



Ontsporing van
RUDY
VERLEYSEN **Europa**

Lijn 83
Augustus 2004

“De geschiedenis leert ons uiteindelijk alleen dit, dat de mensen niets uit haar willen leren”

(Friedrich Hegel, 1770 – 1831)

De “ontsporing” van Europa

(De Europese politiek tot 2010)

“25 maart 1957... dit wordt één van de grootste dagen uit de Europese geschiedenis...”

Dit waren de woorden van Paul-Henri Spaak toen hij de Verdragen van Rome ondertekende. De zes landen van het “kleine Europa” (Frankrijk, Duitsland, België, Nederland, Luxemburg, Italië) zetten hiermee een reuzenstap richting de Europese eenmaking.

Onder impuls van enkele belangrijke voortrekkers van de Europese gedachte zoals de Belgische socialistische minister van Buitenlandse Zaken Paul-Henri Spaak, de Fransman en gewezen voorzitter van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal Jean Monnet en Duits staatssecretaris voor Buitenlandse Zaken Walter Hallstein werden op 25 maart 1957 de verdragen zelf door de zes landen getekend op de Piazza del Campidoglio in Rome. Dit betekende de oprichting van twee unies: Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (Euratom) en de Europese Economische Gemeenschap (EEG).

Binnen de Gemeenschappelijke Markt konden personen, goederen, diensten en kapitaal voortaan vrij circuleren. Dit was enkel mogelijk indien de zes lidstaten hun sociale, monetaire en fiscale politiek op elkaar begonnen af te stemmen en bereid waren om een gemeenschappelijke economische politiek te voeren.

Om dit doel te bereiken werden een aantal initiatieven genomen. Op 1 januari 1968 treedt de douane-unie tussen de toenmalige zes lidstaten die deel uitmaakten van de Europese Gemeenschap in werking. Een gemeenschappelijk douanetarief vervangt de bestaande douanerechten aan de buitengrenzen van de Europese Gemeenschap.

De Europese Akte, een verdrag dat op 17 en 28 februari 1986 in Luxemburg en Den Haag is getekend door de ondertussen twaalf lidstaten die deel uitmaakten van de Europese Gemeenschap treedt in werking 1 juli 1987. Het doel van het verdrag was wetten van de lidstaten verder te harmoniseren en de barrières tussen lidstaten op

het gebied van handel en het vrije verkeer van personen op te heffen, waardoor de concurrentiepositie van de lidstaten zou toenemen. De lidstaten stelden zich tot doel om op uiterlijk op 1 januari 1993 de Europese interne markt te realiseren. Dit zal uiteindelijk leiden tot de afschaffing van alle douaneverrichtingen op 1 januari 1993.

De doelstellingen van de Europese Gemeenschap vinden we terug in alle Europese verdragen. Het Verdrag van Rome werd op regelmatige basis aangepast door de Verdragen van Maastricht (1992), Amsterdam (1997), Nice (2000) en het Verdrag van Lissabon (2009). Het “Kleine Europa” van zes is ondertussen een grote gemeenschap geworden met 27 lidstaten.

Niets liet toen vermoeden dat Europa uiteindelijk zou kiezen voor een politiek van liberalisering en privatisering van overheidsdomeinen als de Post, Telecommunicatie en het spoorvervoer.

Tot eind de jaren tachtig was het spoorweglandschap in handen van de historische nationale spoorwegondernemingen.

Op 5 mei 1835 was België het eerste Europese land op het vasteland die een spoorweglijn opende tussen Brussel en Mechelen. Een wet daartoe was eerder op 1 mei 1834 goedgekeurd.

Charles Rogier (1800 – 1885), liberaal politicus, medegrondlegger van de Belgische Staat en initiatiefnemer voor de uitbouw van het Belgische spoorwegnet was de mening toegedaan dat een zo groots, een zo nationaal monument, door het land moet worden gebouwd en niet kan worden overgelaten aan de grillen en de hebzucht van privébelangen.

Van 1837, onder leiding van M.de Mérode (1791 – 1857, vooraanstaand katholiek politicus) wordt door een gedeelte van de volksvertegenwoordigers een politiek gevoerd die eiste dat de spoorweg zou instaan voor het dekken van zijn kosten door het verhogen van de tarieven.

Het spoor moet in de eerste plaats dienen om het volk te ontvoogden, vond een meerderheid van de verkozenen dan weer, en om de banden tussen de verschillende gewesten van de nieuw opgerichte Staat toe te halen.

Maar met de concessiewetgeving van 1843 werd met behulp van privékapitaal het Belgische netwerk verder uitgebreid. In 1847 en de jaren daarna woedt er een discussie in de Kamer van Volksvertegenwoordigers over de sociale rol van de spoorweg, de spoorweg als openbare instelling en de solidariteit tussen voordelige en nade-

lige lijnen. De spoorweg zou in de jaren daarna een discussiepunt blijven

“ Men kan de exploitatie van de spoorweg niet vergelijken met een exploitatie door het privaat belang, want beide hebben een verschillend doel (Frere-Orban in 1848, doctrinair liberaal politicus)

De spoorweg is niet alleen een nijverheidsonderneming; hij is een grote openbare dienst, bestemd om de verschillende belangen te omvatten, om de hoogst mogelijke welstand te verspreiden in de verschillende klassen van de maatschappij (Van Hoorebeke in 1851, liberaal politicus en minister van openbare werken 1850-1852).

De inbreng van private maatschappijen is in 1845 al goed zichtbaar in het spoorweglandschap. De regering slaagt er echter niet in om hen te verplichten tot dezelfde tarieven als de Staat. Er was geen medewerking van de privé sector aan het algemeen belang.

Vanaf 1870 werd, gezien de dalende economische bedrijvigheid en op vraag van de privémaatschappijen overgegaan tot nationalisering. De Belgische Staat beheerde toen ongeveer 863 km lijnen, terwijl de 39 privémaatschappijen 2.231 km uitbaatten.

Naast het feit dat de overheid vreesde dat buitenlandse investeringen de neutraliteit van het land konden aantasten waren er ook de moeilijkheden in de organisatie van het spoorverkeer en een te grote verscheidenheid aan tarieven. In 1926 zou dan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) worden opgericht (in 2010 vierde de NMBS-groep zijn 175ste verjaardag). De laatste nationalisering werd uiteindelijk afgerond eind de jaren 1950.

De spoorwegen brengen grotere welvaart en vooruitgang met zich mee op het Europese vasteland. Voor een grote meerderheid van de Europeanen is het openbaar vervoer het belangrijkste transportmiddel. Dit verandert echter snel wanneer de auto zijn intrede doet bij een groter publiek. Dit leidt er toe dat er minder aandacht wordt besteedt aan de toekomst van het spoor, lijnen worden gesloten, stations worden gesloten, diensten worden afgebouwd, er komen minder investeringen in infrastructuur enz.

In de jaren tachtig lijkt daar verandering in te komen. Europa vaardigt aanbeveling 84/646/EEG van de Raad van 19 december 1984 gericht tot de nationale spoorwegondernemingen van de lidstaten voor een intensievere samenwerking bij het internationale reizigers- en goederenvervoer uit.

Met deze aanbeveling streefde Europa naar een betere samenwerking voor de ontwikkeling van het spoorwegvervoer in zowel reizigers als goederen. Het was de bedoeling dat de verschillende natio-

nale spoorwegondernemingen door samenwerking zich aanboden als één enkele vervoerder.

Zo moest in het reizigersvervoer worden gestreefd naar het aanbieden van gemeenschappelijke diensten op gebied van marketing, verkoop, reisvoorwaarden. Met een harmonisering van de tariefvoorwaarden (kinderen, studenten, familie, bejaarden en regelmatige reizigers) beoogde men de invoering van een Europees tarief los van de nationale tarieven. Ook met de toeristische nijverheid dienden hier over afspraken gemaakt te worden. Een internationale spoorgids voor verbindingen van stad tot stad en de uitbating van snelle verbindingen, de verbetering van het aanbod van nachttreinen en autotreinen moesten bijdragen tot de ontwikkeling van het internationale reizigersvervoer.

Ook in het goederenvervoer diende er te worden gestreefd naar een grotere markteenheid door onder andere het oprichten van gemeenschappelijke filialen voor bepaalde soorten goederen, een gemeenschappelijk tarievenbeleid, verbeterde combinatie weg – spoorweg. Een compensatieregeling moest worden uitgewerkt in geval van verlies, schade of vertraging.

Om dat allemaal mogelijk te maken drong Europa aan op het afsluiten van bilaterale en multilaterale akkoorden om de hindernissen aan de binnengrenzen weg te werken.

Ook het personeel moest worden voorbereid op de nieuwe ontwikkelingen in het spoorvervoer door het leren van andere talen.

De lidstaten en de nationale spoorwegondernemingen kregen drie jaar de tijd om met uitgewerkte voorstellen voor de dag te komen, zo niet kon de Europese Commissie met nieuwe initiatieven komen. Was het werkelijk de bedoeling van Europa om de nationale spoorwegbedrijven te revitaliseren of was dit een eerste stap naar liberalisering en privatisering?

Wie het verleden vergeet, zal het verleden herhalen

Het enige doel van de Europese politiek is de opening van de markt voor concurrentie binnen de spoorwegen. De Europese Unie heeft daarom een aantal beslissingen genomen die een vrije concurrentie mogelijk moeten maken zonder rekening te houden met de sociale rol van de spoorwegen. Elke Europese legislatuur heeft zich aan deze logica onderworpen.

Nieuwe private spoorwegondernemingen kwamen tot stand met de steun van de Europese Commissie en de ministers van transport.

Een verzwakking van de positie van de traditionele spoorwegondernemingen is hiervan het rechtstreekse gevolg.

Ook op het sociale vlak zijn er belangrijke gevolgen voor de duizenden spoorwegmensen die zijn tewerkgesteld binnen de traditionele spoorwegondernemingen.

De liberalisering van het Europese spoor komt tot stand met de socialistische partijen. Sinds de eerste Europese parlementsverkiezingen van 1979, de eerste keer dat de Europarlementariërs rechtstreeks werden verkozen, was de socialistische fractie bijna onafgebroken de grootste tot de verkiezingen van 1999.

Op voorstel van de toenmalige Commissaris voor Vervoer, de Vlaamse socialist Karel Van Miert die deze functie uitoefende van 1989 tot 1992, kwam de eerste liberaliseringrichtlijn van 1991 tot stand. Met de op 29 juli 1991 aangenomen richtlijn 91/440 geeft Europa aan hoe de lidstaten met hun spoorwegen moeten omgaan. De richtlijn schrijft voor dat er bestuurlijke onafhankelijkheid van de spoorwegondernemingen moet komen. Er moet een scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteit worden doorgevoerd (de door Europa verplichte scheiding van de infrastructuur en de exploitant wordt in België pas werkelijkheid met het Koninklijke besluit van 5 februari 1997). Volgens Van Miert en de Europese Commissie zijn concurrentie en solidariteit perfect met elkaar te combineren

Een financiële sanering door onder andere het overnemen van de historische schulden door de overheid moet worden doorgevoerd en nieuwe vervoerders moeten de mogelijkheid krijgen om toe te treden tot het spoorwegnet. De richtlijn verbiedt rechtstreekse staatsexploitatie en is dus zeer ingrijpend. Het uitvoeren van de richtlijn heeft geleid tot ingrijpende reorganisaties van de nationale spoorwegbedrijven. Tussen 1991 en 1998 worden de Europese richtlijnen 95/18/EG en 95/19/EG uitgevaardigd. Richtlijn 95/18/EG betreft de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen. Richtlijn 95/19/EG heeft het over de verdeling van de capaciteiten van de spoorweginfrastructuur en de inning van de bijdragen voor het gebruik van de infrastructuur. Beide Richtlijnen dateren van 19 juni 1995.

Ook in België heeft de Europese politiek zijn weerslag. Sinds de wet op de autonome overheidsbedrijven van 21 maart 1991 worden de "Staatsbedrijven" omgevormd. Institutioneel wordt de NMBS een autonoom overheidsbedrijf waarin de overheid zijn invloed kan uitoefenen Via beheerscontracten worden de productie en de prijs

geregeld. Productievolume, tariefniveau, kwaliteitsnormen, stiptheid en de daaraan verbonden financiële bijdragen van de overheid worden door deze beheersovereenkomsten geregeld. Hierdoor moet de NMBS de zekerheid krijgen dat alle binnen het begrip geleverde prestaties van openbare dienst financieel worden vergoed. Later in 2004 laat de regering, met de socialistische minister bevoegd voor de overheidsbedrijven Johan Vande Lanotte, de opsplitsing van de NMBS in 3 entiteiten goedkeuren. De Holdingstructuur met de overkoepelende NMBS-Holding, Infrabel als infrastructuurbeheerder en de NMBS als exploitant wordt in 2005 het uitzicht van de Belgische spoorwegmaatschappij.

Op 30 juli 1996 verscheen onder impuls van Neil Kinnock, Brits socialist en Commissaris voor Vervoer van 1995 tot 1999, het Witboek van de Europese Commissie – Een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken. Volgens het Witboek staan de spoorwegen er slecht voor en hun marktaandeel loopt terug. De spoorwegen, aldus het Witboek, verzekeren nog maar 6% van het reizigers- en 16% van het totale goederenvervoer binnen de Europese Unie. Over 10 jaar meent Europa dat deze markt nog verder zal verminderen tot 4, respectievelijk 9%. De terugval moet volgens Europa gezocht worden bij de concurrentie door het wegvervoer waar men soepeler, goedkoper en competitiever kan werken. Dat dit onder andere kan doordat het wegvervoer de externe kosten (gebruik van de infrastructuur, ongevallen, de kost van het milieu...) niet in rekening brengt wordt door de Commissie niet als doorslaggevend argument aanzien. Ze stelt dat de spoorwegen te traag, te weinig betrouwbaar en bovenal te duur zijn en dus volledig onangepast zijn aan de eisen van de markt. De oorzaak van dit falen, legt de Commissie bij het beheer van de spoorwegen. Door de lidstaten wordt niet toegestaan dat de spoorwegmaatschappijen als commerciële bedrijven worden gerund, de investeringen veel te laag uitvallen en de instandhouding van weinig gebruikte infrastructuur te belastend zijn voor het budget.

Het Witboek beoogt een strategie uit te werken om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken en meer in het bijzonder om de financiële toestand van de spoorwegondernemingen weer gezond te maken. Verder voorziet het Witboek ook in de volledige vrijmaking van de openbare dienstverlening en van de toegang tot het gehele verkeer, in de oprichting van een onafhankelijke dienst voor de toewijzing van de rijpaden, het oprichten van 'Freeways'

voor het Europees goederenverkeer (in afwachting van het volledig openstellen goederenverkeer), het ontwikkelen van interoperabiliteit, tussenkomst van het Europees Sociaal Fonds om de herstructurering van de spoorwegen te financieren en een deregulering van de arbeidsduur- en arbeidsvoorwaarden De opening van het spoorwagernet voor andere operatoren wordt een feit.

Wie het verleden vergeet, zal het verleden herhalen. Een belangrijke stap naar de volledige liberalisering van de spoorwegsector is gezet. Honderd jaar geleden moesten de nationale overheden de private ondernemingen om economische en sociale redenen overnemen....**Is de klok teruggedraaien de vooruitgang die Europa voor ogen heeft?**

...er blijkt echter geen ontkomen aan

Tussen 1999 en 2003 komt het 1ste spoorwegpakket tot stand. Een eerste stap wordt gezet naar de liberalisering van het internationale goederenverkeer.

Het eerste spoorwegpakket omvat vier richtlijnen, richtlijn 2001/12/EG tot wijziging van richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, richtlijn 2001/13/EG over de wijzigingen van richtlijn 95/18/EEG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur evenals inzake veiligheids certificering en richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem werden rond 15 maart 2003 omgezet in Belgisch recht.

Naast de boekhoudkundige splitsing van de uitbating en de infrastructuur, en analoog met het Witboek, wordt hier ook de overheveling van enkele essentiële taken geregeld: het verlenen van vergunningen, de toekenning van treinpaden, de vergoeding voor de verhuur van treinpaden,.... aan een onafhankelijk orgaan.

Gedurende deze periode wordt het spoorwagernet eveneens opengesteld voor andere operatoren.

Met de komst van DLC (Dillen & Le Jeune Cargo) op 17 mei 2003, in België, wordt een eerste stap gezet in de richting van een liberalisering van het internationale vrachtvervoer. Sindsdien hebben nog andere operatoren een veiligheidscertificaat ontvangen om te circuleren op ons spoorwagernet: op 1 juli 2005 de SNCF Fret, op

5 juli 2006 – Rail4chem, op 8 december 2006 Trainsport AG, op 15 februari 2007 European Rail Shuttle (ERS),....

Bovendien zijn ook andere Maatschappijen geïnteresseerd in het Belgische vrachtvervoer, en de havenactiviteiten: in het bijzonder het spoorwegbedrijf Euro Cargo Rail (Dochteronderneming van English, Welsh & Scottish Railway LTD –EWS- overgenomen door de Deutsche Bahn AG en opererend onder DB Schenker Rail-UK), de groep Véolia dat meer dan 300.000 mensen tewerkstelt, CFL Cargo, dat ontstaan is uit de samenwerking tussen het Luxemburgse spoorwegbedrijf voor vrachtvervoer en het privébedrijf “Arcelor Mittal” en het Nederlandse ACTS. Ten slotte willen we erop wijzen dat B-Cargo in februari 2006 een veiligheidscertificaat kreeg voor het Franse spoorweginet.

Tussen 2002 en 1 januari 2007 wordt het 2 de spoorwegpakket van kracht. Dit voorziet in de oprichting van een Europees Spoorwegagentschap (interoperabiliteit, veiligheid...) te Valenciennes in Frankrijk.

Dit pakket betekent ook de uitbreiding van het toegangsrecht tot de spoorweginfrastructuur en de totale liberalisering van het internationale goederenverkeer vanaf 1 januari 2007.

Het tweede spoorwegpakket omvat drie richtlijnen en een reglement. Het gaat over de richtlijn 2004/49/EG tot wijziging van richtlijn 95/18/EG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, de richtlijn 2004/50/EG tot wijziging van richtlijn 96/48/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-europees hoge-snelheidsspoorwegsysteem en de richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, de richtlijn 2004/51/EG tot wijziging van richtlijn 440/91 – internationaal vrachtvervoer per spoor vanaf 1 januari 2006 en alle soorten vrachtvervoer (cabotage) vanaf 1 januari 2007 (door de Duitse liberaal Jarembowsky) en Verordening 881/2004/EG. Met verordening 881/2004/EG werd in 2005 het Agentschap opgericht.

Het Europese spoorwegagentschap (veiligheid en technische specificaties interoperabiliteit (TSI)) zag op 16 juni 2004 het levenslicht. Het agentschap beschikt over twee zetels, allebei in Frankrijk: de administratieve zetel in Valenciennes en een centrum in Rijsel waar internationale vergaderingen en conferenties plaatsvinden actief in

deze instantie. Dit pakket breidt eveneens het toegangsrecht tot de spoorweginfrastructuur uit en dringt aan tot de totale liberalisering van het reizigersvervoer.

De Europese Gemeenschap heeft echter geen ernstige socio-economische evaluatie gedaan alvorens te beslissen over een verdere liberalisering van het spoorvervoer.

Met " Voor een Europa in beweging – Duurzame mobiliteit voor ons continent" publiceert de Commissie op 22 juni 2006 een tussentijds onderzoek van het Witboek over het vervoer. Deze tussentijdse herziening benadrukt hoe noodzakelijk de spoorsector is bij de uitbouw van een systeem om goederen en personen doeltreffend, veilig en proper te vervoeren.

In deze aanvulling tracht de Europese Unie de laatste structurele hindernissen voor de competitiviteit van de spoorsector weg te werken, onder andere door een betere interoperabiliteit, de wederzijdse erkenning van het rollende materieel, de coördinatie van de infrastructuur en de koppeling van de informaticasystemen en vooral door het probleem van het vrachtvervoer in geïsoleerde wagons aan te pakken.

De Commissie zegt dat ze via de Algemene Directie Vervoer en Energie (DG TREN) een verantwoorde en intelligente tarifiering wil invoeren voor het gebruik van de infrastructuur, om zo, onder andere, de externe kosten te kunnen internaliseren. De Europese Gemeenschap zegt haar eigen bijdrage te leveren door financiële steun te verlenen aan projecten die prioritair zijn in het raam van de Trans-Europese netten. De meeste van deze projecten zijn spoorprojecten, met inbegrip van het systeem voor het beheer van het Europese spoorvervoer, het European Rail Traffic Management System (ERTMS).

De richtlijnen over de staathulp aan de spoorondernemingen worden op 25 januari 2008 door de Algemene Directie Vervoer en Energie voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de spoorondernemingen en van de vakbonden (ETF), en op 19 februari 2008 aan de politiek verantwoordelijken.

Tot slot moet het Europese Spooragentschap de mogelijkheid onderzoeken van een programma ter bevordering van het vrachtvervoer in het ruimere kader van het logistieke vervoerbeleid en om het toezicht op de spoormarkt te organiseren, door zich onder andere te baseren op een boordtabel.

Dit tussentijdse Witboek zal de politieke en juridische oriënteringen aangeven, waarmee het streven naar grotere interoperabiliteit kan worden benadrukt door er de onontbeerlijke instrumenten aan toe te voegen. Op deze manier wendden de staten zich niet te veel af van de uiteindelijke doelstelling, de liberalisering van de sector.

Via het 3de spoorwegpakket wil Europa de liberalisering van het reizigersverkeer internationaal en nationaal regelen. Europa streeft hier net zoals bij het goederenverkeer naar een totale liberalisering van het reizigersverkeer.

In een zelfde fase wordt ook het project tot reglement van de openbare diensten (definiëring openbare dienst, wie organiseert, hoe worden contracten met de operatoren vergund...) verder bediscussieerd.

Het Derde Spoorwegpakket wordt op 3 maart 2004 door de Europese Commissie voorgesteld met daarin vier Richtlijnen en Verordeningen. Naast het feit dat het pakket gedurende meer dan drie jaar het onderwerp van gesprek was, is deze stemming van kapitaal belang voor het spoorwegpersoneel. Dit pakket zet het decenniaoude liberale beleid van de Europese Gemeenschap voort. Ditmaal is de weg voor de liberalisering van het "internationale" reizigersvervoer definitief vrijgemaakt

Deze beschikkingen zijn het resultaat van een zeer lange verzoeningsprocedure tussen de Raad en het Europees Parlement.

Hoewel de liberalen verschillende malen getracht hebben de liberalisering van het nationale reizigersvervoer naar voren te brengen, heeft de verzoeningsprocedure hen niet in staat gesteld op dit vlak vorderingen te boeken.

Op 25 september 2007 heeft het Europese Parlement, in derde lezing, de twee Richtlijnen en de Verordening die het 3de spoorwegpakket vormen, gestemd. De teksten verschenen op 3 december 2007 in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschap.

Het internationale reizigersvervoer per spoor wordt vanaf 2010 geliberaliseerd (3de spoorwegpakket)

Richtlijn 2007/58/EG wijzigt, enerzijds, de zeer omstreden Richtlijn 91/440/EEG en, anderzijds, de Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur. Ze heeft be-

trekking op de ontwikkeling van de communautaire spoorwegen en voorziet de opening van de markt van het internationale reizigersvervoer per trein in 2010.

Om te vermijden dat door de opening van de markt van het internationale reizigersvervoer de nationale markt in het gedrang komt, was het Europees Parlement van mening dat het toegangsrecht alleen maar van toepassing is op de internationale diensten met als belangrijkste element het reizigersvervoer tussen stations in verschillende lidstaten.

De Richtlijn zal het voor de internationale diensten mogelijk maken cabotagediensten te verlenen, d.w.z. reizigers laten in- en uitstappen in stations van eenzelfde lidstaat.

Tijdens de verzoening werden er drie elementen toegevoegd: een procedure die het mogelijk maakt te bepalen of de opening van de markt voor internationale reizigersvervoer per trein het economische evenwicht van de openbare transportdiensten in gevaar brengt; een verduidelijking van de toekenningmodaliteiten van het toegangsrecht en een beschikking die de Lidstaten in staat stelt een heffing in te voeren op het internationale reizigersvervoer per trein. Een punt verdient in het bijzonder onze aandacht. In laatste instantie werd er een vrij belangrijk element toegevoegd. Alle treinen, met inbegrip van de binnenlandse treinen met een grensoverschrijdend karakter, die minstens een keer de grens overschrijden, worden beschouwd als internationale treinen. Hiervoor wordt verwezen naar de nieuwe verordening over de contracten van openbare dienst. Indien treinen een functie van "openbare dienst" hebben, kan de overheid ze blijven uitbesteden aan de historische operator.

Verwacht wordt dat in 2012 de Commissie een verslag zal voorstellen over de toepassing van de Richtlijn. Hierin zal ook een balans worden opgemaakt van de evolutie van de markt en de voorbereidingen voor een ruimere opening van het reizigersvervoer per trein. In het verslag zal de Commissie, indien nodig, bijkomende maatregelen voorstellen om deze opening te vergemakkelijken en de effecten ervan te evalueren...

De certificering van de treinbestuurders die het grensoverschrijdende vervoer verzekeren wordt een feit vanaf 2009 (3de spoorwegpakket)

Het verslag van verslaggever Gilles Savary (PSE, Franse socialistische partij) werd praktisch ongewijzigd door het Europees Parlement goedgekeurd.

De vergunning bevat twee luiken, de eigenlijke vergunning, die afgeleverd wordt door de bevoegde overheid van een lidstaat, en het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs, dat afgeleverd wordt door het spoorwegbedrijf of de infrastructuurbeheerder en dat in sterke mate gebaseerd is op het ETF/CER-akkoord over de vergunning van de treinbestuurder.

Richtlijn 2007/59/EG bepaalt de voorwaarden en procedures voor Certificering voor machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen. De richtlijn verduidelijkt de taken van de bevoegde overheden van de lidstaten, de treinbestuurders en andere belanghebbenden van de sector, in het bijzonder de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders en de opleidingscentra.

Bovendien bepaalt het voorstel minimumeisen op het gebied van fysieke en mentale geschiktheid. Het voorziet verplichte periodieke controles en verduidelijkt het competentieprofiel waaraan de treinbestuurder moet voldoen.

De Richtlijn zal uitsluitend van toepassing zijn op de treinbestuurders, met uitsluiting van al het andere personeel aan boord van locomotieven en treinen dat rechtsreeks of niet rechtstreeks deelneemt aan het besturen en/of andere essentiële veiligheidsopdrachten. De Richtlijn bevat eveneens een specifieke procedure om nationale bestuurders die alleen maar op het grondgebied van hun lidstaat circuleren tijdelijk uit te sluiten.

Het Europese Spoorwegagentschap moet 18 maand na de inwerkingtreding (verschijning in het Publicatieblad van 3 december 2007) van deze Richtlijn een verslag indienen bij de Commissie ten einde certificeringmogelijkheden voor andere personeelsleden, die ingezet worden bij essentiële veiligheidstaken, te evalueren. Op basis van dit verslag zal de Commissie, in voorkomend geval, binnen een termijn van 30 maanden na de inwerkingtreding van de Richtlijn (op 3 juni 2010) een voorstel doen voor Certificering van dit personeel.

Compensatie van de reizigers in geval van vertraging (3de spoorwegpakket)

De NMBS past al een tijd een dergelijke maatregel toe, maar het Europees Parlement keurde deze pas goed als onderdeel van het 3de spoorwegpakket. Aanvankelijk was deze regel alleen maar geldig voor het internationale reizigersvervoer, maar werd na tussenkomst van verslaggever Dirk Sterckx (VLD, België) uitgebreid tot het nationale reizigersvervoer in alle lidstaten. Deze verordening 1371/2007 is echter niet van toepassing als de vertraging te wijten is aan een geval van heerkraft.

Europa wil meer concurrentie op spoor

Er moet meer concurrentie komen op de spoorwegmarkt, aldus Europa. Bedrijven moeten makkelijker toegang krijgen tot het spoor en daarvoor is een verregaande vrijmaking van de spoorwegmarkt noodzakelijk. Dat staat in voorstellen voor een nieuwe richtlijn, die een herziening inhoudt van het 1ste spoorwegpakket, die eurocommissaris Siim Kallas (Transport) vrijdag 17 september 2010 heeft gepresenteerd aan de Europese Commissie. Deze voorstellen werden door de Europese Commissie goedgekeurd.

Kallas wil wel dat lidstaten meer investeren in het spoor. Ook wil hij de rol van nationale toezichthouders versterken.

Om dit te bereiken worden met de richtlijn drie grondige wijzigingen voorzien; de mededinging op de spoorwegmarkt versterken door het invoeren van transparantere voorwaarden voor toegang tot de markt en het vergemakkelijken van de toegang, bijvoorbeeld door een vrijere (en in bepaalde gevallen gegarandeerde) toegang te eisen tot spoorgerelateerde diensten zoals onderhoudsfaciliteiten, terminals, passagiersinformatie en de verkoop van treintickets enz. voor goederen en passagierstreinen; de vaststelling van expliciete regels inzake belangenconflicten en discriminerende praktijken in de railsector; het eisen van gedetailleerdere “netwerkverklaringen”, jaarlijks te publiceren documenten waardoor potentiële nieuwkomers op de markt een duidelijk zicht krijgen op de kenmerken van de beschikbare infrastructuur en de voorwaarden voor het gebruik daarvan.

De tweede wijziging behelst een uitbreiding van de bevoegdheden van de nationale spoorwegregelgevers en omvat in dat kader voorstellen voor maatregelen zoals: de uitbreiding van de bevoegdheden van de nationale regelgevende instanties tot spoorgerelateerde diensten. Tot nog toe vallen problemen met betrekking tot spoorgerelateerde diensten nog niet altijd onder de bevoegdheid van de nationale regelgevende instanties; de eis dat nationale spoorwegregulators onafhankelijk zijn van andere publieke autoriteiten; de versterking van de bevoegdheden van de nationale spoorwegregulators (met, wat sancties betreft, beroepsprocedures en onderzoeksbevoegdheden ambtshalve) en vaststelling van de verplichting voor deze instanties om op het gebied van grensoverschrijdende kwesties samen te werken met hun buitenlandse tegenhangers. Voor België betekent dit dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer meer bevoegdheden zou krijgen ten koste van Infrabel.

De derde wijziging heeft betrekking op nieuwe regels voor de financiering van de infrastructuur. Tot de voorgestelde maatregelen behoren: de eis om nationale strategieën voor de lange termijn op te stellen en contractuele overeenkomsten op langere termijn tussen de staat en de infrastructuur-beheerders te sluiten (waarbij de financiering wordt gekoppeld aan prestaties en ondernemingsplannen). Het doel is de markspelers een grotere voorspelbaarheid bij de infrastructuurontwikkeling te geven en meer stimulansen te bieden voor het verbeteren van hun prestaties; de eis om nauwkeurigere en slimmere regels voor de toerekening van kosten voor het gebruik van infrastructuur in te voeren. Een betere tenuitvoerlegging van de toerekeningbeginselen die in de bestaande wetgeving zijn vervat, zal volgens Europa in vele lidstaten resulteren in lagere tarieven voor toegang tot het spoor voor alle railvervoerexploitanten. De nieuwe toerekeningregels (die ook de invoering omvatten van een lawaaige-relateerde schommeling van de tarieven, als het spoorwegequivalent van de toerekening van externe kosten bij het wegvervoer, en kortingen voor interoperabiliteit) moeten, aldus Europa, ook particuliere investeringen bevorderen in groenere en meer inter-operabele technologieën.

Het Belgische EU-voorzitterschap en het spoor

Van 1 juli tot eind 2010, was België voorzitter van de Europese Gemeenschap. Dit betekent dat onder het Belgische voorzitterschap bepaalde initiatieven konden worden genomen op het gebied van de Europese regelgeving.

Eén van de dossiers die aan bod kwamen is het al of niet invoeren van een Eurovignet voor het goederentransport per vrachtwagen over de weg. Al geruime tijd woedt de discussie of men de externe kosten veroorzaakt door het wegtransport (de vervuiling, het lawaai, de congestie van het verkeer....) moet doorrekenen aan het goederentransport over de weg. De laatste keer dat dit gevoelige dossier werd behandeld dateert al van de Raad van Transportministers van 30 maart 2009 onder het voorzitterschap van Tsjechië. Tijdens het voorzitterschap van Zweden en Spanje kwam dit dossier niet aan de orde. Bijkomende vraag is of men de inkomsten van dergelijke maatregel zal voorbehouden voor duurzame investeringen in de transportsector waaronder het spoor.

Uiteindelijk bereikt de Europese Raad van ministers van Transport een politieke overeenkomst op 15 oktober 2010 over een voorstel

van Richtlijn dat de Richtlijn van 1999 verbetert. Het gaat hier over het aanrekenen van zwaar goederenvervoer voor het gebruik van bepaalde infrastructuur (het zogenaamde Eurovignet).

De Italiaanse en Spaanse delegaties stemden tegen het voorstel. De Ierse en Nederlandse delegaties onthielden zich terwijl Portugal aankondigde dat het zijn positie opnieuw zou verduidelijken op het moment van de stemming van het finale gezamenlijke voorstel van de Raad. Op het einde werd de tekst goedgekeurd met een verschil van drie stemmen in het voordeel. De hoofdaspecten waarover de EU lidstaten het onenig waren: a) de tijdelijke vrijstelling van bepaalde categorieën vrachtwagens en b) de duur en maximum variatie van infrastructuurtarieven.

Het aanvankelijke voorstel van de commissie werd voorgesteld in juli 2008 en besproken door de Raad in december 2009 en nog eens in maart 2009, na de eerste lezing in het Europese Parlement en de stemming die er op volgende. Maar enkele kwesties bleven toen onoplosbaar, in het bijzonder a) de verplichte toewijzing van inkomsten en b) de introductie van een specifieke congestiekost. Dit leidde tot een impasse. In juli 2010 besliste het Belgische Voorzitterschap om het werk rond dit dossier te hervatten en legde een nieuw voorstel voor ter discussie in de Transport Raad.

Het doel van de herziening blijft voornamelijk hetzelfde: om vervuiling van wegvrachtvervoer te verminderen en om verkeer vlotter te laten verlopen door het heffen van tolgelden die externe kosten verminderen (bijvoorbeeld de kosten van luchtvervuiling en lawaai veroorzaakt door verkeer).

Volgens de politieke overeenkomst van 15 oktober 2010, mogen Lidstaten een nieuwe “externe kostenaanrekening” toepassen op vrachtwagens en mogen ze ook een infrastructuurkost opstellen om rekening te houden met verkeerscongestie op piekuren. Het aantal tolgelden zou variëren naargelang het type en de uitstoot van het vervoermiddel, de afgelegde afstand, de plaats en de tijd waarin de infrastructuur werd gebruikt.

Op dit moment zijn er 13 lidstaten betrokken partij die elektronische tolgelden op hun wegennetwerk gebruiken of plannen om die te gebruiken. De huidige tolgelden, die tussen een gemiddelde van 15 en 25 euro cents per kilometer variëren, zouden kunnen stijgen met een gemiddelde van 3 tot 4 euro cents (per kilometer en per auto).

Commissaris van Transport Siim Kallas bevestigde dat de Commissie in een positie was om het voorgestelde compromis te ondersteunen, hoewel het liever had gehad dat het “meer radicaal” was.

Rapporteur Saïd El Khadraoui (SP.a België) verklaarde dat het Europese Parlement snel zal beslissen als het zich wenst te engageren in enerzijds een informele dialoog met de Raad om een overeenkomst te bereiken in tweede lezing of om een normale wetgevende procedure te lanceren. Desondanks blijven er een aantal verschillen van opinies tussen de Raad en het Parlement. De meest gevoelige kwesties zijn dat het Parlement graag congestie als een aparte kost ziet en dat het Parlement voorstander is van een verplichting om de inkomsten te gebruiken voor investering in de transportsector. Een definitieve goedkeuring wordt verwacht in de loop van 2011.

Een andere zware klus, onder het voorzitterschap van België, wordt ontegensprekelijk de herziening van het 1ste spoorwegpakket. Dit spoorwegpakket voorziet in een niet-discriminatoire toegang tot de spoorweginfrastructuur voor spoorwegondernemingen in de lidstaten van de Europese Gemeenschap. Fundamentele wijzigingen, aldus Europees commissaris voor transport Siim Kallas, moeten niet worden verwacht. Wel moeten voldoende garanties worden ingebouwd die moeten leiden tot een volledige vrijmaking van de infrastructuur voor spoorwegondernemingen en dit ter bevordering van de concurrentie. De onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder moet effectief worden gerealiseerd vooral in die lidstaten waar de beheerder nog dicht aanleunt bij de historische spoorwegonderneming. De onafhankelijkheid van de controleorganen op de correcte toepassing van de regels onder andere qua gunning van de rijpaden, een niet-discriminatoire toegang tot de bijkomende diensten zoals de terminals, rangeerstations, werkplaatsen enz. zijn dan weer andere maatregelen die Europa opgenomen heeft in het voorstel tot herziening van het 1ste spoorwegpakket.

Dat Europa verder wil gaan in een volledige openstelling van de spoorweginfrastructuur op een ogenblik dat de meeste lidstaten in gebreke blijven bij de toepassing van het 1ste spoorwegpakket roept enigszins wel vragen op.

13 lidstaten werden trouwens door Europa doorverwezen naar het Europese Hof voor Justitie voor de slechte toepassing van het 1ste spoorwegpakket in verband met de vrijmaking van de spoorwegmarkt aan de concurrentie. In oktober 2009 werden 22 lidstaten hier voor op de vingers getikt door Europa. De 13 lidstaten zijn Oostenrijk, Tsjechië, Duitsland, Griekenland, Frankrijk, Hongarije, Ierland, Italië, Luxemburg, Polen, Portugal, Slovenië en Spanje.

Van de overige 9 landen, waaronder België, wordt het antwoord op de tenlastelegging door Europa nog onderzocht. De 8 andere lidsta-

ten zijn Bulgarije, Denemarken, Estland, Letland, Litouwen, Roemenië, Slowakije en Zweden.

Een nieuw 'Witboek' is ook ter voorbereiding. Dit nieuwe 'Witboek' moet de gemeenschappelijke politiek richting geven voor de komende 10 jaren op het gebied van de infrastructuur, milieu en de vermindering van de emissies, propere wagens, nieuwe technologieën.

“Vandaag wordt ons door alle beschikbare toeters en bazuinen ingeblazen dat het privébedrijf dank zij de markt alle problemen van de mensheid kan oplossen. Het is het onwankelbare dogma van de W.H.O., het I.M.F., de Europese Unie en van al onze regeringen. Het is een leugen”

*(Geert Van Istendael, Vlaams prozaschrijver, dichter en essayist
in De Morgen, 5 december 2001)*

Liberalisering nationaal reizigersvervoer

Het nationale reizigersvervoer is eind 2010 nog niet geliberaliseerd. De Europese regelgeving die deze liberalisering moet mogelijk maken heeft tot op heden geen meerderheid kunnen vinden in het Europese Parlement. Met andere woorden, het zijn nog altijd de nationale overheden die alleen kunnen beslissen over de invulling van hun nationale spoorwegsector.

Het publieke reizigersverkeer wordt geregeld door de Europese verordening 1370/2007 die in december 2009 van kracht werd na 7 jaar discussie en onderhandelingen. Deze verordening regelt de wijze waarop het openbaar vervoer via het spoor en de weg moet georganiseerd worden. Na jaren van discussie kwamen de Europese regelmakers overeen dat men de keuze het best overliet aan de lidstaten zelf. Men besliste, dat onder bepaalde voorwaarden, de lidstaten zelf het openbare vervoer konden regelen via hun historische of eigen ondernemingen of om dit vervoer open te stellen voor concurrentie via onder andere aanbesteding.

De Europese Commissie bereidt in de loop van 2010 een mededeling voor over de liberalisering van het nationale reizigersverkeer per spoor. Men verwijst daarbij naar de richtlijn 2007/58/EG die een rapport vereist van de Commissie aan het Europese parlement en de Raad. Hoewel er nog geen specifieke informatie beschikbaar is lijkt het nu al duidelijk dat het vooral zal gaan hoe men gaat liberaliseren. Door het invoeren van open accesconcurrentie of door de lidstaten te dwingen hun netwerk open te stellen voor competitieve openbare aanbestedingen.

De liberalisering van het nationale reizigersverkeer staat op de dagorde 2010 van de Europese gemeenschap. Verwacht wordt dat 2012 wel eens het cruciale jaar van de definitieve beslissing zou kunnen worden. Aan de andere kant stellen we vast, als we een analyse maken van de ontwikkelingen, dat de liberalisering al wordt voorbereid in verschillende spoorwegondernemingen en spoorweglanden.

In een aantal lidstaten is de liberalisering al gedeeltelijk of geheel doorgevoerd.

Het reizigerstransport per spoor is een openbare dienstverlening die de bevolking toegang verleent tot een hoge mate van mobiliteit. Dit

is zowel geldig voor het vervoer op korte afstand als voor het vervoer over langere trajecten, het woon-werkverkeer, het bezoek aan evenementen, shoppen in andere steden, het bezoeken van vrienden of familie die aan de andere grens van het land woont enz. Openbaar vervoer is een cruciale factor om een maatschappij te mobiliseren, in beweging te brengen.

Daarbij is het spoorvervoer een milieuvriendelijke manier van transport dat moet worden gepromoot ten nadele van het individuele transport met de auto.

Er mag ook niet uit het oog worden verloren dat gratis of goedkoop openbaar vervoer in belangrijke mate bijdraagt tot de herverdeling van de rijkdom die door een maatschappij wordt opgebouwd. In zijn boek "Armoede in België/De schande van een rijk land/2009" verwoordt Jan Béghin, SP.a politicus voor Brussel die zich ontfermt over het lot van de armen, het als volgt: "Als men als uitgangspunt een faire herverdeling van de rijkdom neemt, mag de overheid domeinen als onderwijs, justitie of openbaar vervoer niet aan de markt overlaten" (p.86).

De vakbonden zijn van mening dat het de verantwoordelijkheid is van elke lidstaat afzonderlijk, om te bepalen op welke wijze dit gemeenschappelijk vervoer moet worden georganiseerd. Ofwel gebeurt dit via door de overheid gerunde bedrijven ofwel door het laten spelen van de markt al of niet gereguleerd.

Overheidsfinanciering van de infrastructuur en van het openbare reizigerstransport is noodzakelijk wil men de mobiliteit van de bevolking garanderen. Het is aan die overheid om te beslissen of men deze dienst wil verzekeren via de eigen openbare bedrijven of dit over te laten aan private ondernemingen die enkel uit zijn op winstbejag en de bevolking te laten opdraaien voor de kosten van de infrastructuur en niet rendabele diensten als gevolg van de liberalisering.

Openbaar of privé, de gebruiker betaalt altijd, overheidsdotatie voor openbare dienstverlening komt van belastingsgeld. De overheid moet niet allen opdrachtgever zijn, maar moet ook mee het beleid kunnen bepalen. De overheid is nu eenmaal de eerste speler als het er op aan komt een gerichte mobiliteitspolitiek te voeren.

Vergeten we niet dat van het geld dat naar overheidsbedrijven gaat een groot gedeelte door de gemeenschap wordt gerecupereerd door middel van belastingen op lonen, sociale bijdragen, belastingen op de toegevoegde waarde enz.

Een maatschappij is trouwens onderworpen aan democratische regels. Als deze de controle verliest over bepaalde sleuteleconomieën gaan een deel van de democratische regels verloren. De bevolking die naar de stembus gaat verliest daardoor een deel van zijn rechten. Het is niet meer in staat een stem uit te brengen over het te voeren mobiliteitsbeleid.

Een goed geïntegreerd spoorwegnet dat mobiliteit garandeert voor de gehele bevolking en niet enkel voor de inwoners van grote steden en economische centra houdt een combinatie in van rendabele en niet-rendabele lijnen.

Open accesconcurrentie leidt automatisch tot een situatie dat nog enkel rendabele lijnen worden uitgebaat en niet rendabele lijnen met sluiting worden bedreigd.

Zelfs de concurrentie tussen verschillende operatoren over de uitbating van een rendabele lijn kan leiden tot een volledige sluiting van deze lijn, door de hoge kosten van de uitbating, wanneer uiteindelijk geen kandidaten worden gevonden. In dit geval zouden de compensaties door de overheid voor de uitbating door private operatoren hoger oplopen en verdwijnt het geld in de zakken van de aandeelhouders.

Wanneer nieuwe spoorwegondernemingen zich richten op de meest lucratieve treinverbindingen en op de meest kapitaalkrachtige reizigers dreigt dit het hele financieringssysteem van het openbaar vervoer uit evenwicht te brengen. Vandaag compenseren de inkomsten van de meest succesvolle treinverbindingen de verliezen van de minder rendabele lijnen. Wanneer de NMBS haar beste trajecten moet afstaan of delen met andere spoorwegondernemingen dreigt dit vooral ten koste te gaan van het aanbod op andere lijnen, in het bijzonder op de lokale lijnen en de regionale lijnen. Daarbij valt ook te vrezen dat de samenhang en de doorzichtigheid van het vervoeraanbod in het gedrag komt voor de reiziger om zijn reisdoel te bereiken.

Het reële gevaar bestaat dat minimale dienstverlening één van de voorwaarden is voor het verkrijgen van contracten. Dit leidt onvermijdelijk tot een ongezonde concurrentie tussen enerzijds de spoorwegoperatoren en anderzijds de werknemers van deze bedrijven.

In een geprivatiseerd stelsel een minimale dienst bepalen, daarbovenop kan de operator, op eigen risico bepalen, of dit vervoeraanbod moet worden uitgebreid, met andere woorden de openbare

dienstverlening moet of totaal verdwijnen of volledig gecompenseerd worden

Voor een geprivatiseerd spoorwegbedrijf komt het er op aan of het zijn productiviteit kan efficiëntie te verhogen, de productie in relatie kan brengen tot de marktevoluties en er in slaagt zijn kosten te verlagen

De redenering dat private operatoren deze diensten beter en goedkoper kunnen aanbieden ligt aan de basis om te kiezen voor openbare aanbesteding van het gehele netwerk. Niets is minder waar. Om toch maar contracten te kunnen inlijven is het gevaar reëel dat private operatoren hun offertes zo laag mogelijk houden waardoor de dienstverlening uiteindelijk in gevaar komt. En wat bij een eventueel failliet van deze operatoren?

En om de kosten zo laag mogelijk te houden wordt er vooral bespaard op personeelskosten, lagere lonen, slechtere arbeidsomstandigheden en het reduceren van het personeel dat moet instaan voor de veiligheid. Minder personeel in treinen en stations verhoogt het onveiligheidsgevoel, bemoeilijkt de toegang voor personen met beperkte mobiliteit ...

Liberaliseren, privatiseren, monopoliseren...in werkelijkheid gaat het om een verdeling van het spoorweglandschap door het creëren van monopolies. Uiteindelijk zal dit resulteren in een beperkt aantal grote monopolies met de zekerheid wanneer het ene verdwijnt er een ander in de plaats komt.

Het reizigersvervoer per spoor was relatief succesvol in het recente verleden en tijdens de crisis. Ook zonder liberalisering nam het aantal reizigers toe. De hoge snelheidstreinen doorstaan succesvol de concurrentie met de lage kost vliegtuigmaatschappijen.

Vanaf november 1994 worden er Eurostarroutes geopend tussen London Waterloo International station, Paris Gare du Nord, Brussel-Zuid en Lille Europe. Eurostar wordt gezamenlijk geëxploiteerd door British Rail, de SNCF en de NMBS. Eurostar is dan nog een samenwerkingsverband tussen drie verschillen historische spoorwegondernemingen. Vijftien jaar later, 31 december 2009, wijzigt de naam officieel in Eurostar International Ltd

Op 1 september 2010 werd de nieuwe bedrijfsstructuur voor Eurostar International geïntroduceerd en het bedrijf veranderde van een samenwerkingsverband zonder rechtspersoonlijkheid in een ééngemaakte bedrijfsentiteit. Het commerciële succes van Eurostar wordt geprivatiseerd.

Op 10 februari 2010 stelde de Europese Commissie een studie voor aan spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en lobbyorganisaties die ze had gevraagd en toegewezen aan het een consortium van de firma's Everis en NTU. Met hun "Study on Regulatory Options on Further Market Opening in Rail" heeft het consortium een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de binnenlandse reizigersmarkt verder te liberaliseren.

Dit deden ze door de spoorwegmarkt te onderzoeken van 4 lidstaten die hun binnenlandse reizigersmarkt al volledig of gedeeltelijk hebben vrijgemaakt: Groot-Brittannië, Duitsland, Zweden en Italië. Opmerkelijk is het voorlopige besluit dat aanbeveelt dat de binnenlandse reizigersdiensten het best via een openbare aanbesteding worden geregeld. Verder moet men de mogelijkheid laten voor open concurrentie voor commerciële niet publieke activiteiten onder het toezicht van de nationale spoorregulators. De spoorwegmaatschappijen van hun kant waren de mening toegedaan geen ideaal model bestaat dat kan toegepast worden in alle lidstaten.

In de loop van oktober 2010 werd dan uiteindelijk het finale rapport voorgesteld.

Groot-Brittannië

Groot-Brittannië koos in de jaren tachtig, onder de conservatieve regering van Thatcher, voor een volledige privatisering. Het reizigersverkeer werd opgedeeld in concessies die worden uitgebaat door private vervoersoperatoren. Financiële groepen leveren het materieel. Aan de franchisehouders werden verschillende waarborgen toegekend zodat de risico's werden beperkt (op het vlak van stabiele infrastructuurvergoedingen, toegekende rijpaden....). Spoorwegondernemingen mogen ook zonder franchise diensten aanbieden zolang ze de financiële evenwichten van de franchisehouders niet verstoren. Een sterke regulator houdt toezicht.

De spoorwegondernemingen zijn verenigd in ATOC (Association of Train Operating Companies). ATOC zorgt voor het behoud van de netwerkvoordelen

De privatisering zorgde er wel voor dat de risico's in belangrijke mate voor de overheid bleven en dat het totale kostenplaatje tegenover vroeger fors is toegenomen.

In RMT News, het ledenblad van de Britse vakbond RMT (National Union of Rail, Maritime & Transport Workers), verscheen in juni een artikel waarin Kelvin Hopkins, Brits parlements lid voor Labour,

een pleidooi houdt tegen de privatisering van de spoorwegen. Hier-na volgt een samenvatting van het artikel.

“Privatisering bedreigt nu tal van spoorwegnetwerken in de Europese Unie. Het Britse model – het slechtst mogelijke scenario gebaseerd op de Europese regelgeving – wordt door Europa opgedrongen aan de spoorwegoperatoren, spoorwegpersoneel en reizigers.

Dit alles wordt gedreven door het dogma van het neoliberalisme en de obsessie voor commercialisering en concurrentie van de Europese elite, waarbij de misleiding in alle zaken en vooral de spoorwegen zeer groot is.

De essentie van het EU privatiseringsmodel is de scheiding van infrastructuur en exploitatie, van sporen en treinen. Waarbij infrastructuurwerken werden overgedragen aan private ondernemingen enerzijds en het treinverkeer aan private investeerders anderzijds.

In dit zelfde model wordt het rollende materieel eigendom van de Roscos (Rolling Stock Companys), bedrijven die hoofdzakelijk bestaan uit de 3 grootste banken die enkel geïnteresseerd zijn zoveel mogelijk winst te maken en daarvoor de kostprijs gevoelig verhogen.

Als gevolg van deze overheveling van Britse spooractiviteiten naar privé-investeerders werd de kostprijs voor onderhoud viermaal zo hoog en werd de kostprijs voor het aanleggen van één mile (1609 meter) spoor vijfmaal verdubbeld.

Recente cijfers tonen aan dat de publieke subsidiering per reiziger 6 maal hoger ligt dan bij het genationaliseerde British Rail.

De desastreuze uitvoering van het onderhoud door aannemers en onderaannemers leidde uiteindelijk tot de oprichting van Network Rail met de opdracht het onderhoudswerk terug binnenshuis te halen. Maar de ontmanteling en het verlies van de knowhow van het oude British Rail zorgen ervoor dat de kosten voor onderhoud nog bijzonder hoog liggen.

Het is een feit dat de private investeerders het algemene belang en dat van de reizigers hebben ondermijnd.

Het is niet verwonderlijk dat de spoortarieven in Groot-Brittannië de hoogste zijn in Europa en dat de subsidies per belastingsbetaler gestegen zijn. Ondanks het feit dat het treingebruik massaal vermindert

en dat overvolle treinen rijden met slechts de beschikking over staanplaatsen op sommige dagen.

De spoorwegtarieven en de subsidies per belastingbetaler kunnen verminderd worden indien men de spoorwegen terug in handen komen van de overheid met directe aanwervingen op alle niveaus.

We kunnen niet ontkennen dat de privatisering van Britisch Rail op een fiasco zijn uitgedraaid. Het is enkel door de inzet en toewijding van het spoorwegpersoneel dat treinen, zowel reizigers als goederen, blijven rijden .

De wijze waarop in Groot-Brittannië werd geprivatiseerd zou als waarschuwing moeten dienen voor wat in Europa kan verkeerd gaan wanneer ook andere Europese spoorwegmaatschappijen verplicht worden dit voorbeeld te volgen.

Sommigen op het Europese continent zijn zich daar van bewust. Een ontmoeting met dhr. Mehdorn , voorzitter van de DB, bevestigt dit standpunt.

Deze mening staat echter haaks op deze van de rechtse Duitse regering die onlangs besloten heeft om over te gaan tot een gedeeltelijke privatisering van DB.

Het is te hopen dat het spoorwegpersoneel, reizigers en de kiezers op het Europese continent alles in het werk stellen om dit proces van privatiseringen tegen te gaan.”

De Britse staatssecretaris van Transport kondigde in juli 2009 aan dat hun Ministerie van Transport de prestigieuze concessie voor bediening van de spoorlijn tussen Londen, het Noordoosten van Engeland en Edingburgh onder controle zal brengen van een nieuw op te richten publieke onderneming De concessiehouder NXEC, een filiaal van de beursgenoteerde aanbieder van openbaar vervoer National Express, kampt met zware financiële problemen. Het bedrijf drong aan op een heronderhandeling van de financiële voorwaarden van de concessie, maar de overheid wenste hier niet op in te gaan De Britse regering overwoog om tijdelijk een deel van haar spoornet terug te nationaliseren, eerder dan bijkomend geld te storten aan de spooroperatoren. Ze wilde immers vermijden dat verlieslatende concessiehouders in hun basisdienstverlening zouden schrappen en hiermee hun contracten met de overheid zouden verbreken. Som-

mige spoorwegmaatschappijen komen in de problemen wegens stagnerende of dalende reizigersaantallen, terwijl hun bedrijfsplannen bij het aangaan van de concessies uitgingen van optimistische groeiprognoses.

De in 2010 uittredende regering van Gordon Brown (Labour) had nochtans ambitieuze plannen voor het Britse spoor. De Britse regering wou 10 miljard Britse ponden, ongeveer 12 miljard euro, investeren in het spoorwegnet.

Dit werd aangekondigd door de Britse minister van transport Ruth Kelly.

Bedoeling was om tegen 2014 ondermeer 1300 nieuwe voertuigen operationeel te krijgen. Dit om de reizigers meer comfort te bieden tijdens de piekmomenten.

De ambitieuze doelstelling bestond er in om tegen 2030 dubbel zoveel reizigers te vervoeren per spoor dan nu het geval is.

Ruth Kelly noemde de uitgestippelde koers “de meest ambitieuze voor de Britse spoorwegen in 50 jaar”.

Hoe het nu verder moet zal veel afhangen van de coalitie van conservatieven en liberalen die sinds de zomer van 2010 in Londen aan de macht kwam en besliste om het openbaar vervoer duurder te maken. Een Brits treinreiziger die voor zijn werk elke dag van Canterbury naar Londen spoort zal op jaarbasis 5.025€ moeten betalen voor zijn abonnement in plaats van 4.459€ nu. Dit betekent een verhoging van maar liefst 12,7%. Volgens de Britse spoorbedrijven is de prijsverhoging nodig om een betere service te kunnen leveren (De Morgen, 4 januari 2011). De Britse spoortarieven werden voordien al tot de hoogste van Europa gerekend.

Duitsland

Duitsland startte in 1994 met de grote hervorming van hun spoorweglandschap. Deze binnenlandse markt werd opengesteld voor nieuwe spoorwegondernemingen. De regionale overheden financieren het regionale verkeer dat ook zonder financiële tussenkomst niet leefbaar is. Daar waar het reizigersverkeer over lange afstand niet wordt gefinancierd (DB Fernverkehr).

DB Regio genoot van in de meeste gevallen van de directe toekenning van de activiteiten maar meer eist de concurrentie zijn tol en gaan een groot aantal van de contracten naar andere operatoren.

Tijdens het Bundeskabinet van dinsdag 24 juli 2009 heeft de Duitse overheid beslist tot een gedeeltelijke privatisering van de Duitse spoorwegen (DB AG). Dit werd medegedeeld door de Duitse transportminister Wolfgang Tiefensee. De beslissing tot privatisering werd unaniem genomen. Delen van de DB AG zullen ofwel naar de beurs worden gebracht of rechtstreeks worden aangeboden aan private investeerders. In een eerste fase zou het gaan om 25%, later om 49,9% van de DB AG.

De infrastructuur, stations en stroomvoorzieningen blijven in handen van de overheid. Deze worden gedurende een periode van 15 jaar ter beschikking gesteld van de DB AG.

De vakbonden vrezen dat deze beslissing uiteindelijk zal leiden naar een volledige privatisering.

De Duitse deelstaten vermoeden dat de klemtoon vooral zal liggen op de lucratieve lange afstandslijnen.....

Begin juli 2010 kreeg Deutsche Bahn te maken met het uitvallen van de airconditioning in ongeveer 50 ICE-treinen. Passagiers raakten onwel door de temperaturen die bijzonder hoog opliepen in de reizigerscoupés.

Eind augustus 2010 hadden al 23.000 reizigers (nog niet alle aanvragen werden verwerkt) een gezamenlijke schadevergoeding gekregen van 2,7 miljoen euro.

Passagiers die door de hitte last hadden van gezondheidsproblemen kregen per persoon een schadevergoeding van 500 euro.

Volgens Karl-Peter Naumann, voorzitter van het Fahrgastverbands Pro Bahn(1981, 5000 leden) is dit het gevolg van de besparingen die moesten leiden naar de door de overheid besliste beursgang (Berliner Morgenpost 23 juli 2010). Volgens Naumann investeert DB beter wat minder in prestigeprojecten en wat meer in de infrastructuur, materieel en meer personeel. DB had onlangs voor 2,8 miljard euro de Britse spoorwegoperator Arriva gekocht.

Maar de vrijmaking van het Duitse binnenlandse reizigersverkeer heeft ook op sociaal vlak geleid naar uitwassen van sociale dumping. Zo lezen we in het Handelsblatt van 26 november 2008 dat Tereg Gebäudedienste, een spoorwegonderneming, 10 treinbegeleiders zoekt voor de bediening van treinen op 4 lijnen van de Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft aan dumpinglonen van 7,44 euro per uur. Bij DB Regio geldt een minimumloon van 13 euro per uur.

Journalisten Christian Esser en Astrid Randerath, beiden werkzaam bij de Duitse omroep ZDF, beschrijven in hun ‘Schwarzbuch – Enthüllungen aus einer alten welt’ – zwartboek – onthullingen uit een oude wereld – zo wat van alles wat verkeerd loopt bij de Duitse spoorwegen.

Opmerkelijk is dat deze 300 bladzijden tellende uitgave, die werd voorgesteld in januari 2010, ronduit miserabele arbeidsomstandigheden beschrijft.

De privatisering van onderdelen en taken bij de Deutsche Bahn heeft als enig doel kostenbesparend te werken. Om dit doel te bereiken wordt veelvuldig beroep gedaan op bedrijven in onderaanneming. Deze laatste nemen het niet zo nauw met loon en arbeidsomstandigheden. Dumpinglonen bij onderaannemers zijn geen toeval, geldende rusttijden worden niet gerespecteerd. Bij uitbesteding van taken wordt door de Deutsche Bahn in ieder geval gekozen voor de meest gunstige prijs.

Volgens het ‘zwartboek’ werden bij infrastructuurwerken arbeiders uit de vroegere Oostbloklanden ingezet. Daarbij werden geldende arbeidstijden met de voeten getreden. Deze Oost-Europese arbeiders werkten maandenlang dagelijks 11 uren per dag en dit 7 dagen per week. Het ‘zwartboek’ vermeldt daarbij dat een aantal onderaannemers arbeiders tewerkstelden aan lonen die varieerden van 1,5€ tot 6,5€ per uur. Dubbele shiften werden niet in de registers ingeschreven.

Een wettelijk minimumloon in Duitsland bestaat in tegenstelling met België niet. Minimumlonen worden onderhandeld en vastgelegd in collectieve arbeidsovereenkomsten.

Door de Duitse vakbonden wordt nu actie gevoerd voor een wettelijk minimumloon van 7,5€ per uur.

Voor het verzekeren van ‘winterdiensten’ waaronder het ruimen van sneeuw werd een externe firma ingeschakeld. Deze firma deed op zijn beurt beroep op een firma in onderaanneming die alle geldende reglementeringen aan zijn laars lapte.

In de omgeving van Berlijn waren Bulgaarse arbeiders, in Bulgarije zijn de lonen zo wat de laagste van Europa, aan het werk voor het reinigen van de treinstellen en het ruimen van sneeuw, zonder over persoonlijke beschermingsmiddelen als veiligheidsvesten te beschikken. Daarnaast waren ze ook de Duitse taal onmachtig wat

inhoudt dat ze dus ook de veiligheidsvoorschriften en bevelen niet konden opvolgen.

Het 'zwartboek' vermeldt ook dat bepaalde delen van het Duitse net er zo lamentabel bij liggen dat treinen uit veiligheidsoverwegingen hun snelheid moeten aanpassen.

Ondertussen maakte de Deutsche Bahn bekend dat de onderneming de crisis goed heeft doorstaan en kondigde prompt een stijging aan van de tarieven.

Zweden

Zweden splitste in 1988 haar nationale spoorwegmaatschappij in een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder. De goederenmarkt werd er snel geliberaliseerd. De volledige vrijmaking van de spoorwegmarkt voltrok zich in 2010.

In 1939 besluit het parlement dat alle private spoorwegen worden genationaliseerd. Daarmee ontstaat er één grote spoorwegmaatschappij voor heel Zweden.

In 1988 besluit de regering de Zweedse Spoorwegen (SJ) op te splitsen in een infrastructuurbedrijf en een bedrijf voor vervoer. Ook andere spoorwegbedrijven krijgen als gevolg van die regeling toegang tot het spoorwegnet. Het spoorwegnet werd opgesplitst in een nationaal net en regionale lijnen. De nieuwe Zweedse spoorwegen (de nieuwe SJ) kregen het alleenrecht rendabele diensten op de hoofdlijnen aan te bieden. 23 Niet-rendabele diensten (totaal 2.220 kilometer) werden in 1990 overgedragen aan de regionale Openbare Vervoer -autoriteiten en werden vervolgens aanbesteed. In zeventien gevallen is de trein het vervoermiddel gebleven. Op zes lijnen is het vervoer per spoor vervangen door busvervoer. Verschillende bedrijven verzorgen nu het vervoer.

Met de vrijmaking van de markt gingen heel wat arbeidsplaatsen verloren aan de Zweedse spoorwegmaatschappij. Het aantal werknemers daalde er van 29.000 naar 14.700.

Italië

De Ferrovie dello Stato (FS) is de nationale spoorwegmaatschappij van Italië. In 2000 is de FS gereorganiseerd en per 1 juni 2000 zijn exploitatie en infrastructuur van elkaar gescheiden. Sindsdien

is Trenitalia verantwoordelijk voor het reizigers- en goederenvervoer per spoor en is Rete Ferroviaria Italiana (RFI) verantwoordelijk voor de railinfrastructuur. Andere FS-bedrijven zijn verantwoordelijk voor bijv. de stations.

Het Italiaanse spoorweginet is 19.394 kilometer lang en is over 11.322 kilometer geëlektrificeerd met 3000 volt gelijkspanning. De eerste spoorweg in het huidige Italië werd op 3 oktober 1839 geopend en verbond Napels met Portici; beide steden lagen destijds in het Koninkrijk der Beide Siciliën.

De CEO van de Italiaanse spoorwegen M.Moretti pleitte in 2009 op een Europese meeting met de toenmalige transportcommissaris Tajani voor een volledige vrijmaking van het binnenlandse reizigersvervoer in Europa. Hij ziet de crisis als het geschikte moment voor vrijmaking omdat de liberalisering en gelijkschakeling van normen de kosten zullen drukken. M.Moretti is ook voorzitter van CER (Community of European Railway and infrastructure companies).

Nog dat zelfde jaar wordt Italië in juli opgeschrikt door een zwaar treinongeval in Viareggio waar 22 mensen het leven verloren toen een treinwagon met vloeibaar gas ontspoorde en ontplofte.

Dit ongeval was de aanleiding voor Europees Transportcommissaris Antonio Tajani om op te roepen tot een conferentie over spoorveiligheid met de Europese en nationale verantwoordelijken om de respectieve verantwoordelijkheden vast te leggen en te praten over de rol die het Europees Spooragentschap zal moeten spelen om in de toekomst een betere spoorveiligheid te garanderen. “De liberalisering van de spoorvracht vraagt een betere integratie van de controlesystemen”, aldus Tajani. De vaste tijden voor de controles van het rollend materieel zouden volgens hem moeten worden vervangen door een strenger systeem dat rekening houdt met de afgelegde kilometers van elke wagon.

Als gevolg van het tragische ongeval in Viareggio, onderstreept Tajani dat een harmonisatie van de controles op Europees niveau dringend nodig is.

Zijn spoorveiligheid en de liberalisering van de spoorwegsector niet met elkaar te rijmen?

Opmerkelijk is dat ProRail BV, de infrastructuurbeheerder uit Nederland, in september 2009 een ultimatum stelt aan de spoorwegbedrijven. Bert Klerk, president-directeur van het bedrijf, eist dat goederenvervoerders extra veiligheidsmaatregelen nemen. Hij geeft hen de tijd tot 1 januari 2010 om de nodige maatregelen te nemen. Indien niet aan deze eis wordt voldaan gaat het spoor onherroepelijk dicht voor de goederenvervoerders. Aanleiding voor deze boude uitspraak waren 4 ernstige ongevallen die zich in een tijdspanne van een jaar hadden voorgedaan. Verder dringt de president-directeur bij de inspectie van Verkeer en Waterstaat aan om strengere controles uit te voeren op de kwaliteit van het materieel waarmee goederenvervoerders over het spoor rijden.

Op 15 februari 2010 gebeurt één van de zwaarste ongevallen in de Belgische spoorgeschiedenis. Omstreeks 8u30 is een trein uit Leuven richting 's Gravenbrakel in botsing gekomen met de trein komende van Quiévrain ter hoogte van het station Buizingen. Een 20-tal dodelijke slachtoffers en een zware tol aan gekwetsten is de balans van dit tragische ongeval.

Het treinongeval in Buizingen had een ware schokgolf tot gevolg.

De bij de NMBS gangbare hulpsystemen voor treinbesturing werden zwaar onder vuur genomen.

Ook de algemene werkomstandigheden, en dus ook de enorme werkdruk, bij besturingspersoneel wordt onmiddellijk door de vakbonden aangekaart.

Nog de avond van het vreselijke ongeval zelf werd een initiatief genomen door de bevoegde minister Inge Vervotte (CD&V). Samen de drie CEO van de NMBS-groep en vertegenwoordigers van de erkende vakbonden en de federale overheidsdiensten werd een platform "Bijkomende veiligheidsinspanningen" opgericht.

Alles wat rechtstreeks ,of onrechtstreeks, met veiligheid te maken heeft, of kan te maken hebben, wordt onder de loep genomen: tijdige aanwervingen van het nodige personeel, opleidingen van het personeel, werkdruk op het personeel, opeenvolging van diensten, duur van de rittijden tijdens de diensten, permanente vormingen, veiligheidssystemen, uitrusting van materieel met die systemen of het gebrek daaraan, controle van de budgetten....

Op het parlementaire niveau wordt een Bijzondere Commissie spoorwegveiligheid opgestart. Het rapport 'Spoorwegveiligheid in België' dat daar uit volgt is zeer scherp voor zowel de NMBS-top als de politieke leiders. De drie aangestelde deskundigen stellen dat er sinds het treinongeval in Aalter in 1982 geen toename is van de veiligheid. Toen reed een intercacitytrein aan een snelheid van 130 kilometer per uur in op een stoptrein met 5 doden en een dertigtal gewonden tot gevolg. Door de verhoogde complexiteit van het spoorwegnet, de toename van het aantal treinstellen en het verhoogde aantal reizigers is het veiligheidsrisico echter wel toegenomen. De experts vrezen dat de kans op zware treinongevallen, zoals het ongeval in Buizingen, aanwezig blijft.

Uit het rapport blijkt verder dat de NMBS doorheen het verleden steeds gekozen heeft om eigen systemen te ontwikkelen. Dit heeft niet alleen veel geld en tijd gekost, maar heeft er ook toe geleid dat er slechts een beperkt aantal sporen en treinen uitgerust zijn met een veiligheidssysteem.

Tijdens de bijzondere Kamercommissie Spoorwegveiligheid van 15 december 2010 verklaarde de voorzitter van de NMBS-Holding Jean – Claude Fontinoy, een notoir Franstalig liberaal politicus, dat de opdeling van de NMBS-groep in drie aparte entiteiten op het vlak van interne coördinatie van de veiligheid een handicap blijft.

Het opsplitsen in aparte entiteiten is er gekomen naar aanleiding van de liberalisering door Europa ingezet een goede twintig jaar geleden.



CHRISTELIJK SYNDICAAT
VAN S.P.T.T.Z.L. BRT.
Oudergemelaan 26
1040 BRUSSEL

ALGEMENE CENTRALE
DER OPENBARE DIENSTEN
Fontainasplein 9-11
1000 BRUSSEL

SECTOR « SPOOR »

AAN HET SPOORWEGPERSONEEL

In de negen landen van de E.E.G. worden de spoorwagsyndicalisten geconfronteerd met dezelfde problemen.

De spoorwegondernemingen worden door hun onderscheiden regeringen in een uiterst netelige financiële toestand geplaatst.

In dit verband kan het liberale vervoerbeleid dat gevoerd wordt door de E.E.G., het probleem alleen maar verslechteren.

Men weet nochtans dat de zogezegde rentabiliteit van de andere vervoermiddelen berust op :

- de **VOORDELEN** die hun werden toegekend inzake investeringen ten laste van de belastingbetalers ;
- de **ONVOLDOENDE EN VERKEERDE TOEPASSING** van de **SOCIALE WETGEVING** op de werknemers (te weinig controle door de openbare macht) ;
- het **GEBREK AAN TOEZICHT** wat betreft het naleven van de reglementering op de weg (belasting per as, lengte van de ritten...).

Op basis van een door deze elementen vervalste toestand, stelt men voor de spoorwegen enkel **AFSCHAFFINGEN** van **DIENSTEN EN LIJNEN** en **UITZONDERLIJK HOGE TARIEVEN** voorop.

- GEVOLGEN :** - de tewerkstelling bij de spoorwegen
- het sociaal statuut van het spoorwegpersoneel
WORDEN BEDREIGD

Wij wensen een **VERVOERBELEID** in **OVEREENSTEMMING** MET HET **ALGEMEEN BELANG**.

**STEUNT ALLEN DE AFVAARDIGING
VAN HET EUROPEES SYNDICAAL COMITE
die zich**

OP 11 MEI 1978

naar de Commissie van de E.E.G. begeeft om de verwezenlijking van onze doelstellingen te eisen.

BIJENKOMST TE 13 U. 30 AAN HET STATION BRUSSEL L.W.

REDT DE EUROPESE SPOORWEGEN

Verantwoordelijke uitgevers : B. DE SMET, Oudergemelaan 26 - 1040 Brussel.
A. TONNEAUX, Fontainasplein 9-11 - 1000 Brussel.

Europese openbare dienst, recht of koopwaar?

'Europa' introduceert concurrentie in een aantal 'diensten van algemeen economisch belang', zoals spoor, post telecommunicatie en energie. Dat moet de kwaliteit ervan en tegelijk het Europese concurrentievermogen verhogen. Die diensten hebben echter ook een sociale functie: de toegankelijkheid ervan voor iedereen wordt in sommige landen bijna als een burgerrecht beschouwd

.....

(John Vandaele, journalistieke bijdrage De Morgen 18 mei 1996)

Het antwoord van de vakbonden

Verkeer en vervoer zijn in de loop van de geschiedenis altijd van essentieel belang geweest voor de goede werking van het economische en maatschappelijke leven.

Ook de vakbonden zijn zich daar van bewust. Zij streven naar een sociaal Europa. Een Europa waar bij goederen en werknemers zo maar niet aan de laagste prijs worden verhandeld.

“ In een gemeenschappelijk standpunt hebben ze eraan herinnerd dat de strekking van het Verdrag van Rome er niet in bestaat een beleid te voeren dat uitsluitend de gebruikers ten goede komt, maar dat er naar een evenwicht moet worden gestreefd tussen de belangen van de gebruikers en die van de vervoerders”. Dit is de aanhef van een persmededeling die wordt verspreid naar aanleiding van een Europese bijeenkomst op 5 november 1981 tussen de spoorwagondernemingen, de vakbonden en Georges Contogeorgis die op dat ogenblik de Europese Commissaris voor Vervoer is.

“Het vervoersbeleid hangt af van politieke beslissingen. We stellen sinds ongeveer 20 jaar vast dat wat de betekenis is van een beleid gesteund op het liberalisme – krachtlijnen uitgaande van een memorandum van 1961 met als titel “ De vervoerders en de gebruikers laten genieten van de voordelen van de concurrentie” lezen we drie jaar later naar aanleiding van het Statutaire Congres van 1984 van de Algemene Centrale van Openbare Diensten sector spoorwegen. De afgelopen twintig jaar werd door Europa een beleid gevoerd waarbij de openbare diensten werden verwaarloosd en er meer aandacht ging naar de ontwikkeling van het individuele vervoer. Het door Europa gevoerde liberale beleid heeft geen oog voor energiebesparende maatregelen, verwaarloost de ruimtelijke ordening, heeft geen oog voor de veiligheid van het vervoer, geen oog voor de economische expansie van de regio's en de sociale vooruitgang van de werknemers.

Een goed uitgebouwd openbaar vervoer, aldus de vakbonden, is economische verantwoord, is milieuvriendelijk en energiebesparend en heeft een belangrijke sociale functie te vervullen.

De vakbonden betwisten dat concurrentie de drijfveer moet zijn van een vervoerbeleid en wijzen er op dat dit heeft geleid tot slechte sociale toestanden, onvoldoende verlonen van de kwalificaties van de werknemers, permanente afbouw van de arbeidsomstandigheden,

het afschaffen van lijnen, onvoldoende compensaties van de openbare dienstverplichtingen...

De vakbonden zijn dan ook van plan om hun werking in de schoot van het "Vakbondscmité van het vervoer van de EEG en van zijn afdeling spoor" verder te zetten, te streven naar een "fundamentele oriënteringswijziging in de gemeenschapsmaatregelen betreffende het vervoer, een nieuw beleid dat dient nagestreefd moet worden op de vereisten inzake energieverbruik, de kwaliteit van het leven, het gewestelijk beleid, het recht van de bevolking op de openbare dienst". Het investeringsbeleid dat gevoerd werd in het voordeel van de andere vervoersmodi moet worden aangepast in een beleid van voldoende financiële tussenkomsten voor de spoorwegsector rekening houdend met de rechtstreekse en onrechtstreekse voordelen die de sector voor de gemeenschap opleveren.

Tijdens de congresperiode 1980 – 1984 van de Algemene Centrale van Openbare Diensten sector spoorwegen wordt het Belgische spoor geconfronteerd met de besparingswoede van de liberale Minister van P.T.T en verkeerswezen Herman De Croo. Op de ministerraad van 7 april 1982 wordt beslist dat het statuut van de N.M.B.S, de N.M.V.B en Sabena zal worden aangepast om enerzijds een doeltreffende controle en coördinatie toe te laten en anderzijds de gepaste commerciële vormen aan te nemen ter bevordering van de rentabiliteit. Voor de spoorweg en zijn werknemers betekent dit zware besparingen; vroege en late treinen worden afgeschaft, 300 stations gaan dicht, het aanbod wordt met 15% ingekrompen, de tarieven gaan fors de hoogte in, aanwervingen worden opgeschort, de compensaties van de overheid worden teruggeschroefd, tijdelijke bedienden verliezen hun baan...In september 1983 komt binnen de openbare diensten een grote stakingsbeweging op gang die 2 tot 3 weken zal aanslepen zonder dat dit resultaat zal opleveren.

Onder impuls van de Algemene Centrale van Openbare Diensten sector spoorwegen komt in april 1985 een Europese actie tot stand. Een Eurotrein wordt ingelegd om de aandacht van de bevolking en de politici te vestigen op het nut en belang van de spoorwegen en de vervoersinfrastructuur. De trein wordt samengesteld uit rijkstuiters van de Oostenrijkse, Italiaanse, Zwitserse, Franse, Duitse en Belgische spoorwegen en spoort van Wenen via Milaan, Brig, Bern, Basel, Straatsburg, Luxemburg naar Brussel waar hij aankomt op 25 april. Het motto van de actie luidt als volgt:

"De Europese spoorwegen: gisteren belangrijk, vandaag bedreigt, morgen van essentieel belang!"

Met de oprichting te Brussel van de Europese Transportfederatie (ETF) op 14-15 juni 1999 wordt een belangrijke stap gezet in de sociale dialoog van de Europese transportsector. ETF verenigt de vakbonden van spoor, wegtransport, maritiem transport, havens en dokken, burgerluchtvaart, visserij-en toerismediënen, stad-en streekvervoer.

In de schoot van ETF (dat de meeste grote vakbonden groepeerd) vindt overleg plaats met de nationale en Europese overheden (Europese sociale dialoog), met de patroons van de private en openbare operatoren (CER – Europese Spoorgemeenschap, waarvan de NMBS lid is, en EIM – European Rail Infrastructure Managers, waarvan Infrabel lid is).

De vakbonden verwijten Europa en de patroons een “beleid van sociale dumping”, terwijl de patroons beweren dat ze deze “dumping” juist willen vermijden door de mededingingregels te verbeteren.

ETF ligt, voor de spoorwegsector, mee aan de basis van het historische sociale akkoord met CER over minimale na te leven arbeidsreglementering in interoperabiliteit. De ondertekening van dit akkoord gebeurt op 27 januari 2004. Een jaar later, op 27 juli 2005, wordt dit sociale akkoord omgezet in een Europese Richtlijn (2005/47). Dit betekent dat deze reglementering moet worden omgezet in nationale wetgeving. Voor België gebeurde dit met een koninklijk besluit van 7 november 2008. Blijft nu de vraag of Europa na de omzetting van de Richtlijn voldoende bij machte is om te controleren of deze minimale regels in elke lidstaat en elke historische of private spoorwegonderneming ook daadwerkelijk worden toegepast. Met dien verstande dat deze minimale regels geen afbreuk mogen doen aan de geldende reglementering in een lidstaat wanneer deze van een beter of hoger niveau is.

De secretaris – generaal van ETF, Edouardo Chagas, wil de syndicale visie op de duurzaamheid van de vervoerwijzen onderstrepen. Daardoor beslaat dit project, dat ETF in februari 2007 lanceert en dat gedeeltelijk wordt meegefinancierd door de Europese Unie, een periode van 12 maanden. Met het project Trust (Trade Union Vision on Sustainable Transport) wil de vakbeweging haar visie over duurzaam transport bekend maken.

De debatten hebben betrekking op vier gemeenschappelijke thema's: de strategie van Lissabon en de weerslag ervan op het personeel van de vervoersector, herstructurering en ontwikkeling van de vervoersector, vervoer en milieu, investering in infrastructuur, staatshulp en rol van de staat.

De vraag wordt gesteld of het verlies van arbeidsplaatsen, de loon-dumping en de slechte arbeidsvoorwaarden binnen de vervoersector geen ruimer sociaal debat vereisen. Kunnen we duurzame strategieën groei en competitiviteit koppelen aan meer en kwalitatief betere arbeidsplaatsen (strategie van Lissabon)?

De duurzaamheid van de vervoerwijzen (lees “van de duurzame vervoerwijzen” in verwijzing naar het Witboek van 2001) zou voor Europa meer rendement, meer competitiviteit, een meer ecologisch vervoersysteem moeten betekenen. De vaststellingen van deze debatten moeten leiden tot een sociaal en duurzaam Europees vervoerbeleid dat is afgestemd op de behoeften van het personeel.

Tot besluit stelt ETF voor om op Europees niveau een sociaal en milieugericht vervoerobservatorium op te richten om wetgevende maatregelen voor te stellen en in de gaten te houden wanneer de doelstellingen inzake duurzaamheid niet worden gerespecteerd.

Goed 25 jaar na de “Eurotrein” van april 1985 vertrekt van uit Brussel Zuid een klimaattrein richting Kopenhagen, hoofdstad van Denemarken.

Ongeveer 400 wetenschappers, politici en milieuactivisten debatteren onderweg over de voordelen van de trein die veel minder schadelijke uitstoot veroorzaakt dan het vliegtuig of de auto.

Gedurende de klimaatconferentie te Kopenhagen, die doorging van 7 tot 18 december 2009, hebben de Europese spoorwegwerknemers geprotesteerd tegen de Europese transport en spoorwegpolitiek. Op 17 december nemen delegaties van Europese vakbonden die deel uitmaken van de Europese Transportfederatie (ETF) deel aan een grote manifestatie te Brussel tegen de verdergaande politiek gebaseerd op liberalisering en het ontbinden van de traditionele spoorwegbedrijven en die de spoorwegen als een toekomstige duurzame transportmodus helemaal niet promoot. De boodschap is duidelijk. De spoorwegwerknemers weigeren nog langer de prijs te betalen van een falend spoorwegbeleid gebaseerd op liberalisering, privatisering, herstructurering en totale fragmentatie van de spoorwegsector. Op het ogenblik van de manifestatie gaat in Brussel een bijeenkomst door van de Raad van Ministers van Transport onder het voorzitterschap van Zweden. De Europese Transportfederatie (ETF) maakt van de gelegenheid gebruik om een eisenbundel over te maken gevolgd door een stakingsaanzegging.

In de Europese Gemeenschap van de 15 daalde de werkgelegenheid bij de spoorwegen van 1,3 miljoen spoorwerknemers in 1990 tot 530.000 in 2006. Een zelfde scenario stellen we vast bij de nieuwe lidstaten. En het verlies aan werkgelegenheid gaat verder door nieuwe herstructureringen, het sluiten van spoorweglijnen en het afstoten van spoorwegactiviteiten.

Spoorwegondernemingen gebruiken de huidige economische crisis voor de verdere afbouw van de werkgelegenheid in de komende jaren.

Op basis van door ETF (Europese Transportfederatie) ingewonnen informatie gaan in 2009 nog maar eens 12.500 banen verloren in 11 lidstaten. In de komende jaren gaan in 13 lidstaten nog eens 48.000 banen verloren.

Nieuwe spoorwegoperatoren bevorderen de werkgelegenheid niet, voor 10 verloren banen wordt slechts 1 nieuwe baan gecreëerd.

Aan de Europese Gemeenschap en haar instellingen, de nationale overheden in Europa en de werkgevers van de spoorwegondernemingen wordt een omvangrijke eisenbundel voorgelegd:

- Stoppen met de liberalisering en de fragmentering van de spoorwegsector; geen voorstellen meer tot liberalisering van het binnenlandse reizigersverkeer
- Het behoud van de openbare dienst in de spoorwegsector
- Ontwikkelen van geïntegreerde reizigersgoederen concepten voor de ontwikkeling van de spoorwegen
- Behoud van het verspreid vervoer binnen de spoorwegsector
- Het waarborgen van de rol van de spoorwegen als middel van territoriale ontwikkeling voor sociale en economische cohesie op het Europese niveau en het nationale niveau
- Het toepassen van de Europese regelgeving betreffende de overname van de historische schulden van de spoorwegondernemingen en voor de financiering van de opdrachten van openbare dienst met dezelfde inzet als deze ontplooid voor de liberalisering
- Een sociale wetgeving voor de spoorwegsector
- Het verbeteren van de sociale wetgeving en de veiligheid in de spoorwegsector door de certificering van het boordpersoneel, de controle over en het toepassen van de wetgeving betreffende de arbeidstijden en de rusttijden van het mobiele personeel
- Het leveren van kwaliteitsvolle openbare diensten aan voordelige prijzen voor iedereen

- Investeren in onderhoud en ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur voor zowel het reizigersverkeer en het goederenverkeer
- Het overnemen van de historische schulden om reële kansen te geven aan de spoorwegondernemingen
- Een evenwichtige tarifiering van de infrastructuur voor alle transportmodi
- De voor handen zijnde instrumenten gebruiken om de collectieve arbeidsovereenkomsten toe te passen voor de ganse spoorwegsector
- Het versterken van de sociale wetgeving
- Het opzetten en opwaarderen van een hoog sociaal niveau
- Een goede balans werk – privé en stoppen met de vraag naar meer flexibiliteit
- Investeren in opleiding en kwalificaties van de werknemers
- Het toepassen van de akkoorden bereikt door de Europese sociale partners

Liberaliseren is niet goedkoper voor de reiziger en ook niet voor de overheid. De stelling dat liberalisering een besparing inhoudt voor de overheid houdt geen steek als men in rekening brengt dat die zelfde overheid verder bijdraagt tot de instandhouding van de infrastructuur en de subsidiëring van het verspreid vervoer die algemeen als een verlieslatende activiteit wordt beschouwd.

Privatiseren en liberaliseren is niet gelijk aan lage tarieven en een betere dienstverlening. In België kunnen we dat aantonen met verschillende voorbeelden.

Op 12 december 2003 vertrekt te Brussel de internationale reizigerstrein 499 om 22u19 een laatste keer richting Basel. De NMBS schaft vanaf 14 december, met de invoering van de nieuwe internationale dienstregeling, alle klassieke nachttreinen en autoslaaptreinen af. De kosten van de rijpaden in een geliberaliseerd internationaal spoorweglandschap zijn te duur geworden. Frankrijk heeft de prijs van zijn rijpaden maar eventjes verhoogd met 25%.

Het internationale vervoer met klassieke treinen (nachttreinen, autoslaaptreinen) werd georganiseerd vanuit een samenwerking tussen de verschillende maatschappijen van de vreemde netten die materieel, kosten en opbrengsten deelden. Die verdeling gebeurde op basis van de afstand die op ieder samenwerkend net werd afgelegd. In de nieuwe Europese context is het internationale reizigersvervoer een commerciële activiteit geworden die moet instaan voor

zijn eigen financiële risico's. Samen met de klassieke internationale treinen verdwijnt ook het duiventransport richting Frankrijk. Een lelijke streep door de rekening van de vele duizenden duivenliefhebbers die deelnemen aan internationale wedstrijden die op zoek moesten naar alternatief vervoer.

Om de toegankelijkheid van de Brusselse nationale luchthaven te verbeteren werd in samenwerking met de private sector het Diaboloproject opgestart.

Een Privaat Publieke Samenwerking, of kortweg 'PPS', is een vorm van samenwerking tussen de overheid en de private sector. Beide partijen hebben als doel gezamenlijk een project te realiseren dat zowel een maatschappelijke als een financiële en/of commerciële meerwaarde biedt.

Dit is althans de officiële definitie die er wordt aan gegeven. Het mag duidelijk zijn dat dit een minder extreme vorm van liberalisering is. In de beheerscontracten van de NMBS-Holding en Infrabel met de overheid werd door deze laatste de verplichting opgelegd een aantal projecten te onderzoeken en eventueel te realiseren, o.a. het Diaboloproject en de Liefkenshoek Rail Link.

De luchthaven van Zaventem, die een belangrijke economische pool is, krijgt heel wat verkeer te verwerken. Om de toenemende verkeersproblematiek in de regio aan te pakken werd het Diaboloproject opgestart.

Bedoeling is dat reizigers van en naar de luchthaven hier door een betere aansluiting krijgen en een aanzienlijke tijdswinst boeken.

Om in te staan voor de financiering, de bouw en de kosten voor het onderhoud van de infrastructuur werd een privé-infrastructuur, Northern Diabolo NV, opgericht.

Van 2011 tot 2045 zal Northern Diabolo NV de infrastructuur ter beschikking stellen van Infrabel. Gedurende deze periode neemt Northern Diabolo NV de kosten voor het onderhoud voor haar rekening. Gedurende deze periode betaalt Infrabel voor het gebruik van de infrastructuur. Na 2045 wordt de eigendom van de infrastructuur overgedragen aan Infrabel.

Om de kosten van de private partner te helpen financieren zal men aan de reizigers die sporen van en naar de luchthaven een bijkomende toeslag aanrekenen op het aangekochte biljet 'enkele reis' of 'heen en terug'.

Deze toeslag werd wettelijk vastgelegd in een koninklijk besluit. De belastingbetaler betaalt dus 2 keer, als burger en als reiziger.

B-Europe, de exploitant die instaat voor het internationale reigers- vervoer, rekt vanaf 23 augustus 2010 een toeslag aan van 7€ aan reizigers die hun internationaal biljet aankopen aan het loket. Reizigers die dit o.a. doen via de computer thuis hoeven deze toeslag niet te betalen.

Wij vrezen dat enerzijds de persoonlijke assistentietoelage (PAT) op termijn, en nu al voelbaar, een drastische terugloop van de verkoop aan de loketten internationaal verkeer teweegbrengt wat zich uiteindelijk zal vertalen in minder tewerkstelling. Anderzijds vinden we het invoeren van deze toelage een discriminatie van bepaalde categorieën van de bevolking die niet zo vertrouwd zijn met de moderne communicatiemiddelen of die er gewoonweg geen gebruik kunnen of willen van maken. Werkonderbrekingen bij het personeel van de internationale loketten hebben er toe geleid dat de directie voor een stuk is teruggekomen op haar beslissing. De directie wil de toeslag niet afschaffen, maar ze wil toegevingen doen. Zo zal de toeslag niet gelden voor grensoverschrijdend verkeer (kleine ritten genre Antwerpen-Rosendaal), mensen met beperkte mobiliteit of slechtzienden. Voor klassieke internationale treinen zal de toeslag worden gehalveerd, maar voor de hogesnelheidstreinen niet.

Volgens de B-Europe is het in de huidige evolutie van liberalisering van het internationale treinverkeer noodzakelijk deze toeslag te heffen wil men verder een optimale dienstverlening blijven garanderen.

Met ander woorden de reiziger en het personeel betalen het gelag van de liberalisering.

Slot

Welke is de visie van de Europese politieke besluitmakers over de spoorwegen in de toekomst? Geprivilegieerde goederencorridors die de grote economische centra en de grote havens met elkaar verbinden? Een belangrijke stap werd hier al gezet met de goedkeuring van de goederencorridors. Het Europese Parlement heeft eind juni 2010, met grote meerderheid, de reglementering goedgekeurd die moet leiden tot de oprichting van corridors met voorrang voor het goederenverkeer. Een aantal van deze corridors zouden binnen de 3 jaar na het verschijnen van de reglementering in het Europese Publicatieblad operationeel moeten zijn.

Een akkoord werd ook bereikt met de 27 Europese lidstaten die deze reglementering enkel nog formeel moeten goedkeuren. Deze nieuwe regelgeving legt de reiswegen vast die verschillende lidstaten doorkruisen waarbij een betere coördinatie, verzekerd door een aangepaste structuur, de competitiviteit van het goederenvervoer per spoor moet verbeteren. Dit is althans de visie van het Europese Parlement.

De corridors die binnen de 3 jaar operationeel moeten zijn en die voor een gedeelte gebruikmaken van de Belgische infrastructuur zijn Zeebrugge – Antwerpen/ Rotterdam – Duisburg – Milaan – Genua en Rotterdam/Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon. Daar bij aansluitend zou binnen de 5 jaar de corridor Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen – Berlijn – Warschau – Terespol (grens met Belarus) operationeel moeten zijn.

In totaal gaat het om 9 corridors die binnen de 5 jaar operationeel moeten zijn op het Europese vasteland.

Deze corridors zouden worden beheerd door onafhankelijke organen waar enerzijds de infrastructuurbeheerders en anderzijds de spoorwegondernemingen betrokken partij zijn. Een “uniek loket” zou dan moeten instaan voor de toewijzing van de rijpaden die kunnen worden aangevraagd door zowel spoorwegondernemingen als andere ondernemingen.

Voorrangregels voor het goederenvervoer worden door de regelgeving niet expliciet opgelegd. Wel wordt aangedrongen dat de nationale infrastructuurbeheerders de nodige initiatieven nemen om de stiptheid van de internationale goederentreinen die gebruik maken van de corridors niet te belemmeren.

Hoge snelheidslijnen die de grote metropolen verbinden voor business en diegenen die het kunnen betalen? Het internationale reizigersvervoer is ondertussen volledig geliberaliseerd. De Europese Commissie droomt van een ééngemaakt Europees hogesnelheidsnet tegen 2020.

Kan de rest van de spoorwegen dan verdwijnen?

De Europese Commissie werkt nu aan een 4de spoorwegpakket waar in de herziening van het 1ste spoorwegpakket en de liberalisering van het nationale reizigersvervoer centraal staan. Je hoeft geen groot licht te zijn om te weten dat de fameuze Richtlijn 440 van 1991 een laatste wijziging kan ondergaan met het oog op de volledige liberalisering van het reizigersvervoer in Europa. Door herhaaldelijke acties van de vakbonden kreeg de liberalisering van het nationale reizigersvervoer geen meerderheid in het Europese Parlement tijdens de stemming, in tweede lezing, van het 3de spoorwegpakket op 18 januari 2007.

De liberalisering van het nationale reizigersvervoer vanaf 2007 werd verworpen bij gebrek aan de vereiste meerderheid. De verslaggever Georg Jarzembowski (PPE – conservatieve partij Duitsland) had in een laatste poging getracht de uiterste datum te verplaatsen van 2012 tot 2017.

De vakbonden van het spoorwegpersoneel zijn er stellig van overtuigd dat de spoorwegen over grote troeven beschikken, onder andere het feit dat de trein de veiligste en minst vervuilende vervoerwijze is. Het spoor kan een grote bijdrage leveren tot de ontwikkeling van duurzame vervoerwijzen in Europa. De trein is een logisch antwoord op de problemen in verband met de externe kosten (vervuiling, lawaai, ongevallen, opstopping van de wegen) en de ontwikkeling ervan zou aanzienlijk kunnen verbeteren door subsidies, die kunnen worden gefinancierd door het Eurovignet.

Bronvermelding

Schrijven vergt ook informatie verzamelen. De verschillende sites op het internet, vooral deze van de Europese Gemeenschap, waren op technisch vlak een belangrijke bron van informatie. De oude uitgaven van ‘Het Spoor’, maandelijks orgaan van de sociale werken van de NMBS, zijn van onschatbare historische waarde. De nieuwsbrieven internationale zaken van de NMBS, de site Europolitique, le quotidien des affaires européennes helpen mee om de evolutie in de Europese spoorwegsector op de voet te volgen. Als vakbondssecretaris, vertegenwoordiger voor acod in ETF en lid van het Europese ‘Comité van de Sociale Dialoog’ beschik ik over informatie die mij regelmatig wordt toegestuurd onder de vorm van werkdocumenten. De congresboeken van het acod bevatten dan weer een belangrijke bron aan syndicale, politieke en historische informatie. Op mijn verplaatsingen in het buitenland, in het kader van opdrachten van ETF, laat ik niet na de plaatselijke pers te raadplegen op zoek naar informatie over de lokale spoorwegen. De ledenbladen van de vakbonden die aangesloten zijn bij ETF kunnen ook op mijn belangstelling rekenen. En tot slot zijn er de artikelen die ik zelf heb geschreven voor ons ledenblad ‘De Tribune’ en voor onze website www.acod-spoor.be die met wat knippen plakwerk een belangrijke bijdrage hebben geleverd in het tot stand komen van dit werkstukje.

Ontsporing van RUDY VERLEYSEN Europa



Rudy is als nationaal secretaris van de sector Spoor ook lid van het sociaal overleg binnen het ETF (Europese Transport Federatie).

Hij volgt op de voet het gebeuren binnen Europa, vooral wat de spoorsector betreft. Sinds 2005 was hij al actief betrokken bij de discussie over de operabiliteit van het besturingspersoneel en het begeleidend personeel.

Belangrijke wijzigingen en een akkoord met het CER moesten worden gerealiseerd binnen het Europese kader. Dit akkoord omvatte vooral de dienst- en rusttijden van het personeel die grensoverschrijdend werken.

Vandaag is er de discussie over de herziening van het eerste spoorwegpakket, verdere scheiding van Infrastructuur en commerciële activiteiten.

Dit boekje geeft een overzicht van het spoorweggebeuren sinds de uitvaardiging van de Europese richtlijnen inzake spoorwegregulering.