

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

22 juin 2021

AANBEVELING

**betreffende de steun voor de terugkeer
van de nachttreinen vanuit de Benelux**

*(aangenomen in de plenaire vergadering
van 19 juni 2021)*

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

22 juni 2021

RECOMMANDATION

**relative au soutien aux retours
des trains de nuit au départ du Benelux**

*(adoptée en séance plénière
du 19 juin 2021)*

De Assemblée,

GELET OP:

A. het klimaatakkoord¹ van Parijs, waarin een wereldwijd kader wordt vastgesteld om een gevaarlijke klimaatverandering te voorkomen door de opwarming van de planeet te beperken tot een niveau dat merkbaar lager ligt dan 2°C en dat de landen beter opgewassen wil maken tegen de gevolgen van de klimaatopwarming en ze wil ondersteunen in hun inspanningen;

B. de toename van de CO₂-uitstoot in de vervoerssector sinds 1990, een sector die vandaag verantwoordelijk is voor een kwart van de uitstoot²;

C. de verdubbeling in 20 jaar³ van de CO₂-uitstoot in de luchtvaartsector en de uitstoot van andere soorten ernstig verontreinigende stoffen in onze atmosfeer (CO₂, NOx, zware metalen) door die vervoersmodus;

D. de Europese *Green Deal*⁴ en het bijbehorende actieplan, dat een reductie van de uitstoot van de vervoerssector met 90 % tegen 2050 nastreeft;

E. het Europese herstelplan⁵, waarvan 30 % van de middelen moet bijdragen tot de strijd tegen de klimaatontregeling;

F. de CO₂-uitstoot per kilometer en per passagier die, volgens het Europees Milieuagentschap, 20 maal groter is voor het vliegtuig dan voor de trein⁶;

G. de door het Europees Parlement op 25 maart 2021 goedgekeurde resolutie over de ontwikkeling van een EU-strategie voor duurzaam toerisme in een context van economisch herstel⁷;

¹ https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_nl.

² <https://www.eea.europa.eu/nl/themes/transport/intro>.

³ <https://www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/society/20191129STO67756/uitstoot-van-vliegtuigen-en-scheppen-feiten-en-cijfers-infografiek>.

⁴ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_nl.

⁵ https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_nl.

⁶ <https://www.eea.europa.eu/media/infographics/co2-emissions-from-passenger-transport/view>.

⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0109_NL.html.

L'Assemblée,

VU:

A. l'accord de Paris pour le Climat¹ définissant un cadre mondial visant à éviter un changement climatique dangereux, en limitant le réchauffement de la planète à un niveau nettement inférieur à 2°C et visant également à renforcer la capacité des pays à faire face aux conséquences du changement climatique et à les soutenir dans leurs efforts;

B. l'augmentation des émissions de CO₂ dans le secteur du transport depuis 1990, secteur qui représente aujourd'hui un quart des émissions²;

C. que les émissions de CO₂ du secteur aérien ont doublé en 20 ans³ et que ce type de transport rejette d'autres types de polluants lourds dans notre atmosphère (CO₂, NOx, métaux lourds);

D. le pacte vert européen⁴ et son plan d'action qui ambitionne de réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050;

E. le plan de relance européen⁵ dont 30 % des moyens doivent contribuer à la lutte contre le dérèglement climatique;

F. que, selon l'agence européenne de l'environnement, le taux d'émission de CO₂ par kilomètre et passager est 20 fois plus important pour l'avion que pour le train⁶;

G. la résolution adoptée par le Parlement européen le 25 mars 2021 détaillant une stratégie de l'Union pour un tourisme durable dans un contexte de relance économique⁷ ;

¹ https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_fr.

² <https://www.eea.europa.eu/fr/themes/transport/intro>.

³ <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20191129STO67756/emissions-de-co2-des-avions-et-des-navires-faits-et-chiffres-infographie>.

⁴ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr.

⁵ https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_fr.

⁶ <https://www.eea.europa.eu/media/infographics/co2-emissions-from-passenger-transport/view>.

⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0109_FR.html.

H. het feit dat de toeristische industrie volgens de tekst van de resolutie direct en indirect werkgelegenheid biedt aan 27 miljoen personen, wat neerkomt op 11,2 % van de totale werkgelegenheid in de EU en in 2019 goed was voor 10,3 % van het bruto binnenlands product (bbp) van de EU;

I. de ramingen van de OESO waaruit blijkt dat de terugval van het internationale toerisme in 2020 rond 80 % zou schommelen⁸;

J. het vierde Europese spoorwegpakket⁹;

K. het Europees Jaar van de spoorwegen dat de Europese Commissie heeft uitgeroepen om de burgers en de bedrijven ertoe aan te zetten dat vervoersmiddel te gebruiken en bij te dragen tot het doel dat de Europese Unie (EU) zich in de Green Deal voor Europa heeft gesteld, namelijk het bereiken van klimaatneutraliteit tegen 2050¹⁰;

L. het begrip DAEB (diensten van algemeen economisch belang) dat wordt gebruikt in de artikelen 14 en 106, paragraaf 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en in protocol nr. 26 bij het VWEU over de compensatie voor de openbare dienst die door de overheid aan een dienstverrichter wordt toegekend;

M. het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie wat de verenigbaarheid van de subsidies aan de spoorwegexploitanten met het Europese recht betreft, verordening 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en artikel 6.2 van de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (C 184/07);

N. de mogelijkheid waarin de communautaire richtsnoeren betreffende de staatssteun aan spoorwegondernemingen¹¹ voorzien om, mits inachtneming van een aantal beginselen, een spoorwegonderneming te ondersteunen bij de aanschaf of de modernisering van het rollend materieel

⁸ https://www.oecd-ilibrary.org/social-issues-migration-health/rebuilding-tourism-for-the-future-covid-19-policy-responses-and-recovery_bced9859-en.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

¹⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/IP_20_2528.

¹¹ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX:52008XC0722\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX:52008XC0722(04)).

H. que selon ce texte le secteur du tourisme emploie, directement et indirectement, 27 millions de personnes, soit 11,2 % de l'emploi total dans l'Union, et qu'il a contribué à hauteur de 10,3 % au produit intérieur brut (PIB) de l'Union en 2019;

I. que, selon les estimations de l'OCDE, le repli du tourisme international devrait avoisiner 80 % en 2020⁸;

J. le quatrième paquet ferroviaire européen⁹;

K. l'année européenne du rail mise en place par la Commission européenne afin d'encourager les citoyens et les entreprises à utiliser ce moyen de transport et de contribuer à l'objectif que s'est fixé l'Union européenne (UE) dans le pacte vert pour l'Europe, à savoir parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050¹⁰;

L. la notion de SIEG (services d'intérêt économique général) utilisée aux articles 14 et 106, paragraphe 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), ainsi que dans le protocole n° 26 annexé au TFUE portant sur les compensations de service public accordés par une autorité publique à un prestataire de services;

M. le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sur la compatibilité des subventions aux exploitants ferroviaires au regard du droit européen, le règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et l'article 6.2. des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (C 184/07);

N. les lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires¹¹ permettant, moyennant le respect d'un certain nombre de principes, de soutenir une entreprise ferroviaire dans l'achat ou le renouvellement de matériel roulant, dans son action en vue de coordonner les

⁸ <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/reconstruire-le-tourisme-de-demain-reponses-des-pouvoirs-publics-au-covid-19-et-reprise-56639ffa/>.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

¹⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_20_2528.

¹¹ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52008XC0722\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52008XC0722(04)).

en bij de coördinatie van het vervoer of om ze een beperkte staatsgarantie voor investeringen toe te kennen;

O. Europese verordening 651/2014 of de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV), op grond waarvan de nationale overheden, zonder aanmelding bij de diensten van de Europese Commissie, ondernemingen mogen ondersteunen om verder te gaan dan de Unienormen¹² inzake milieubescherming;

P. de ambitie van de Belgische regering om “een voortrekkersrol op (te nemen) in de Europese trend naar meer en snellere internationale (nacht)trein verbindingen tussen grote Europese steden, met de ambitie om van Brussel een echte internationale treinhub¹³ te maken”;

Q. de oproep van de Belgische en de Luxemburgse ministers van Mobiliteit om de Europese financieringsbronnen aan te wenden voor de verbetering van de as Brussel-Luxemburg in het kader van het “investeringsplan voor een duurzaam Europa”;

R. de studie “Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor” van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in opdracht van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu, waaruit blijkt dat het spoor tegen 2030 ten minste 1,9 miljoen vluchten naar de 13 belangrijkste bestemmingen (tot 800 km) van en naar Schiphol¹⁴ kan vervangen, middels een versterkt aanbod en een concurrentiële reistijd, en dat die cijfers nog kunnen worden verbeterd door de prijs van de treinkaartjes te drukken;

VASTSTELLEND:

a. dat de terugkeer van de nachttreinen zowel uit een milieuoogpunt als uit een economisch oogpunt van belang is;

b. dat het verkeer onze luchtkwaliteit en de CO₂-uitstoot sterk impacteert;

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0651&from=NL>.

¹³ <https://www.demorgen.be/redactie/2020/verslagformateurs.pdf>.

¹⁴ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/21/substitutiemogelijkheden-van-luchtvaart-naar-spoor>.

transports ou encore de lui apporter une garantie étatique limitée en cas d'investissements;

O. le règlement européen 651/2014 dit “général d'exemption par catégorie (RGEC)”, qui permet aux autorités nationales, sans avoir à passer par les services de la Commission européenne, de soutenir les entreprises pour qu'elles aillent au-delà des normes de protection environnementale telles que mentionnées dans le droit de l'Union¹²;

P. l'ambition du gouvernement belge de jouer “un rôle de pionnier dans la volonté européenne de développer des liaisons ferroviaires internationales (de nuit) plus nombreuses et plus rapides entre les grandes villes d'Europe, avec l'ambition de faire de Bruxelles un véritable pôle ferroviaire international¹³”;

Q. l'appel lancé par les ministres de la Mobilité belge et luxembourgeois pour mobiliser des sources de financement européen en vue de l'amélioration de l'axe Bruxelles-Luxembourg dans le cadre du “plan d'investissement pour une Europe durable”;

R. l'étude du Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) “Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor”, commandée par le ministère néerlandais des infrastructures et de l'environnement, qui indique que, d'ici 2030, le rail peut remplacer au moins 1,9 million de vols vers les 13 principales destinations (jusqu'à 800 km) au départ et à destination de Schiphol¹⁴ via une offre renforcée et un temps de trajet concurrentiel et que ces chiffres peuvent encore augmenter en diminuant le prix des billets de trains;

CONSTATANT:

a. que le retour des trains de nuit présente un intérêt tant sur le plan environnemental qu'économique;

b. l'impact du transport sur la qualité de notre air et sur les émissions de CO₂;

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0651&from=FR>.

¹³ <https://www.demorgen.be/redactie/2020/verslagformateurs.pdf>.

¹⁴ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/21/substitutiemogelijkheden-van-luchtvaart-naar-spoor>.

c. dat nachttreinen een bijzonder interessant alternatief zijn voor trajecten tussen 800 en 1 500 kilometer, die in de loop van één nacht kunnen worden afgelegd en dat dat aanbodsegment voor collectieve verplaatsingen vandaag grotendeels wordt ingenomen door de luchtvaartsector en met name door de lagekostenmaatschappijen, die in de ticketprijs geen rekening houden met de milieueffecten;

d. dat vóór de pandemie 88 % van de vluchten met vertrek en aankomst in België intra-Europese vluchten waren¹⁵;

e. dat de luchtvaartsector Europa met externe kosten, meer bepaald milieukosten, opzadelt ten bedrage van 48 miljard euro¹⁶;

f. dat het aanbod van nachttreinverbindingen vanuit onze drie landen de voorbije tientallen jaren volledig verdwenen was ten gunste van het weg- en het luchtverkeer;

g. dat er tussen onze nationale operatoren CFL, NS en NMBS op verschillende lijnen een grensoverschrijdende samenwerking bestaat;

h. dat de verbindingen Brussel-Wenen en Amsterdam-Wenen in 2020 door de Oostenrijkse spooroperator ÖBB in gebruik werden genomen en dat ze nu, na een opschorting tijdens de gezondheidscrisis, opnieuw operationeel zijn;

i. dat het aanbod van ÖBB tijdens de eerste maanden succes kende en dat de operator ontwikkelingsprojecten lopen heeft zowel wat de bestemmingen als wat de kwaliteit en diversiteit van de boorddiensten betreft;

j. dat Nederland steun heeft verleend voor de opstartfase van de NightJet (ÖBB) tussen Amsterdam en Wenen;

k. dat de websites NS International en B-europe een reserveringssysteem voorstellen voor de ÖBB-

c. que les trains de nuit sont une alternative particulièrement intéressante sur des itinéraires compris entre 800 et 1 500 kilomètres, soit des trajets qui peuvent se dérouler au cours d'une même nuit et qu'aujourd'hui ce segment de l'offre de déplacements collectifs est principalement occupé par le secteur aérien, notamment les compagnies low cost, dont le prix du billet ne tient pas compte des externalités environnementales;

d. qu'en Belgique, avant la pandémie, 88 % des départs et atterrissages étaient des vols intra-européens¹⁵;

e. que le secteur aérien impose actuellement au niveau européen des coûts externes, notamment environnementaux, de 48 milliards d'euros¹⁶;

f. que l'offre des liaisons ferroviaires de nuit avaient globalement disparu ces dernières décennies au départ de nos trois pays laissant la place aux transports routiers et aériens;

g. la collaboration transfrontalière existante entre nos opérateurs nationaux CFL, NS et SNCB sur différentes lignes;

h. que des liaisons Bruxelles-Vienne et Amsterdam-Vienne ont été mises en service en 2020 par l'opérateur ferroviaire autrichien ÖBB, liaisons qui viennent de reprendre après un arrêt imposé par la crise sanitaire;

i. le succès de l'offre de l'ÖBB pour ces premiers mois de fonctionnement et les projets de développement de l'opérateur tant au niveau des destinations que de la qualité et de la diversité des services à bord;

j. le subside accordé par les Pays-Bas dans le cadre de la phase de lancement du NightJet (ÖBB) entre Amsterdam et Vienne;

k. que les sites web de NS international et B-europe proposent un système de réservation

¹⁵ https://mobilit.belgium.be/nl/nieuws/nieuwsberichten/2018/enkele_kerncijfers_over_de_mobiliteit_2017.

¹⁶ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-exec-summary-isbn-978-92-76-03080-5.pdf>.

¹⁵ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/chiffres_cles_mobilite_2017.pdf.

¹⁶ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-exec-summary-isbn-978-92-76-03080-5.pdf>.

lijnen tussen Amsterdam en Wenen en tussen Brussel en Wenen;

l. dat het aantal aanvragen voor treinpaden en geplande nachttreinverbindingen door verschillende privéspelers de jongste maanden sterk toeneemt, onder meer voor de geplande verbindingen Brussel-Luik-Berlijn en Brussel-Perpignan (*Moonlight Express*), Oostende-Brussel-Berlijn-Praag-Warschau en Brussel-Praag via Amsterdam (*European Sleeper*), Oostende-Wenen via Breda en Eindhoven en Bruxelles-Bellinzona en Brussel-Lugano/Como/Milaan (*Ostende Vienne Orient Experience*);

m. dat verschillende landen via hun spooronderneming een rol willen spelen in de terugkeer van de nachttreinen, waaronder Frankrijk met een geplande verbinding Brussel-Rijsel-Lyon-Bourg-Saint-Maurice;

n. dat nieuwe internationale spoorverbindingen voor onze drie landen van belang kunnen zijn vanuit een economisch oogpunt en een milieuoogpunt;

o. dat nachttreinen de aantrekkelijkheid van onze steden kunnen verhogen, bijvoorbeeld van Den Haag of Luxemburg, die over een beperkt internationaal spooraanbod beschikken;

p. dat de treinen een divers publiek kunnen aanspreken dankzij de ervaring die dat soort reizen biedt, het comfort en de kwaliteit van het aanbod aan boord, de mogelijkheid om 's nachts te reizen en 's ochtends op zijn bestemming aan te komen en op grond van het beginsel van ecologisch verantwoord reizen;

q. dat de terugkeer van de nachttreinen voor de Europese burgers een extra middel is om van hun recht op vrij verkeer gebruik te maken;

r. dat de as Brussel-Luxemburg tot 2002 deel uitmaakte van de nachttreinverbinding tussen Oostende en Milaan;

s. dat de door de CFL uitgevoerde opportuniteitsanalyse die op 28 mei 2021 in de commissie Financiën en Mobiliteit van het Benelux-Parlement werd voorgesteld, heeft uitgewezen dat verbindin-

pour les lignes de l'ÖBB Amsterdam-Vienne et Bruxelles-Vienne;

l. que l'on assiste à la multiplication ces derniers mois du nombre de demandes de sillons et de projets de liaisons en trains de nuit par différents acteurs privés dont les projets de liaison Bruxelles-Liège-Berlin et Bruxelles-Perpignan (*Moonlight Express*), Ostende-Bruxelles-Berlin-Prague-Varsovie et Bruxelles-Pragues via Amsterdam (*European Sleeper*), Ostende-Vienne via Breda et Eindhoven et Bruxelles-Bellinzona et Bruxelles-Lugano/Côme/Milan (*Ostende Vienne Orient Experience*);

m. que plusieurs Etats veulent jouer un rôle dans le retour des trains de nuit via leur entreprise ferroviaire dont la France qui a un projet de liaison Bruxelles-Lille-Lyon-Bourg-Saint-Maurice;

n. l'intérêt que peuvent avoir de nouvelles liaisons ferroviaires internationales pour nos trois pays sur le plan environnemental et économique;

o. l'intérêt des trains de nuit pour l'attractivité de nos villes, dont les villes comme la Haye ou Luxembourg qui disposent d'une offre internationale réduite sur le plan ferroviaire;

p. que les trains peuvent séduire une clientèle diversifiée attirée par l'expérience procurée par ce type de transport, par le confort et la qualité de l'offre à bord, le fait d'utiliser la nuit pour se déplacer et d'arriver tôt dans la ville de destination, le principe de voyager de manière écologiquement responsable;

q. que le retour des trains de nuit offre un moyen supplémentaire aux citoyens européens d'exercer leur droit de libre circulation;

r. l'intérêt de l'axe Bruxelles-Luxembourg, qui était utilisé jusqu'en 2002 dans le cadre d'un train de nuit Ostende-Milan pour les connexions en train de nuit;

s. l'analyse d'opportunité réalisé par la CFL et présentée à la commission Finances et Mobilité du Parlement Benelux le 28 mai 2021 indiquant le potentiel, sous certaines conditions, de liaisons

gen tussen Luxemburg en Barcelona, Italië, Berlijn (+Oosten) en Wenen (+Zuidoosten) potentieel hebben;

t. dat uit de door de NS uitgevoerde opportuniteitsanalyse die op 28 mei 2021 in de commissie Financiën en Mobiliteit werd voorgesteld, is gebleken dat de NS interesse hebben voor nachttreinverbindingen naar Zürich, Zuid-Frankrijk en Kopenhagen;

u. dat de staat van het traject tussen Brussel en Luxemburg en de daar geplande werken een rem zetten op de ontwikkeling van nachttreinprojecten;

v. dat de uitrol van een internationaal treinaanbod een gelegenheid is om een antwoord te bieden op onze klimaatdoelen, gezien de rol die meer vervuilende vervoersmodi momenteel in die sector spelen;

w. dat, ook al ligt het zwaartepunt bij Europa, buurlanden kunnen samenwerken om concrete en gedeelde doelen voorop te stellen en om efficiënte instrumenten te ontwikkelen;

x. dat grensgerelateerde hinderpalen, zoals grensoverschrijdende infrastructuurplanning, technische normen en verenigbaarheid, financieringsmodellen, enz. moeten worden weggewerkt en dat de dialoog tussen onze nationale staten en onze spoorondernemingen een hefboom kan worden om die doelen te bereiken;

y. dat een verbetering van de voorzieningen voor nachttreinen in onze drie landen de uitbreiding van de bestaande of geplande verbindingen naar het zuiden en het oosten van Europa kan faciliteren;

z. dat de terugkeer van de nachttreinen wordt afgeremd door vragen over de rentabiliteit van de verbindingen;

aa. dat de noodzakelijke investeringen voor de aanschaf van voor de nachttreinverbindingen geschikt materieel hoge kosten meebrengen;

bb. dat voor een privéoperator het treinpadrecht 30 tot 50 % van de kosten kan uitmaken;

entre Luxembourg et Barcelone, l'Italie, Berlin (+ Est), Vienne (+ Sud Est);

t. l'analyse d'opportunité réalisé par NS et présentée à la commission Finances et Mobilité du Parlement Benelux le 28 mai 2021, indiquant l'intérêt de NS pour des liaisons ferroviaires de nuit vers Zurich, le sud de la France et Copenhague;

u. que l'état et les travaux prévus sur l'axe Bruxelles-Luxembourg sont un frein dans le développement de projets de trains de nuit;

v. que le déploiement d'une offre de liaison ferroviaire internationale est une opportunité pour répondre à nos objectifs climatiques, vu la place que jouent actuellement des modes de transport plus polluant dans ce secteur;

w. que, si l'Europe a un rôle prépondérant, la collaboration entre pays voisins peut s'envisager pour formuler des objectifs concrets et partagés et pour développer des instruments efficaces;

x. que les obstacles liés aux frontières, tels que la planification transfrontalière d'infrastructures, les normes et la compatibilité techniques, les modèles de financement, etc. doivent être surmontés et que le dialogue entre nos États nationaux et nos entités ferroviaires peut être un levier pour atteindre ces objectifs;

y. qu'une amélioration des facilités pour les trains de nuit dans nos trois pays peut faciliter l'extension des liaisons existantes ou des projets de liaisons vers le sud et l'est de l'Europe;

z. que le retour des trains de nuit est freiné par des interrogations sur la rentabilité des liaisons;

aa. que les investissements nécessaires en vue de l'acquisition de matériel adapté aux liaisons ferroviaires de nuit représentent des coûts importants;

bb. que la redevance sillon peut représenter 30 à 50 % des coûts pour un opérateur privé;

cc. dat Nederland, Zweden, Zwitserland en Oostenrijk overheidssteun toekennen voor de terugkeer van de nachttreinen;

dd. dat het vierde spoorwegpakket niet alle remmen op de interoperabiliteit wegneemt, wat ten koste gaat van eventuele grensoverschrijdende projecten;

ee. dat er gesprekken op gang werden gebracht tussen privé-initiatiefnemers, de Nederlandse overheid en de Belgische FOD Mobiliteit en Vervoer;

ff. dat er een level playing field tot stand moet worden gebracht tussen de verschillende modi voor reizigersvervoer;

VRAAGT DE REGERINGEN:

1. alleen of in het raam van een transnationale samenwerking te onderzoeken of het opportuun is de aankoop van rollend materieel bestemd voor de nachttreinen met het oog op een directe of indirecte exploitatie te ondersteunen;

2. binnen de Benelux en in samenwerking met de spooroperatoren een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen op een alternatief treinaanbod voor korte afstandsvluchten;

3. een transversale studie uit te voeren over de vragen en de noden van de actoren die een nachttreinaanbod willen voorstellen of ontwikkelen en ze alle nodige faciliteiten, steun en zelfs subsidies te geven voor de ontwikkeling van hun projecten, in het bijzonder in de opstartfase;

4. samen te werken aan een sterkere interoperabiliteit van onze spoornetten, van het rollend materieel en van de ticketverkoop, en die ook op het Europese niveau te bepleiten, met de bedoeling de kosten te drukken en de procedure voor de maatschappijen die nachttreinverbindingen tot stand willen brengen, te verlichten;

cc. le soutien public accordé pour le retour des trains de nuit aux Pays-Bas, en Suède, en Suisse et en Autriche;

dd. que le quatrième paquet ferroviaire européen ne lève pas tous les freins existants en matière d'interopérabilité, ce qui pénalise notamment les éventuels projets traversant plusieurs pays;

ee. que des discussions ont été entamées entre des auteurs d'initiatives privées et les autorités néerlandaises et le SPF Mobilité et Transports belge;

ff. l'importance d'instaurer un level playing field entre les différents modes de transport de voyageurs;

DEMANDE AUX GOUVERNEMENTS:

1. d'examiner l'opportunité, seul ou dans une collaboration transnationale, de soutenir l'achat de matériel roulant dédié aux trains de nuit en vue d'une exploitation directe ou indirecte;

2. de développer au sein du Benelux, en collaboration avec leurs opérateurs ferroviaires, une vision commune destinée d'offrir une alternative aux vols de courte de distance par des déplacements en train;

3. d'étudier de manière transversale les demandes et besoins des acteurs qui souhaitent proposer ou développer une offre de trains de nuit et leur apporter toutes les facilités, supports voir subsides nécessaires au développement de leurs projets, particulièrement lors de la période de démarrage;

4. de travailler ensemble et de plaider au niveau européen en vue de renforcer l'interopérabilité de nos réseaux ferroviaires et du matériel roulant et de la vente de billet, ceci notamment pour diminuer les coûts et la lourdeur des démarches pour les sociétés qui souhaitent mettre en place des liaisons ferroviaires de nuit;

5. in het raam daarvan te pleiten voor één vergunningsprocedure voor projecten voor nachttreinverbindingen;

6. in de beheerscontracten met de openbare spoorondernemingen een visie op het internationale spoorvervoer te ontwikkelen;

7. na te gaan welke inspanningen onze landen zouden kunnen leveren om de nachttreinen aantrekkelijker te maken voor de reizigers;

8. in samenspraak met de nationale spoorondernemingen te werken aan eenvoudige, transparante en geïntegreerde tariefstructuren en ticketsystemen;

9. te zorgen voor vlotte verbindingen op onze spoornetten door voorrang te geven aan de nachttreinen om betrouwbare dienstregelingen te waarborgen;

10. op Europees niveau voor een eenvormigere spoorinfrastructuur en eenvormigere veiligheidssystemen te pleiten, om de uitbreiding van de spoorcapaciteit en van het internationale spooraanbod in de hand te werken;

11. op Europees en nationaal niveau te onderzoeken hoe men de treinpadvergoedingen's nachts kan verlagen om het concurrentievoordeel dat het luchtvervoer op dat vlak heeft ten aanzien van het spoorvervoer, terug te dringen;

12. op Europees niveau te onderzoeken hoe er in de prijsbepaling van de tickets beter rekening kan worden gehouden met de negatieve impact van het luchtvervoer, bijvoorbeeld wat de uitstoot betreft, zonder dat zulks leidt tot oneerlijke concurrentie tussen de lidstaten, en het debat te voeren over de belasting van kerosine en over een btw-heffing op vliegtickets;

13. op Europees niveau te streven naar een verscherpte fiscale solidariteit tussen de vervoersmodi en met name naar een *tax equalization* tussen het (intra-Europese) vliegverkeer en de andere vervoersmodi;

5. de plaider dans ce cadre pour une démarche d'autorisation unique dans le cadre de projets de liaisons ferroviaires de nuit;

6. de développer une vision du transport international dans les contrats de gestion des entreprises ferroviaires publiques;

7. d'examiner quels efforts pourraient être consentis par nos pays pour rendre les trains de nuit plus attrayants pour les voyageurs;

8. d'œuvrer, en consultation avec les entreprises ferroviaires nationales, en faveur de structures tarifaires et de systèmes de billetterie simples, transparents et intégrés;

9. de permettre des liaisons fluides sur nos réseaux en priorisant les trains de nuit afin de garantir la fiabilité des horaires;

10. de plaider au niveau européen pour une plus grande uniformisation de l'infrastructure ferroviaire et des systèmes de sécurité afin de faciliter l'accroissement de la capacité ferroviaire et l'extension de l'offre ferroviaire internationale;

11. d'examiner, aux niveaux européen et national, comment on peut réduire le coût des sillons des trains de nuit, afin de réduire l'avantage concurrentiel dont dispose le transport aérien par rapport au transport ferroviaire à cet égard;

12. d'examiner au niveau européen comment les effets négatifs du transport aérien, par exemple ses émissions, peuvent être mieux pris en compte dans la tarification des billets, sans créer de concurrence déloyale entre les États membres et porter le débat sur la taxation du kérosène et l'application de la tva sur les billets d'avion;

13. de tendre, au niveau européen, vers une solidarité fiscale accrue entre les modes de transport, notamment vers une égalisation fiscale du transport aérien (intra-Européen) par rapport aux autres modes de transports;

14. binnen de Europese Unie een financieel ondersteuningsbeleid te verdedigen voor de ontwikkeling en de toegankelijkheid van het internationale spoorvervoer, meer bepaald via een mechanisme – bijvoorbeeld een Europese kerosinebelasting – dat het nadeel dat voortvloeit uit de structurele kosten van het spoorvervoer compenseert, dat voor de middellange en de lange afstanden de minst vervuilende vervoersmodus is;

15. op het Europese niveau te laten onderzoeken of het opportuun is opnieuw subsidies toe te laten voor treinverbindingen die met de luchtvaartsector moeten wedijveren;

16. er alles aan te doen om zo snel mogelijk werk te maken van de modernisering van de as Brussel-Luxemburg.

14. de défendre au sein de l'Union européenne une politique de soutien financier au développement et à l'accessibilité du transport international ferroviaire, notamment via un mécanisme, comme une taxe européenne sur le carburant des avions, qui compense le désavantage lié au coût structurel du transport ferroviaire, mode de déplacement le moins polluant pour des moyennes et longues distances;

15. de faire examiner, au niveau européen, l'opportunité d'autoriser à nouveau des subventions en faveur des liaisons ferroviaires en concurrence avec le secteur aérien;

16. de tout mettre en œuvre pour réaliser au plus vite la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg.