

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 avril 2013

AVIS DE SUBSIDIARITÉ

Projet d'avis concernant les six propositions législatives du quatrième paquet ferroviaire

Proposition de RÈGLEMENT abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer (COM(2013)26)

Proposition de RÈGLEMENT relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (COM(2013)27)

Proposition de RÈGLEMENT modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (COM(2013)28)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DE COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Bert WOLLANTS

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 april 2013

SUBSIDIARITEITSADVIES

Ontwerpadvies over de zes wetgevingsvoorstellen van het Vierde Spoorwegpakket

Voorstel voor een VERORDENING tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen (COM(2013)26)

Voorstel voor een VERORDENING betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie (COM(2013)27)

Voorstel voor een VERORDENING tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 met betrekking tot openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor (COM(2013)28)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Bert WOLLANTS**

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Sabien Battheu

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants
 PS Isabelle Emmery, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
 CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
 MR Valérie De Bue, Luc Gustin
 sp.a David Geerts
 Ecolo-Groen Ronny Balcaen
 Open Vld Sabien Lahaye-Battheu
 VB Tanguy Veys
 cdH Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
 Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Alain Mathot, Patrick Moriau
 Gerald Kindermans, Bercy Slegers, Liesbeth Van der Auwera
 David Clarinval, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant
 Meryame Kitir, Karin Temmerman
 Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
 Herman De Croo, Ine Somers
 Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
 Josy Arens, Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 e-mail : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail : publicaties@dekamer.be

Proposition de **DIRECTIVE** modifiant la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (COM(2013)29)

Proposition de **DIRECTIVE** relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte) (COM(2013)30)

Proposition de **DIRECTIVE** relative à la sécurité ferroviaire (Refonte) (COM(2013)31)

Voorstel voor een **RICHTLIJN** tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (COM(2013)29)

Voorstel voor een **RICHTLIJN** betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (Herschikking) (COM(2013)30)

Voorstel voor een **RICHTLIJN** inzake spoorweg veiligheid (Herschikking) (COM(2013)31)

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé de M. Bert Wollants, Europromoteur	4
II. Discussion	11
III. Vote	15
IV. Texte adopté par la commission.....	15

INHOUD

Blz.

I. Toelichting door de heer Bert Wollants, euro-promotor	4
II. Bespreking.....	11
III. Stemming.....	15
IV. Tekst aangenomen door de commissie	15

MESDAMES, MESSIEURS,

Conformément à l'article 37*bis* du Règlement de la Chambre des représentants, la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques a décidé, au cours de sa réunion du 26 mars 2013, de ne pas rendre d'avis en matière de subsidiarité et de proportionnalité sur la proposition de communication relative au quatrième paquet ferroviaire susvisée.

I. — EXPOSÉ DE M. BERT WOLLANTS, EUROPROMOTEUR

1. Contexte

Le secteur ferroviaire européen génère un chiffre d'affaires de 73 milliards d'euros et occupe 800 000 personnes.

Chaque année, il bénéficie d'investissements considérables de la part des autorités publiques. En dépit du montant élevé des investissements dans l'infrastructure ferroviaire (environ 26 milliards d'euros en 2009) et dans les obligations de service public (20 milliards d'euros), on n'enregistre pas une augmentation proportionnelle de la demande de services ferroviaires.

Selon la Commission européenne, cette situation est imputable en partie à une incapacité à remédier au manque d'efficacité opérationnelle dû à l'absence d'incitations concurrentielles adéquates.

Depuis 2001, trois paquets ferroviaires ont été proposés en vue d'harmoniser le réseau ferroviaire.

Le quatrième paquet ferroviaire, qui a été proposé le 30 janvier 2013, vise à lever les obstacles qui entravent encore l'espace ferroviaire et comprend un train de mesures visant à achever l'Espace ferroviaire européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes.

Le quatrième paquet ferroviaire comprend une communication faite et six propositions législatives (COM(2013)26 à 31).

2. Contenu

Le quatrième paquet ferroviaire attribue le manque d'efficacité et de qualité de certains services ferroviaires aux facteurs suivants:

DAMES EN HEREN,

Overeenkomstig artikel 37*bis* van het Reflement van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven tijdens haar vergadering van 26 maart 2013 besloten om over het in de rand vermelde voorstel van mededeling inzake het vierde spoorwegpakket geen advies inzake de subsidiariteit en de proportionaliteit uit te brengen.

I.— TOELICHTING DOOR DE HEER BERT WOLLANTS, EUROPROMOTOR

1. Context

De Europese spoorwegsector heeft een omzet van 73 miljard euro en stelt 800 000 man personeel te werk.

Overheden investeren elk jaar aanzienlijke bedragen in de spoorwegsector. Tegenover het hoog bedrag aan investeringen in de spoorweginfrastructuur (in 2009 circa 26 miljard euro) en openbare dienstverplichtingen (20 miljard euro), staat echter geen evenredige stijging van de vraag naar spoorwegvervoer.

Volgens de Europese Commissie is dit deels te wijten aan het feit dat operationele tekortkomingen als gevolg van een gebrek aan geschikte concurrentieprikkels niet zijn weggenomen.

Sinds 2001 werden drie spoorwegpakketten voorgesteld tot harmonisatie van het spoornetwerk.

Het vierde spoorwegpakket, dat op 30 januari 2013 werd voorgesteld, wenst de resterende obstakels in de spoorwegruiimte weg te werken en bevat een pakket maatregelen die de voltooiing van de Europese Spoorwegruiimte beogen ter bevordering van het concurrentievermogen en de groei in Europa.

Het vierde spoorwegpakket omvat één overkoepelende mededeling en zes wetgevingsvoorstellen COM(2013)26 tot en met 31.

2. Inhoud

Het vierde spoorwegpakket wijt de inefficiëntie en ontoereikende kwaliteit van een aantal spoorwegdiensten aan:

- la faiblesse de la concurrence¹;
- les distorsions de marché qui subsistent et les structures insatisfaisantes;
- la longueur et le coût élevé des procédures²;
- les entraves à l'accès pour les nouveaux arrivants³;
- la différence des règles d'accès au marché selon les États membres⁴.

Par le biais de six propositions législatives, la Commission européenne entend rendre le secteur plus efficient, augmenter la capacité lorsque c'est possible et éliminer les obstacles pratiques et administratifs afin d'accroître la compétitivité du rail et lui offrir des perspectives de croissance.

Les six propositions législatives peuvent être résumées comme suit:

- een gebrek aan concurrentie¹,
- de resterende markverstoringen en gebrekkige structuren;
- langdurige en dure procedures²,
- obstakels die de toegang tot de markt voor nieuwe partijen belemmeren³;
- uiteenlopende regels inzake markttoegang in de lidstaten⁴:

Met zes wetgevingsvoorstellen wenst de Europese Commissie het spoor efficiënter te maken, de capaciteit te vergroten waar mogelijk en praktische en administratieve obstakels weg te werken om het spoor competitiever te maken en groeikansen te geven.

De zes wetgevende voorstellen kunnen als volgt worden samengevat:

¹ 16 États membres ont actuellement une entreprise ferroviaire historique détenant une part de marché supérieure à 90 %.

² Les procédures d'autorisation pour les nouveaux véhicules ferroviaires peuvent durer jusqu'à deux. Le coût des procédures d'autorisation peut s'élever jusqu'à 10 % du coût des locomotives.

³ De vives critiques ont été formulées par les nouveaux acteurs du marché à l'égard des gestionnaires de l'infrastructure qui font partie de structures intégrées et qui opèrent des discriminations à l'encontre d'opérateurs non historiques, en augmentant considérablement les redevances d'accès aux voies et aux gares lors de l'entrée sur le marché d'un nouvel opérateur. Dans au moins huit États membres, le matériel roulant est encore aux mains des entreprises ferroviaires historiques, qui ne sont pas disposées à le mettre à la disposition de nouveaux acteurs du marché à des conditions commerciales avantageuses.

⁴ Les marchés nationaux de transport de voyageurs restent pour la plupart fermés. Seuls l'Allemagne, la Suède, l'Italie et le Royaume-Uni ont ouvert unilatéralement leurs marchés nationaux.

¹ 16 lidstaten hebben heden een gevestigde spoorwegonderneming met een marktaandeel van meer dan 90 %.

² Vergunningsprocedures voor nieuwe spoorvoertuigen kunnen tot 2 jaar in beslag nemen. Procedurekosten voor vergunningen kunnen oplopen tot 10 % van de kosten van de locomotieven.

³ Nieuwe spelers uiten kritiek op de infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van geïntegreerde structuren en niet-gevestigde exploitanten discrimineren door heffingen voor toegang tot sporen en stations aanzienlijk te verhogen als een nieuwe exploitant zich op de markt begeeft. In minstens acht lidstaten is het rollend materieel nog in handen van gevestigde spoorwegondernemingen die niet bereid zijn het tegen aantrekkelijke commerciële voorwaarden ter beschikking te stellen aan nieuwe marktdeelnemers.

⁴ De binnenlandse markten voor passagiersvervoer blijven nog grotendeels gesloten. Enkel het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Zweden en Italië hebben hun binnenlandse markten unilateraal opengesteld.

Initiatives	Commentaire
Proposition abrogeant le règlement 1192/69 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer (Com(2013)26)	Le règlement 1192/69 autorisait les États membres à verser une compensation à 36 entreprises de chemin de fer, pour les dépenses liées à des obligations que les exploitants d'autres modes de transport ne doivent pas prendre en charge, telles que des allocations familiales spéciales et des charges de pensions. Ce règlement est abrogé parce qu'il est contraire aux règles des traités relatives aux aides d'État.
Règlement relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (Com(2013)27)	L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer obtient de nouvelles compétences + renforcement de la position.
Règlement en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (Com(2013)28)	— Les contrats ferroviaires sont désormais attribués par mise en concurrence (une période transitoire étant certes prévue/ à partir de décembre 2019); — Le volume annuel d'un contrat de service public pour le transport de voyageurs par chemin de fer dans le cadre d'un contrat de service public ne dépasse pas ou bien 10 millions de trains-km, ou bien un tiers du volume total du transport public national de voyageurs par chemin de fer géré par contrat de service public dans l'État membre; — Les États membres sont tenus de garantir un accès honnête des transporteurs au matériel roulant (trains, locomotives).
Directive établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (Com(2013)29)	— Les entreprises ferroviaires obtiennent un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire dans tous les États membres en vue de l'exploitation de tous les types de transport de voyageurs par chemin de fer: — Le gestionnaire de l'infrastructure doit être indépendant de toute entreprise ferroviaire (entité juridiquement distincte); — Les gestionnaires doivent créer un <u>comité de coordination</u> en vue de la concertation avec les entreprises ferroviaires, les clients et les autorités.
Directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire (COM(2013)30)	<u>Objectif</u>: La proposition vise à éliminer les barrières techniques et administratives. <u>Comment</u>?: par une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité. <u>Avantage</u>: augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'Union européenne. Cela permettra de diminuer les coûts administratifs, d'accélérer les procédures administratives et d'éviter les discriminations déguisées.

Initiatieven	Toelichting
Voorstel tot intrekking van Verordening 1192/69 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van spoorwegondernemingen (COM(2013)26)	O.g.v. Verordening 1192/69 konden lidstaten aan 36 spoorwegondernemingen compensatie verlenen voor de betaling van lasten die exploitanten van andere vervoerswijzen niet moeten dragen, zoals bijzondere gezinstoeslagen en pensioenen. Deze verordening wordt ingetrokken wegens strijdigheid met verdragsregels i.v.m. staatssteun.
Verordening tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau; (COM(2013)27)	Het Europees Spoorwegbureau krijgt nieuwe bevoegdheden + versterking van de positie.
Verordening m.b.t. openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor (COM(2013)28)	— Spoorvervoercontracten worden voortaan via aanbesteding gegund (weliswaar met overgangsperiode / vanaf december 2019); — Het maximale jaarlijks volume van een openbare dienstcontract voor openbaar passagiersvervoer per spoor bedraagt hetzij 10 miljoen treinkilometer, hetzij één derde van het totale volume van het openbaar passagiersvervoer dat in de lidstaat openbaar wordt aanbesteed; — Lidstaten worden verplicht om eerlijke toegang van vervoerders tot rollend materieel (treinen, locomotieven) te garanderen.
Richtlijn m.h.o. één Europese spoorwegruimte openstelling markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer spoorweginfrastructuur (COM(2013)29)	— Spoorwegondernemingen krijgen recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten m.h.o. exploitatie van alle soorten passagiersvervoer per spoor; — Infrastructuurbeheerder moet onafhankelijk zijn van elke spoorwegonderneming (juridisch gescheiden entiteit); — Beheerders moeten <u>coördinatiecomité</u> in het leven te roepen voor overleg met de spoorwegondernemingen, klanten en overheden.
Richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem (COM(2013)30)	<u>Doel</u>: Het voorstel wil administratieve en technische belemmeringen wegwerken. <u>Hoe</u>? Via gemeenschappelijke aanpak m.b.t. veiligheids- en interoperabiliteitsvoorschriften. <u>Voordeel</u>: extra schaalvoordelen voor spoorwegondernemingen die actief zijn in de E.U. Hierdoor zullen de administratieve lasten verlichten, de administratieve procedures versnellen en wordt verkapte discriminatie tegengegaan.

3. Fondement juridique européen:

— L'article 91 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) relatif à la politique commune des transports.

— Les articles 170 et 171 du TFUE (les réseaux transeuropéens et les orientations d'intérêt commun).

4. Suivi

- Suivi au sein du gouvernement

— le ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes;

— le secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances.

- Suivi au sein de la/des commission(s) compétente(s) de la Chambre:

Commission de l'Infrastructure

Répondant aux questions qui lui ont été adressées en commission de l'Infrastructure le 26 février 2013, le ministre des Entreprises publiques a souligné que, pour définir le point de vue de la Belgique lors des négociations relatives au quatrième paquet ferroviaire, il consultera, avec le secrétaire d'État à la mobilité, les différentes parties concernées afin d'entendre leurs points de vue respectifs sur les propositions qui ont été déposées. Citons parmi les parties consultées: les entreprises, les syndicats représentatifs du secteur ferroviaire et les organisations de voyageurs (par la voix du Conseil Consultatif des Usagers). Les priorités du ministre sont le maintien d'un service public de qualité qui ne soit pas hors de prix, et la garantie de l'accès au réseau ferroviaire dans l'ensemble du pays et des bonnes conditions de travail pour les cheminots.

5. Subsidiarité

Il n'est pas possible de rendre un avis de subsidiarité sur la communication, car il ne s'agit pas d'un projet de réglementation.

Concernant les six propositions de législation COM(2013)26 à 31, un avis de subsidiarité est toutefois possible. Le délai expire le 3 avril 2013.

3. Europese verdragsbasis:

— Art. 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) over het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

— Artikelen 170 en 171 VWEU (transeuropese netwerken en de richtsnoeren van gemeenschappelijk belang).

4. Opvolging:

- Opvolging binnen de regering

— de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden;

— De staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen.

- Opvolging in de bevoegde Kamercommissie(s):

Commissie Infrastructuur

Naar aanleiding van vragen gesteld in de commissie Infrastructuur van 26 februari 2013 heeft de minister van Overheidsbedrijven geantwoord dat hij, om het Belgische standpunt in de onderhandelingen over het vierde spoorwegpakket te bepalen, samen met de staatssecretaris voor Mobiliteit, de verschillende betrokken partijen zal raadplegen om hun standpunten over de ingediende voorstellen te aanhoren. Als geconsulteerde partijen worden genoemd: de bedrijven, de representatieve vakbonden van de spoorwegsector en de reizigersorganisaties (via het Raadgevend Comité van de Gebruikers). Prioritair voor de minister zijn het behoud van een kwaliteitsvolle en betaalbare overheidsdienst en het waarborgen van de toegang tot het spoorwegnet in het hele land en de goede arbeidsomstandigheden voor de spoorweglui.

5. Subsidiariteit

Over de mededeling is geen subsidiariteitsadvies mogelijk, want het gaat niet om een ontwerp van regelgeving.

Over de zes wetgevingsvoorstellen COM(2013)26 tot en met 31, is wel een subsidiariteitsadvies mogelijk. De termijn verstrijkt op 3 april 2013.

Plusieurs parlements ont déjà fait savoir qu'ils examineraient le quatrième paquet ferroviaire, en particulier le Sénat français, le *Cortes Generales* espagnol, les Première et Deuxième Chambres néerlandaises, etc.

Les parlements nationaux peuvent également, dans le cadre du "dialogue politique" (initiative Barroso), formuler des observations à l'adresse de la Commission européenne. Cette procédure n'est pas soumise à un délai.

Avis:

Ces propositions sont de nature à créer des effets d'échelles avantageux permettant de réduire les coûts. Nous renvoyons ainsi au fait que pour les locomotives, une seule homologation suffira. L'Agence ferroviaire européenne devient un "guichet unique" qui délivre des autorisations en vue de commercialiser des véhicules ferroviaires à travers toute l'Europe et qui accorde aux exploitants des agréments de sécurité valables dans toute l'Union.

Les propositions sont également de nature à améliorer le fonctionnement du marché intérieur. Le temps nécessaire pour accéder au marché diminuerait ainsi de 20 % et il en irait de même pour le coût et la durée nécessaires pour acquérir du matériel roulant.

L'Agence ferroviaire européenne se voit également confier un rôle plus important en matière de contrôle des règles nationales et des agences nationales de sécurité.

Les propositions créent un cadre qui renforcera la collaboration transfrontalière entre les gestionnaires de l'infrastructure, ce qui favorisera le développement de réseaux transeuropéens et de corridors de marchandises.

Un cadre européen semble la manière la plus adéquate de prendre des mesures législatives sur ces questions, et ni les propositions COM(2013) 26 et 27, ni les propositions COM(2013) 30 et 31 ne soulèvent d'objection de subsidiarité.

Deux propositions de ce paquet réglementent l'accès au marché du transport de voyageurs par chemin de fer, à savoir les propositions COM(2013)28 et COM(2013)29. Étant donné que dans l'état actuel de la réglementation, les nouveaux entrants potentiels sur le marché sont exclus et que la pression concurrentielle reste faible, la Commission européenne estime qu'une intervention est nécessaire.

Il semble intéressant, pour ces propositions COM(2013)28 et COM(2013)29, d'examiner dans quelle

Meerdere parlementen hebben al verklaard het vierde spoorwegpakket te zullen onderzoeken, in het bijzonder, de Franse Senaat, de Spaanse Cortes Generales, de Nederlandse Eerste en Tweede Kamer, ...

De nationale parlementen kunnen ook in het kader van de "politieke dialoog" (initiatief Barroso) aan de Europese Commissie opmerkingen formuleren. Deze procedure is niet gebonden aan een termijn.

Advies:

Deze voorstellen zijn van aard voordelige schaafeffecten te scheppen die kostenbesparend zijn. Zo verwijzen we naar het feit dat voor locomotieven één homologatie zal volstaan. Het Europees Spoorwegbureau wordt een "uniek loket" dat vergunningen afgeeft om in de hele EU voertuigen in de handel te brengen en dat aan exploitanten veiligheidsvergunningen verleent die in de hele Unie geldig zijn.

De voorstellen zijn ook van aard de werking van de interne markt te verbeteren. De tijd om toegang tot de markt te krijgen zou met 20 % afnemen en de kosten en duur voor het verkrijgen van rollend materieel met 20 % verminderen.

Het Europees Spoorwegbureau krijgt ook een grotere rol in het toezicht op de nationale regels en de nationale veiligheidsinstanties.

De voorstellen scheppen een kader om de grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuurbeheerders te versterken, wat de uitbouw van trans-Europese netwerken ten goede komt en de uitbouw van goederencorridors.

Op deze punten lijkt een Europees kader de meest gepaste manier om wetgevende maatregelen te nemen en is er geen subsidiariteitsbezwaar tegen de voorstellen COM(2013)26 en 27 en de voorstellen COM(2013)30 en 31.

Twee voorstellen uit het pakket regelen de toegang tot de markt van het passagiersvervoer per spoor, nl. COM(2013)28 en COM(2013)29. Doordat nieuwe marktdeelnemers onder de huidige reglementering worden uitgesloten en de concurrentiedruk laag blijft, is de Europese Commissie van oordeel dat er moet worden ingegrepen.

Het lijkt interessant om voor deze voorstellen, COM(2013)28 en COM(2013)29, na te gaan in welke

mesure le critère de subsidiarité et de proportionnalité a été pris en compte, eu égard à la diversité du marché ferroviaire dans les différents États membres.

La proposition COM(2013)28 modifie le règlement n° 1370/2007. En vertu du règlement n° 1370/2007 actuel, les autorités des États membres ont encore le choix d'attribuer directement des contrats de service public pour des services ferroviaires ou de les mettre en concurrence. La proposition COM(2013)28 vise à modifier le règlement de sorte que les États membres soient obligés de mettre en concurrence les contrats de service public.

La proposition COM(2013)29 modifie la directive 2012/34 en visant l'ouverture totale du marché des services nationaux de transport de voyageurs.

À cet égard, on peut se demander dans quelle mesure ces propositions laissent assez de flexibilité aux contrats de service public. Quelles seront les conséquences pour les lignes non rentables, qui sont subsidiées par des contrats de service public?

En outre, il convient d'examiner, d'une part, la séparation stricte entre les sociétés de transport et les gestionnaires de l'infrastructure et, d'autre part, la question de savoir s'il faut continuer à autoriser des structures de holding, à condition d'ériger des "murailles de Chine" entre les activités juridiques, financières et opérationnelles des deux entreprises.

La commission des Affaires européennes du Sénat français a, le 27 février 2013, émis une objection de subsidiarité à l'égard de deux dispositions de la proposition COM(2013)29, qui concernent la séparation institutionnelle du gestionnaire de l'infrastructure.

Le nouvel article 7, alinéa 5, de la Directive 2012/34 vise à interdire, de façon implicite, la création de nouvelles entreprises ferroviaires intégrées, dès l'entrée en vigueur de la directive. Selon le Sénat français, cette mesure viole le principe de subsidiarité.

Le Sénat français émet également une objection de subsidiarité à l'égard du nouvel article 7*quater* de la Directive 2012/34. En vertu de cet article, la Commission européenne peut décider de son propre chef si les gestionnaires de l'infrastructure qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée remplissent les critères des articles 7*bis* et 7*ter* et si le respect de ces critères est suffisant pour garantir que toutes les entreprises ferroviaires bénéficient de conditions de concurrence équitables et qu'il n'y ait pas de distorsions de concurrence.

mate het subsidiariteits- en proportionaliteitscriterium in acht is genomen gelet op de verscheidenheid van de spoorwegmarkt in de afzonderlijke lidstaten.

Voorstel COM(2013)28 wijzigt verordening 1370/2007. Onder de huidige redactie van verordening 1370/2007 hebben de autoriteiten van de lidstaten nog de keuze om openbare dienstcontracten voor spoorwegdiensten rechtstreeks te gunnen of om aanbestedingen uit te schrijven. Voorstel COM(2013)28 beoogt een wijziging van de verordening waarbij lidstaten worden verplicht aanbestedingen te organiseren voor openbare dienstcontracten.

Voorstel COM(2013)29 wijzigt Richtlijn 2012/34 waardoor de markt voor binnenlandse passagiersdiensten volledig wordt opengesteld.

Men kan in dit verband peilen naar de vraag in welke mate de voorstellen ruimte bieden voor flexibiliteit bij de contracten voor de publieke dienstverlening. Welke zullen de gevolgen zijn voor de niet-winstgevende verbindingen, die via openbare dienstcontracten worden gesubsidieerd?

Voorts kan de strikte scheiding tussen vervoermaatschappijen en infrastructuurbeheerders nader onderzocht worden, enerzijds, en, anderzijds het verder toelaten van holdingstructuren, mits "Chineze muren" worden opgetrokken tussen de juridische, financiële en operationele activiteiten van beide ondernemingen.

De commissie voor Europese aangelegenheden van de Franse Senaat heeft op 27 februari 2013 een subsidiariteitsbezwaar geformuleerd m.b.t. twee bepalingen uit het voorstel COM(2013)29, die te maken hebben met de institutionele scheiding van de infrastructuurbeheerder.

Het nieuwe artikel 7, alinea 5, van Richtlijn 2012/34 strekt ertoe op impliciete wijze de oprichting van nieuwe geïntegreerde spoorwegondernemingen te verbieden, vanaf de inwerkingtreding van de richtlijn. Deze maatregel schendt volgens de Franse Senaat het subsidiariteitsbeginsel.

Voorts formuleert de Franse Senaat een subsidiariteitsbezwaar ten aanzien van het nieuwe artikel 7*quater* van Richtlijn 2012/34. Volgens dit artikel kan de Europese Commissie op eigen initiatief besluiten of de infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming voldoen aan de eisen van de artikelen 7*bis* en 7*ter* en of de naleving van die eisen toereikend is om te waarborgen dat alle spoorwegondernemingen gelijke concurrentievoorwaarden genieten en er geen sprake is

Cet article, qui attribue à la Commission européenne le pouvoir d'appréciation souverain d'interdire à un opérateur d'une entreprise ferroviaire verticalement intégrée de proposer des services aux passagers en dehors des frontières nationales, viole, selon le Sénat français, le principe de subsidiarité. L'absence de tout critère d'appréciation clair étayant la décision de la Commission européenne est de nature à créer une grande incertitude dans le chef des États membres et des exploitants.

Texte de la communication:

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130025.do>

Textes des propositions législatives:

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130027.do>

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130028.do>

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130029.do>

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130030.do>

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130031.do>

Questions posées lors de la réunion de la commission Infrastructure du 26 février 2013:

<http://www.lachambre.be/doc/CCRI/pdf/53/ic684.pdf>

Texte de l'avis de subsidiarité du Sénat français:

<http://www.senat.fr/leg/ppr12-410.html>

II. — DISCUSSION

M. Bert Wollants (N-VA), europromoteur, indique que le délai imparti pour formuler un avis de subsidiarité au sujet de ces propositions de législation expire le 3 avril 2013.

Par le biais de six propositions législatives, la Commission européenne entend rendre le secteur plus efficient, augmenter la capacité lorsque c'est possible et éliminer les obstacles pratiques et administratifs afin

van concurrentieverstoreningen. Dit artikel, dat aan de Europese Commissie een soevereine appreciatiebevoegdheid toekent tot verbod aan een operator van een verticaal geïntegreerde spoorwegonderneming om passagiersdiensten aan te bieden buiten de nationale grenzen, schendt, aldus de Franse Senaat, het subsidiariteitsbeginsel. Het gebrek aan enig duidelijk beoordelingscriterium dat de beslissing van de Europese Commissie staft, is van aard om grote onzekerheid te scheppen zowel voor de lidstaten als voor de exploitanten.

Tekst van de mededeling:

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130025.do>

Teksten van de wetgevingsvoorstellen:

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130027.do>

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130028.do>

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130029.do>

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130030.do>

<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20130031.do>

Vragen gesteld in de commissie Infrastructuur van 26 februari 2013:

<http://www.dekamer.be/doc/CCRI/pdf/53/ic684.pdf>

Tekst van het subsidiariteitsadvies van de Franse Senaat:

<http://www.senat.fr/leg/ppr12-410.html>

II.— BESPREKING

De heer Bert Wollants (N-VA), europromotor, stelt dat de termijn om een subsidiariteitsadvies over deze wetgevingsvoorstellen te formuleren, verstrijkt op 3 april 2013.

Met deze wetgevingsvoorstellen van het Vierde Spoorwegpakket beoogt de Europese Commissie het spoor efficiënter te maken, de capaciteit te vergroten waar mogelijk en praktische en administratieve

d'accroître la compétitivité du rail et lui offrir des perspectives de croissance.

L'intervenant estime que le Quatrième paquet ferroviaire contient des propositions qui sont de nature à générer des économies d'échelles intéressantes. La commission renvoie notamment au fait que pour les locomotives, une seule homologation suffira. L'Agence ferroviaire européenne devient un "guichet unique" qui délivre des autorisations de commercialiser des véhicules ferroviaires dans toute l'UE, et qui accorde aux exploitants des agréments de sécurité valables à travers toute l'Union.

Les propositions sont également de nature à améliorer le fonctionnement du marché intérieur. Le temps nécessaire pour accéder au marché diminuerait ainsi de 20 % et il en irait de même pour le coût et la durée nécessaires pour acquérir du matériel roulant.

L'Agence ferroviaire européenne se voit également confier un rôle plus important en matière de contrôle des règles nationales et des agences nationales de sécurité.

Les propositions créent un cadre qui renforcera la coopération transfrontalière entre les gestionnaires de l'infrastructure, ce qui favorisera le développement de réseaux transeuropéens et de corridors de marchandises.

L'intervenant estime qu'un cadre européen semble la manière la plus adéquate de prendre des mesures législatives sur ces questions, et la commission de l'Infrastructure est d'avis que ni les propositions contenues dans les documents COM(2013) 26 et 27, ni celles contenues dans les documents COM(2013) 30 et 31 ne soulèvent d'objection de subsidiarité et se félicite de l'objectif poursuivi par ces propositions.

Deux propositions de ce paquet réglementent l'accès au marché du transport de voyageurs par chemin de fer, à savoir les propositions COM(2013)28 et COM(2013)29. Étant donné que dans l'état actuel de la réglementation nationale, les nouveaux entrants potentiels sur le marché sont exclus et que la pression concurrentielle reste faible au sein des États membres, la Commission européenne estime qu'une intervention est nécessaire.

Un avis de subsidiarité a finalement pour objectif de poser la question de l'opportunité de savoir si le niveau de pouvoir européen est censé être le mieux adapté pour mettre en œuvre et suivre ce dossier. Les règlements à l'examen visent à préciser la directive "services" convenue précédemment. En l'occurrence, il a été décidé, à un stade antérieur, de charger par principe l'Union

obstacles weg te werken om het spoor competitiever te maken en groeikansen te geven.

De spreker is van mening dat het Vierde Spoorwegpakket voorstellen bevat die van aard zijn om voordelige schaafeffecten te scheppen die kostenbesparend zijn. Zo verwijst de commissie naar het feit dat voor locomotieven één homologatie zal volstaan. Het Europees Spoorwegbureau wordt een "uniek loket" dat vergunningen afgeeft om in de hele EU voertuigen in de handel te brengen en dat aan exploitanten veiligheidsvergunningen verleent die in de hele Unie geldig zijn.

De voorstellen zijn ook van aard de werking van de interne markt te verbeteren. De tijd om toegang tot de markt te krijgen zou met 20 % afnemen en de kosten en duur voor het verkrijgen van rollend materieel met 20 % verminderen.

Het Europees Spoorwegbureau krijgt ook een grotere rol in het toezicht op de nationale regels en de nationale veiligheidsinstanties.

De voorstellen scheppen een kader om de grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuurbeheerders te versterken, wat de uitbouw van trans-Europese netwerken ten goede komt en de uitbouw van goederencorridors.

Op deze punten is de spreker van mening dat een Europees kader de meest gepaste manier om wetgevende maatregelen te nemen en is de commissie voor de Infrastructuur van oordeel dat er geen subsidiariteitsbezwaar tegen de voorstellen vervat in de documenten COM(2013)26 en 27 en de documenten COM(2013)30 en 31, en is het positief over de doelstelling die met deze voorstellen worden beoogd.

Twee voorstellen uit het pakket regelen de toegang tot de markt van het passagiersvervoer per spoor, nl. COM(2013)28 en COM(2013)29. Doordat nieuwe marktdeelnemers onder de huidige nationale reglementering worden uitgesloten en de concurrentiedruk binnen lidstaten laag blijft, is de Europese Commissie van oordeel dat er moet worden ingegrepen.

De scope van een subsidiariteitsadvies is uiteindelijk de opportunitetsvraag of het Europese beleidsniveau als meest geschikte wordt geacht ter uitvoering en opvolging van dit dossier. Voorliggende verordeningen zijn ten dele de nadere uitwerking van de eerder overeengekomen Dienstenrichtlijn. Daar werd reeds in een eerder stadium beslist om principieel de EU te belasten met het

européenne de la régulation de différents aspects liés au trafic ferroviaire (transfrontalier).

Aussi les propositions de nouvelle réglementation européenne à l'examen sont-elles le corollaire de mesures prises récemment par l'Europe en matière de politique ferroviaire. Si l'on évalue l'abandon de ces compétences par les États membres au profit du niveau européen par rapport aux bénéfices résultant de l'apparition de la concurrence dans le trafic intérieur pour le consommateur (et ce, tant au niveau de l'offre qu'au niveau du coût et de la qualité), on constate que la balance penche en faveur de ces derniers.

M. Herman De Croo (Open Vld) indique, en se référant à son expérience trentenaire, étant donné que dans les années 80 du siècle passé il fut ministre des Transports, qu'il est intéressant de constater à quel point les chemins de fer ont des coûts et des dépenses en investissements d'ordres de grandeur comparables dans les différents pays européens. Les chemins de fer belges coûtent 3,2 milliards d'euros par an à l'État belge, ce qui est un montant énorme. Le chemin de fer a donc des caractéristiques qui lui sont propres dans les différents pays. Ce n'est pas pour rien que la Belgique fut le premier pays continental, en 1885, à inaugurer une ligne de chemin de fer. Le transport de navetteurs s'est alors concentré vers Bruxelles, et le transport de marchandises vers Anvers. Cela a des conséquences sur notre façon de développer notre réseau de chemins de fer. On a assisté à la libéralisation progressive du transport de marchandises depuis 2003. Depuis 2010, c'est le transport international de voyageurs qui est libéralisé. Cela rend les choses très complexes et une distinction doit être faite entre l'infrastructure et les opérateurs qui l'utilisent.

L'orateur est d'avis que des discussions seront encore nécessaires à propos de ces directives européennes, de plus, il y a une certaine confusion entre d'une part les propositions de règlements et d'autre part les propositions de directives.

Pour M. De Croo, le contrôle de subsidiarité a perdu de sa substance. De toute façon, dans le contexte européen, il faut réunir les parlements d'une majorité d'États membres — 18 sur 27 — pour rectifier la proposition de la Commission européenne et l'unanimité — 27 sur 27 — pour s'y opposer. Cela n'est d'ailleurs pas nécessaire de rendre un avis de subsidiarité à ce stade et dans ces circonstances, même si la question de la libéralisation est très importante et devra faire l'objet d'énormément d'attention de la part de ce parlement. En conséquence, l'orateur est d'avis que la question n'est pas encore assez mûre pour lui permettre d'avoir un point de vue définitif. Il attend plus d'informations de

reguleren van verschillende aspecten die verband houden met het (grensoverschrijdend) spoorwegverkeer.

De voorliggende voorstellen tot nieuwe EU-regelgeving zijn daarom een logisch gevolg van stappen op het vlak van spoorwegenbeleid die in het recente verleden werden ondernomen door Europa. Wegen we het afstaan van deze bevoegdheden uit handen van de lidstaten aan het Europese niveau af tegenover de baten voor de consument bij het ontstaan van concurrentie in het binnenlands vervoer (en dit zowel voor wat betreft aanbod, als voor wat betreft kostprijs en kwaliteit), dan slaat de balans positief door in de richting van dit laatste.

De heer Herman De Croo (Open Vld) herinnert zich dat hij van 1981 tot 1988 minister van Verkeer was, wat maakt dat hij op een dertigjarige ervaring kan terugblikken. Hij vindt het interessant vast te stellen dat in de verschillende Europese landen sprake is van vergelijkbare bedragen qua kosten en investeringsuitgaven op het vlak van de spoorwegen. De Belgische spoorwegen kosten de Belgische staat 3,2 miljard euro per jaar, wat gigantisch veel is. De nationale spoorwegen vertonen in ieder land dus specifieke kenmerken. Het is een belangrijk feit geweest dat België in 1835 als eerste land op het Europese continent een spoorlijn heeft geopend. Het reizigersvervoer werd vooral op Brussel gericht, het goederenvervoer op Antwerpen. Dat heeft gevolgen voor de manier waarop België later zijn spoorwegen ging uitbouwen. Sinds 2003 werd het goederenvervoer geleidelijk geliberaliseerd; sinds 2010 geldt dat ook voor het internationale reizigersvervoer. Dat maakt de zaken erg ingewikkeld. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de infrastructuur en de operatoren die er gebruik van maken.

De spreker is van mening dat over die Europese richtlijnen nog voort zal moeten worden gediscussieerd; bovendien bestaat er een zekere verwarring over het onderscheid tussen voorstellen voor een verordening en voorstellen voor een richtlijn.

De heer De Croo is van mening dat de subsidiariteitstoets niet langer zinvol is. Hoe dan ook moeten, inzake Europese wet- en regelgeving, de parlementen in een meerderheid van lidstaten — 18 op 27 — ermee akkoord gaan om een voorstel van de Europese Commissie te kunnen bijsturen, terwijl eenparigheid vereist is — dus 27 op 27 — om zich tegen een voorstel te verzetten. Overigens moet in dat stadium en in die omstandigheden geen subsidiariteitsadvies worden uitgebracht, al is het liberaliseringsvraagstuk van heel groot belang en zal dit Parlement er bijzonder veel aandacht aan moeten besteden. Voor de spreker is dit vraagstuk nog genoeg voldragen om er een definitief standpunt

la part de la Commission européenne d'une part, et de la commission de l'Infrastructure d'autre part. Rendre un avis sans être dûment informé serait faire preuve d'improvisation. Une discussion sur le fond devra donc avoir lieu ultérieurement.

Mme Karine Lalieux (PS) considère que la Commission européenne n'a pas fait correctement son travail. Les textes à l'examen ne sont ni chiffrés ni motivés. Ils font l'impasse sur les aspects qualitatifs du service en général et du service public en particulier. En outre, ils imposent un modèle d'organisation unique, sans tenir compte des situations concrètes de chaque État membre individuel. L'incidence sur le service, sur l'emploi et sur les problèmes concrets auxquels sont confrontées les entreprises ferroviaires n'est pas analysée et encore moins chiffrée. Le processus de libéralisation aveugle et précipité se poursuit, sans que l'on en mesure les conséquences pour l'avenir. Dans ces conditions, la commission de la Chambre n'est pas en mesure de formuler un avis de subsidiarité bien étayé. L'article 5 du Protocole 2 prévoit expressément ce qui suit:

“Les projets d'actes législatifs sont motivés au regard des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Tout projet d'acte législatif devrait comporter une fiche contenant des éléments circonstanciés permettant d'apprécier le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Cette fiche devrait comporter des éléments permettant d'évaluer son impact financier et, lorsqu'il s'agit d'une directive, ses implications sur la réglementation à mettre en œuvre par les États membres, y compris, le cas échéant, la législation régionale. Les raisons permettant de conclure qu'un objectif de l'Union peut être mieux atteint au niveau de celle-ci s'appuient sur des indicateurs qualitatifs et, chaque fois que c'est possible, quantitatifs. Les projets d'actes législatifs tiennent compte de la nécessité de faire en sorte que toute charge, financière ou administrative, incombant à l'Union, aux gouvernements nationaux, aux autorités régionales ou locales, aux opérateurs économiques et aux citoyens soit la moins élevée possible et à la mesure de l'objectif à atteindre.”

Cette condition n'est absolument pas remplie. Aucune fiche circonstanciée, ni motivation n'a été fournie.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) souscrit aux propos de l'intervenante précédente. Les options contenues dans les propositions de la Commission européenne mettent en péril un service déjà en piteux état. Un

over in te nemen. Hij wacht op meer informatie van de Europese Commissie, enerzijds, en de commissie voor de Infrastructuur, anderzijds. Een advies uitbrengen zonder terdege te zijn ingelicht, zou blijk geven van improvisatie. Een inhoudelijk debat zal dus later moeten plaatsvinden.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) is van oordeel dat de Europese Commissie haar werk niet behoorlijk heeft gedaan. De voorliggende teksten zijn niet becijferd en met redenen omkleed. De kwalitatieve aspecten van de dienstverlening in het algemeen en van de openbare dienstverlening in het bijzonder worden niet behandeld. Bovendien wordt een uniek model organisatiemodel opgelegd zonder rekening te houden met de concrete situaties van iedere lidstaat afzonderlijk. De impact op de dienstverlening, werkgelegenheid en concrete problemen waarmee de spoorwegmaatschappijen kampen is niet geanalyseerd, laat staan becijferd. Een blind en overhaast liberaliseringsproces wordt voortgezet zonder de gevolgen in de toekomst in te schatten. In die omstandigheden is de kamercommissie niet bij machte een degelijk onderbouwd subsidiariteitsadvies te formuleren. Artikel 5 van het Protocol 2 stelt uitdrukkelijk:

“De ontwerpen van Europese wetgevingshandelingen worden gemotiveerd in het licht van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid. Ieder ontwerp van Europese wetgevingshandeling bevat een subsidiariteits- en evenredigheidsmemorandum, met een uitgebreide toelichting van de elementen op basis waarvan de naleving van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid kan worden beoordeeld. Dat memorandum moet elementen bevatten waarmee de financiële gevolgen van het ontwerp kunnen worden beoordeeld, alsook — in het geval van een Europese kaderwet — het effect ervan op de door de lidstaten vast te stellen regelgeving, inclusief — waar toepasselijk — de regionale regelgeving. De redenen voor de conclusie dat een doelstelling van de Unie beter bereikt kan worden door de Unie, worden met kwalitatieve en, zo mogelijk, kwantitatieve indicatoren gestaafd. In de ontwerpen van Europese wetgevingshandelingen wordt er rekening mee gehouden dat alle, financiële of administratieve, lasten voor de Unie, de nationale regeringen, de regionale of lokale overheden, het bedrijfsleven en de burgers tot een minimum moeten worden beperkt en in verhouding moeten staan tot het te bereiken doel.”

Aan deze voorwaarde is absoluut niet voldaan. Er ligt geen omstandig memorandum noch motivering voor.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) is het eens met de vorige spreekster. De opties die ingebakken liggen in de voorstellen van de Europese Commissie brengen de al belabberde dienstverlening in gevaar.

élément positif est que la question de la sécurité est réglée en octroyant davantage de compétences à l'Agence ferroviaire européenne (AFE). Par contre, la scission imposée entre le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs est satanique parce qu'un modèle unique est ainsi imposé à tous les États membres, dont la taille et la densité varient souvent de façon radicale. Le groupe de l'intervenant est partisan d'une libéralisation mais pas selon un modèle rigide et unique. Les leçons n'ont pas été tirées de la libéralisation du transport des marchandises — qui est loin d'être une réussite. Comment ce modèle unique se traduira-t-il en Belgique, où les autorités doivent conclure un contrat de gestion avec chaque entité séparément et où trois opérateurs au minimum doivent être actifs?

M. Tanguy Veys (VB) souhaite que la commission de la Chambre formule aujourd'hui encore un avis de subsidiarité.

M. Steven Vandeput (N-VA) estime que faute d'un avis de subsidiarité, le moment propice pour influencer la Commission européenne est passé.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne que la commission de la Chambre peut ouvrir le dialogue politique — une procédure *ad hoc* — avec la Commission européenne sur les propositions à l'examen.

III. — VOTE

Le texte ci-dessous est adopté par 10 voix contre 3.

IV. — TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

1. Le texte qui vient d'être soumis au vote est signé par Mmes Karine Lalieux (PS) et Valérie De Bue (MR) ainsi que par MM. Herman De Croo (Open Vld), Jef Van den Bergh (CD&V), Josy Arens (cdH) et David Geerts (sp.a).

2. Conformément à l'article 5, § 3, du Traité sur l'Union européenne, la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre a la possibilité d'émettre un avis de subsidiarité sur les propositions législatives (COM(2013)26-31).

3. La commission de la Chambre constate que les propositions susmentionnées ne sont pas suffisamment motivées, compte tenu des principes de subsidiarité

Positif est que la question de la sécurité est réglée par le Spoorwegagentschap (ERA) et que les compétences de l'Agence ferroviaire européenne (AFE) sont mieux connues. À l'inverse, la scission imposée entre le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs est satanique parce qu'un modèle unique est ainsi imposé à tous les États membres, dont la taille et la densité varient souvent de façon radicale. Le groupe de l'intervenant est partisan d'une libéralisation mais pas selon un modèle rigide et unique. Les leçons n'ont pas été tirées de la libéralisation du transport des marchandises — qui est loin d'être une réussite. Comment ce modèle unique se traduira-t-il en Belgique, où les autorités doivent conclure un contrat de gestion avec chaque entité séparément et où trois opérateurs au minimum doivent être actifs?

De heer Tanguy Veys (VB) wenst dat de kamercommissie vandaag nog een subsidiariteitsadvies formuleert.

De heer Steven Vandeput (N-VA) is van oordeel dat bij gebrek aan subsidiariteitsadvies het momentum om de Europese Commissie te beïnvloeden voorbij is.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wijst erop dat de kamercommissie de politieke dialoog — een geijkte procedure — met de Europese Commissie over de voorliggende voorstellen kan opstarten.

III.— STEMMING

De hierna volgende tekst wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

IV.— TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

1. De volgende tekst, hierboven ter stemming voorgelegd, was ondertekend door de dames Karine Lalieux (PS) en Valérie De Bue (MR) alsook de heren Herman De Croo (Open Vld), Jef Van den Bergh (CD&V), Josy Arens (cdH) en David Geerts (sp.a).

2. Overeenkomstig artikel 5 § 3 van het Verdrag van de Europese Unie heeft de kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven de mogelijkheid een subsidiariteitsadvies uit te brengen met betrekking tot de wetgevingsvoorstellen (COM(2013)26-31).

3. De kamercommissie constateert dat voornoemde voorstellen onvoldoende met redenen zijn omkleed, rekening houdend met de beginselen van subsidiariteit

et de proportionnalité tels que prévus à l'article 5 du Protocole 2 relatif à l'application de ces principes.

4. Les propositions de directives et de règlements précitées ne respectent pas suffisamment cette obligation de motivation.

5. La commission de la Chambre ne peut donc pas se prononcer sur un avis de subsidiarité et de proportionnalité en ce qui concerne les propositions relatives au Quatrième paquet ferroviaire (COM(2013)26-31).

6. La commission de la Chambre transmettra ses observations à la Commission européenne dans le cadre du dialogue politique.

Le rapporteur,

Bert
WOLLANTS

La présidente,

Sabien
LAHAYE-BATTHEU

en evenredigheid zoals bepaald in artikel 5 van Protocol 2 betreffende de toepassing van deze beginselen.

4. Voornoemde voorstellen van richtlijnen en verordeningen eerbiedigen deze motiveringsplicht onvoldoende.

5. De kamercommissie kan zich dus niet uitspreken over enig subsidiariteits- en proportionaliteitsadvies met betrekking tot de voorstellen inzake het Vierde Spoorwegpakket (COM(2013)26-31).

6. De kamercommissie zal haar opmerkingen aan de Europese Commissie in het raam van de politieke dialoog later laten worden.

De rapporteur,

Bert
WOLLANTS

De voorzitter,

Sabien
LAHAYE-BATTHEU