 DE M. **BALCAEN**

Art. 2

Insérer un point 7/1, rédigé comme suit:

“7/1. Fonctions essentielles:

— l’adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l’évaluation de la disponibilité, ainsi que l’attribution de sillons individuels;

— et l’adoption des décisions concernant la tarification de l’infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances;”.

JUSTIFICATION

Cet amendement vise à intégrer au projet de loi une définition du concept, absolument fondamental au regard du droit ferroviaire européen en vigueur, de “fonctions essentielles”, en s’appuyant précisément sur la définition proposée par celui-ci.

N° 21 DE M. **BALCAEN**

Art. 3

Remplacer la phrase introductive du § 1^{er} comme suit:

“Afin de renforcer la cohérence et la coordination du groupe ferroviaire composé de la SNCB Holding, d’Infrabel et de la SNCB et d’améliorer l’encadrement par l’État et les performances du secteur ferroviaire belge, dans le respect de la législation européenne en vigueur, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles, en vue:”.

JUSTIFICATION

Si l’objectif est d’améliorer le fonctionnement des chemins de fer belges, ce n’est pas en passant d’une structure comprenant une holding et deux filiales à une structure comprenant deux sociétés totalement indépendantes partageant une filiale commune, qu’on va régler les problèmes de gaspillage de ressources, de coordination interne et d’alignement des objectifs de ses diverses composantes que connaît le Groupe SNCB depuis 2005.

Nr. 20 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 2

Een 7/1° invoegen, luidende:

“7/1°. essentiële taken:

— besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoewijzing voor afzonderlijke treinpaden, en

— besluitvorming inzake de heffingen van rechten voor het gebruik van de infrastructuur, met inbegrip van de vaststelling en het innen van de rechten;”.

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe in het wetsontwerp een definitie op te nemen van het volgens het vigerende Europese spoorwegrecht absoluut fundamentele concept “essentiële taken” en baseert zich daartoe op de definitie terzake die in het Europese recht naar voren wordt geschoven.

Nr. 21 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 3

De inleidende zin van § 1 vervangen door wat volgt:

“Teneinde de uit de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS samengestelde spoorweggroep coherenter te maken en beter te coördineren, alsook de flankerende rol van de Staat en de performantie van de Belgische spoorwegsector te verbeteren, met inachtneming van de vigerende Europese wetgeving, kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle nodige maatregelen nemen om:”.

VERANTWOORDING

Als het de bedoeling is de Belgische spoorwegen beter te doen werken en een einde te maken aan de verspilling van middelen, de gebrekkige interne coördinatie en de slechte onderlinge afstemming van de doelstellingen van de verschillende componenten die de NMBS-Groep sinds 2005 telt, dan zal men daar niet in slagen door de huidige holdingstructuur met twee dochtermaatschappijen om te vormen tot één structuur bestaande uit twee totaal onafhankelijke maatschappijen die een gemeenschappelijke dochteronderneming hebben.

N° 22 DE M. **BALCAEN**

Art. 3

Remplacer le § 1^{er}, 1°, comme suit:

“1° d’accomplir, de régler ou d’autoriser l’attribution, le transfert ou l’apport des actions ou autres titres d’Infrabel à la SNCB Holding;”.

JUSTIFICATION

Pour renforcer la cohérence, la coordination et l’unité d’objectifs et de gestion du trio de sociétés anonymes de droit public qui sont au cœur du système ferroviaire belge, au lieu de transformer la Holding en filiale de ses filiales en la remplaçant par HR Rail, il convient au contraire de renforcer son ascendant sur ses filiales et sa capacité d’arbitrer les éventuels différends entre elles, ce qui, en termes de gouvernance d’entreprise, implique de lui donner une participation de contrôle dont elle ne jouit pas actuellement, dans sa filiale en charge de l’infrastructure.

N° 23 DE M. **BALCAEN**

Art. 3

Remplacer le § 1^{er}, 2°, comme suit:

“2° de confier au service de régulation ferroviaire ou à un organisme de tarification et à un organisme de répartition, qui peuvent être distincts ou non, mais sont en tout état de cause indépendants de l’entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel, les fonctions essentielles et les fonctions visées au chapitre IV, sections 2 et 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen;”

JUSTIFICATION

Pour pouvoir réunifier dans un Groupe ferroviaire intégré l’ensemble des fonctions opérationnelles de l’opérateur historique tout en redonnant à l’État les moyens d’en contrôler la planification stratégique (développement et accès au réseau) et la tarification (réglementation économique de ce qui demeure un monopole), il convient de confier les fonctions essentielles à un ou éventuellement à deux régulateurs spécialisés, indépendants de l’exploitant.

Nr. 22 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 3

Paragraaf 1, 1°, vervangen door wat volgt:

“1° ervoor te zorgen, te regelen dan wel toe te staan dat de aandelen of andere effecten van Infrabel aan de NMBS-Holding worden toegewezen of overgedragen, dan wel bij de Holding worden ingebracht;”.

VERANTWOORDING

Wil men, wat de drie publiekrechtelijke vennootschappen betreft die samen de kern van het Belgische spoorwagennet vormen, zorgen voor meer coherentie, een betere coördinatie en op elkaar afgestelde doelstellingen, dan zal men daar niet in slagen door van de Holding een dochteronderneming te maken van zijn vroegere dochterondernemingen, en door die Holding te vervangen door HR Rail. Het verdient daarentegen de voorkeur de Holding een grotere greep te geven op zijn dochters, met meer armslag om eventuele geschillen tussen die dochters te beslechten. In termen van *corporate governance* komt dat erop neer dat men de Holding — anders dan vandaag — een controleparticipatie toekent in de dochteronderneming die de infrastructuur beheert.

Nr. 23 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 3

Paragraaf 1, 2°, vervangen door wat volgt:

“2° aan de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer of aan een tarificatie-instantie, alsook aan een verdelingsinstantie, die al dan niet los van elkaar staan maar hoe dan ook juridisch, organisatorisch en qua besluitvorming volledig onafhankelijk zijn van de spoorwegonderneming, de essentiële taken toe te wijzen, alsook de taken als bedoeld in hoofdstuk IV, afdelingen 2 en 3, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;”.

VERANTWOORDING

Teneinde alle operationele taken van de historische spoorwegonderneming samen te brengen in één geïntegreerde spoorweggroep, alsook ervoor te zorgen dat de Staat opnieuw bij machte is om er de strategische planning (ontwikkeling van en toegang tot het spoorwagennet) en de tarificatie (economische regulering van wat een alleenrecht blijft) van te controleren, is het raadzaam de essentiële taken toe te wijzen aan één of eventueel twee gespecialiseerde regulatoren, die onafhankelijk zijn van de exploitant.

N° 24 DE M. BALCAEN

Art. 3

Au § 1^{er}, supprimer le 4°.

JUSTIFICATION

L'alinéa s'apparente à un véritable blanc seing quant au devenir du rail belge, que le pouvoir législatif ne saurait concéder à l'exécutif dans un domaine aussi crucial pour la société et pour l'économie de notre pays.

N° 25 DE M. BALCAEN

Art. 3

Au § 1^{er}, supprimer le 7°.

JUSTIFICATION

La suppression de cet alinéa est naturellement motivée par la suppression d'une série d'alinéas précédents auxquels il fait référence, mais également par son ambiguïté fondamentale découlant de l'intention qu'il évoque de transférer les licences d'entreprise ferroviaire, certificat de sécurité et "capacité d'infrastructure" attribuées aujourd'hui à la SNCB, à une "entreprise ferroviaire", dont il faudrait donc en déduire qu'elle n'est pas encore connue puisque le présent projet de loi prévoit déjà la possibilité de renommer la SNCB et Infrabel.

N° 26 DE M. BALCAEN

Art. 3

Supprimer le § 2.

JUSTIFICATION

Cet amendement s'inscrit contre la volonté du gouvernement de vider de toute substance avant de la supprimer la SNCB Holding qui n'a jamais eu les moyens de véritablement coordonner la stratégie du Groupe SNCB et de s'assurer de l'adhésion effective de ses filiales aux objectifs communs du Groupe SNCB. C'est remédier à cette anomalie flagrante en termes de gouvernance d'entreprise qu'il faudrait faire pour répondre aux difficultés rencontrées par le Groupe SNCB depuis 2005.

Nr. 24 VAN DE HEER BALCAEN

Art. 3

In § 1 het 4° weglaten.

VERANTWOORDING

Het 4° komt neer op een heuse volmacht wat de toekomst van het Belgische spoor betreft. De wetgever mag voor de samenleving en de economie van ons land dermate cruciale aspecten niet zomaar in handen geven van de uitvoerende macht.

Nr. 25 VAN DE HEER BALCAEN

Art. 3

In § 1, het 7° weglaten.

VERANTWOORDING

De weglating van dit 7° is het logisch gevolg van de weglating van een reeks vorige bepalingen waarnaar het verwijst, maar is ook ingegeven door de fundamentele dubbelzinnigheid als gevolg van de in dat punt opgenomen intentie om de vergunningen van de spoorwegonderneming, het veiligheidscertificaat en de "infrastructureurcapaciteit" die thans aan de NMBS zijn toegewezen, over te dragen aan een "spoorwegonderneming", waaruit men dus moet concluderen dat die onderneming nu nog niet bekend is, aangezien dit wetsontwerp voorziet in de mogelijkheid om de NMBS en Infrabel te hernoemen.

Nr. 26 VAN DE HEER BALCAEN

Art. 3

Paragraaf 2 weglaten.

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe in te gaan tegen het voorneemen van de regering om de NMBS Holding helemaal uit te hollen en vervolgens op te doeken; de Holding heeft echter nooit de middelen gehad om de strategie van de NMBS-Groep echt te coördineren en ervoor te zorgen dat de dochterondernemingen zich ten volle achter de gemeenschappelijke doelstellingen van de NMBS-Groep scharen. Om komaf te maken met de problemen waarmee de NMBS-Groep al sinds 2005 worstelt, moet aan die patente abnormale toestand inzake ondernemingsbestuur een eind worden gemaakt.

N° 27 DE M. **BALCAEN**

Art. 4

Au § 1^{er}, supprimer les alinéas 4° et 5°.

JUSTIFICATION

En vertu de l'article 7 de la directive 2012/34/UE, "l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels", qu'il ne faut pas confondre avec la gestion des circulations heure après heure, est une fonction essentielle. C'est une fonction qui relève davantage de la planification que des opérations proprement dites. Pour éviter tout soupçon de collusion entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire historique et pour permettre un contrôle stratégique externe du secteur ferroviaire, il est préférable de confier les fonctions essentielles à un organisme indépendant, même si la législation européenne ne le requiert pas de manière absolue. En effet, l'article 7, § 2, de la directive 2012/34/UE spécifie que les fonctions essentielles ne doivent être confiées à des organismes indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisation et décisionnel QUE SI le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel OU décisionnel. Or, des sociétés filiales distinctes peuvent difficilement ne pas être considérées comme indépendantes, au moins sur le plan organisationnel.

N° 28 DE M. **BALCAEN**

Art. 4

Remplacer le § 2 comme suit:

"§ 2. Les missions de service public du gestionnaire de l'infrastructure comprennent les tâches visées au paragraphe 1^{er}, 1° à 3°, ainsi que les autres missions de service public qui lui sont confiées par ou en vertu de la loi."

JUSTIFICATION

Correction technique pour tenir compte des éléments finalement renvoyés vers le service de régulation ou vers les nouveaux organismes de répartition et de tarification.

Nr. 27 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 4

In § 1, het 4° en het 5° weglaten.

VERANTWOORDING

Ingevolge artikel 7, tweede lid, a, van Richtlijn 2012/34/EU behoort "besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoewijzing voor afzonderlijke treinpaden" tot de essentiële taken, hetgeen niet mag worden verward met het beheer van het spoorwegverkeer, uur na uur. Die taak behoort meer tot de planning dan tot het eigenlijke operationeel beheer. Om elk vermoeden van collusie tussen de infrastructuurbeheerder en de historische spoorwegonderneming te vermijden en een extern strategisch toezicht op de spoorwegsector mogelijk te maken, verdient het de voorkeur de essentiële taken toe te vertrouwen aan een onafhankelijke instelling, ook al vereist de Europese wetgeving dat niet expliciet. Artikel 7, § 2, van voornoemde Richtlijn bepaalt immers dat de essentiële taken slechts moeten worden toevertrouwd aan instanties die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft van de spoorwegondernemingen onafhankelijk zijn, INGEVAL de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht OF wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van de spoorwegondernemingen. Afzonderlijke dochterondernemingen kunnen evenwel moeilijk niet als onafhankelijk worden beschouwd, althans niet in organisatorisch opzicht.

Nr. 28 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 4

Paragraaf 2 vervangen door wat volgt:

"§ 2. De opdrachten van openbare dienst van de infrastructuurbeheerder omvatten de in § 1, 1° tot 3°, bedoelde taken, evenals de andere opdrachten van openbare dienst waarmee hij door of krachtens de wet wordt belast."

VERANTWOORDING

Deze technische verbetering strekt ertoe rekening te houden met de elementen die uiteindelijk zullen worden doorverwezen naar de toezichthoudende instantie of naar de nieuwe toewijzings- en heffingsinstanties.

N° 29 DE M. **BALCAEN**

Art. 11

Au § 2, remplacer les mots “dans les 12 mois de leur date d’entrée en vigueur” **par les mots** “dans les 4 mois de leur date d’entrée en vigueur.”.

JUSTIFICATION

Il s’agit de réduire le délai dans lequel les arrêtés doivent être confirmés par le Parlement et de lui rendre ainsi autant que faire se peut un rôle primordial dans une réforme de cette ampleur, qui ne peut être confirmée un an après sa mise en œuvre sur le terrain.

N° 30 DE M. **BALCAEN**

Art. 11

Au § 3, remplacer les mots “1^{er} juin 2014” **par les mots** “le 1^{er} février 2014.”.

JUSTIFICATION

Il s’agit de réduire par cet amendement les pouvoirs accordés au Roi et limiter davantage l’habilitation donnée au gouvernement. Il est en effet important qu’un débat parlementaire en bonne et due forme puisse avoir lieu sur ce dossier important pour les navetteurs, les utilisateurs et les travailleurs des chemins de fer. À cet égard, la date du 1^{er} juin, postérieure à la fin de l’actuelle législature, est interpellante.

N° 31 DE M. **BALCAEN**

Art. 9

Compléter cet article par le § 5 suivant:

“§ 5. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, confier au Service de Régulation du Transport ferroviaire les fonctions visées au chapitre IV, sections 2 et 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.”.

Nr. 29 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 11

In § 2, de woorden “binnen 12 maanden na de datum van hun inwerkingtreding” **vervangen door de woorden** “binnen 4 maanden na de datum van hun inwerkingtreding”.

VERANTWOORDING

Het gaat erom de termijn te beperken waarbinnen die besluiten door het Parlement moeten worden bekrachtigd, en om het aldus zo veel mogelijk een cruciale rol te geven bij een hervorming van die omvang. Het kan gewoon niet dat men die hervorming zou bekrachtigen pas één jaar na de uitvoering ervan op het terrein.

Nr. 30 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 11

In § 3, de woorden “1 juni 2014” **vervangen door de woorden** “1 februari 2014”.

VERANTWOORDING

Het gaat erom de aan de Koning opgedragen bevoegdheden te beperken en de machtiging aan regering meer te begrenzen. Het is voor de pendelaars, de gebruikers en de werknemers bij de spoorwegen immers belangrijk dat een gedegen en correct parlementair debat over deze belangrijke aangelegenheid plaatsheeft. In dat opzicht is de datum 1 juni 2014, dat wil zeggen na het einde van de huidige zittingsperiode, echt opvallend.

Nr. 31 VAN DE HEER **BALCAEN**

Art. 9

Dit artikel aanvullen met een § 5, luidende:

“§ 5. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer belasten met de functies die bedoeld zijn in hoofdstuk IV, afdelingen 2 en 3, van Richtlijn 2012/34/ EU van het Europees Parlement en van de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.”.

JUSTIFICATION

Les fonctions visées par ce paragraphe, qui s'apparente aux deux grandes "fonctions essentielles", relèvent davantage de la planification que des opérations proprement dites. Pour éviter tout soupçon de collusion entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire historique et pour permettre un contrôle stratégique externe du secteur ferroviaire, il est préférable de confier ces fonctions à un organisme indépendant, même si la législation européenne ne le requiert pas de manière absolue. En effet, l'article 7, § 2, de la directive 2012/34/UE spécifie que ces fonctions ne doivent être confiées à des organismes indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisation et décisionnel QUE SI le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel OU décisionnel. Or, des sociétés filiales distinctes peuvent difficilement ne pas être considérées comme indépendantes, au moins sur le plan organisationnel.

Ronny BALCAEN (Ecolo-Groen)

VERANTWOORDING

De in die paragraaf bedoelde taken, die sterk lijken op de twee "essentiële functies", behoren meer tot de planning dan tot het eigenlijke operationeel beheer. Om ieder vermoeden van collusie tussen de infrastructuurbeheerder en de historische spoorwegonderneming te voorkomen en een extern strategisch toezicht op de spoorwegsector mogelijk te maken, verdient het de voorkeur de essentiële taken toe te vertrouwen aan een onafhankelijke instantie, ook al vereist de Europese regelgeving dat niet expliciet. Artikel 7, § 2, van Richtlijn 2012/34/EU bepaalt immers dat de essentiële taken slechts moeten worden toevertrouwd aan instanties die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft van de spoorwegondernemingen onafhankelijk zijn, INGEVAL de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht OF wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van de spoorwegondernemingen. Afzonderlijke dochterondernemingen kunnen evenwel moeilijk niet als onafhankelijk worden beschouwd, althans op organisatorisch vlak.