

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

11 december 2021

ANTWOORD

**van het Benelux Comité van Ministers
op de aanbeveling betreffende de steun
voor de terugkeer van de nachttreinen
vanuit de Benelux**

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

11 décembre 2021

RÉPONSE

**du Comité de Ministres Benelux
à la recommandation relative
au soutien aux retours des trains
de nuit au départ du Benelux**

Antwoord van het Benelux Comité van Ministers op de aanbeveling betreffende de steun voor de terugkeer van de nachttreinen vanuit de Benelux (926/2)

Het Comité van Ministers wenst de Interparlementaire Assemblee te complimenteren met het verrichte werk en heeft met belangstelling kennisgenomen van de specifieke voorstellen die in de aanbeveling betreffende nachttreinen zijn vervat.

Met deze aanbeveling onderschrijft uw Assemblee het (toenemende) belang van het personenvervoer per spoor, in het bijzonder de nachttreinen, bij de aanpak van klimaatverandering en de gevolgen daarvan.

In dat verband wenst het Comité van Ministers te benadrukken dat de regeringen van de Benelux-lidstaten zich ten volle bewust zijn van de verantwoordelijkheid die de landen, individueel en gezamenlijk, hebben bij de verwezenlijking van de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Dienaangaande heeft Nederland begin 2020 een *position paper* aangeboden aan de Europese Commissie waarin wordt uiteengezet wat de belangrijkste kansen en uitdagingen voor het verbeteren van het Europese spoornetwerk voor personenvervoer zijn. Veelzeggend is dat dit *position paper* op tal van onderdelen aansluit bij uw verzoeken zoals:

- het verkennen van de markt;
- de focus leggen op een Europees-brede corridor aanpak;
- de inzet op maatregelen zoals het makkelijker boeken van spoorreizen en kopen van treintickets;
- een efficiënte benutting van het bestaande spoor;
- het nagaan of er technische of economische barrières zijn voor de ontwikkeling van treindiensten door de marktpartijen.

Het spreekt uiteraard voor zich dat goede Europese samenwerking, waaronder in de Benelux,

Réponse du Comité de Ministres Benelux à la recommandation relative au soutien aux retours des trains de nuit au départ du Benelux (926/2)

Le Comité de Ministres tient à féliciter l'Assemblée interparlementaire pour les travaux réalisés et a pris note avec intérêt des propositions spécifiques énoncées dans cette recommandation traitant des trains de nuit.

Par cette recommandation, votre Assemblée reconnaît l'importance (croissante) du transport ferroviaire de passagers, en particulier des trains de nuit, dans la lutte contre le changement climatique et ses conséquences.

A cet égard, le Comité de Ministres souhaite souligner que les gouvernements des États membres du Benelux sont pleinement conscients de la responsabilité que les pays, individuellement et collectivement, ont dans la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. Au début de l'année 2020, les Pays-Bas ont ainsi présenté à la Commission européenne un document de synthèse exposant les principales possibilités et les défis majeurs liés à l'amélioration du réseau ferroviaire européen pour le transport de passagers. Il est révélateur de constater que de nombreux éléments de ce document de synthèse rejoignent vos demandes comme celles :

- d'explorer le marché;
- de se concentrer sur une approche par corridor à l'échelle européenne;
- de se concentrer sur des mesures telles que la facilitation de la réservation des voyages en train et de l'achat des billets de train;
- d'utiliser efficacement le réseau ferroviaire existant;
- d'examiner s'il existe des obstacles techniques ou économiques au développement de services ferroviaires par les acteurs du marché.

Il est bien sur évident qu'une bonne coopération européenne, y compris au sein du Benelux, est

noodzakelijk is om internationaal personenvervoer per spoor een serieus alternatief te laten zijn voor de auto of het vliegtuig.

Met betrekking tot de verschillende voorstellen van uw Assemblee wenst het Comité van Ministers het volgende op te merken:

1. alleen of in het raam van een transnationale samenwerking 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;

Het rollend materieel voor de nachttreinverbindingen is inderdaad uitgerust met zeer specifieke voorzieningen waardoor het tot nachtdiensten beperkt is. Behalve de hogere aankoop- of huurkosten gelet op de voorzieningen in kwestie krijgt de operator van dergelijk materieel te maken met een moeilijkere rendabiliteit aangezien dit materieel minder flexibel is. De ouderdom van de resterende wagons en de schaarste ervan op de huurmarkt nopen volgens de operatoren ertoe in nieuw materieel te investeren.

De Belgische, Nederlandse en Luxemburgse regering zijn zich van deze moeilijkheid bewust. Aangezien het over een open en van nature uit internationale markt gaat, pleiten België, Nederland en Luxemburg voor een Europese ondersteuning in dezen.

Het is in die zin dat zij de werkzaamheden van het *International Rail Passenger Platform* (IRP) ondersteunen dat ingevolge de in marge van de Transportraad van 2 juni 2020 aangenomen politieke verklaring is opgericht (in het verlengde van het in het inleidende deel genoemde Nederlandse document). Deze politieke verklaring werd ondertekend door 25 EU-lidstaten, samen met Noorwegen en Zwitserland. Het IRP werd in september 2020 officieel ingesteld.

nécessaire pour faire du transport international de passagers par rail une alternative sérieuse à la voiture ou à l'avion.

En ce qui concerne les différentes propositions suggérées par votre Assemblée, le Comité de Ministres tient à vous signaler ce qui suit :

1. 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;

Le matériel roulant dédié aux relations des trains de nuit est en effet doté d'équipements tout à fait spécifiques qui le limite aux services de nuit. Outre le coût d'acquisition ou de location plus élevé compte tenu des équipements en question, l'opérateur de ce type de matériel doit faire face à une rentabilité plus difficile puisque ce matériel est moins flexible. La vétusté des wagons subsistants et sa rareté sur le marché des locations nécessitent, selon les opérateurs, d'investir dans du nouveau matériel.

Les gouvernements belge, néerlandais et luxembourgeois sont conscients de cette difficulté et s'agissant d'un marché ouvert et par nature international, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg plaident pour un encadrement européen de la question.

C'est en ce sens qu'ils appuient les travaux de la plateforme « passager ferroviaire international » (*International Rail Passenger Platform/IRP*), établie à la suite de la déclaration politique adoptée en marge du Conseil des Ministres des Transports du 2 juin 2020 (s'inscrivant dans le prolongement du document néerlandais susmentionné en liminaire). Cette déclaration politique été signée par 25 États membres de l'UE, ainsi que par la Norvège et la Suisse et l'IRP a été officiellement installé en septembre 2020.

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

De FOD Mobiliteit en Vervoer (België) voert een studie uit naar het potentieel van de verlegging van reizigers van kortereafstandsvluchten naar de trein in België.

Wanneer de resultaten van deze studie bekend zullen zijn, dan zullen deze resultaten kunnen worden vergeleken met die van de door Nederland uitgevoerde studie naar het potentieel van internationale verbindingen over het spoor. In Nederland is mede op basis van deze studie reeds een samenwerking gestart tussen KLM, Schiphol, NS en ProRail met als doel de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart verder te verbeteren¹.

Gedachtewisselingen zullen tussen onze landen kunnen plaatsvinden om na te gaan hoe dit voorstel concreet kan worden ingevuld, rekening houdend met het Europese kader dat inzake internationale treinverbindingen voor reizigers van toepassing is.

3. een transversale studie uitvoeren 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 geven voor de ontwikkeling van hun projecten, in het bijzonder in de opstartfase;

De Belgische regering heeft regelmatig contact met de betrokken actoren. Haar administratie, de FOD Mobiliteit en Vervoer, treedt aldus proactief op in de contacten met hen en verstrekt hen aanwijzingen, juridische analyses en de nodige contacten voor het nastreven van hun doelstellingen.

De Luxemburgse overheid en de Luxemburgse nationale spoorwegmaatschappij (SNCFL) staan ook in contact met de betrokken actoren en werken

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/11/20/duurzaam-internationaal-reizen-per-spoor-en-vliegtuig>;

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

Le SPF Mobilité et Transports (Belgique) conduit une étude sur le potentiel de déplacement des passagers de vols de courte distance vers le train en Belgique.

Lorsque les résultats de cette étude seront connus, il sera alors possible de comparer ces résultats avec ceux de l'étude menée par les Pays-Bas sur le potentiel des relations ferroviaires à l'international. Sur la base de cette étude notamment, une coopération a déjà été lancée aux Pays-Bas entre KLM, Schiphol, NS et ProRail avec pour objectif d'améliorer l'offre de trains internationaux en tant qu'alternative attrayante à l'aviation¹.

Des discussions pourront ensuite avoir lieu entre nos pays pour envisager comment concrétiser cette proposition, tout en tenant compte du cadre européen applicable en matière de relations ferroviaires passagers internationales.

3. 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 subsidies nécessaires au développement de leurs projets, particulièrement lors de la période de démarrage;

Le gouvernement belge a des contacts réguliers avec les acteurs concernés. Son administration, le SPF Mobilité et Transports, agit ainsi de manière proactive dans les contacts avec eux en leur fournissant des orientations, analyses juridiques et contacts nécessaires à la poursuite de leurs objectifs.

L'administration luxembourgeoise et la société nationale des chemins de fer luxembourgeois sont également en contact avec les acteurs concernés et agissent de manière concertée afin que le

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/11/20/duurzaam-internationaal-reizen-per-spoor-en-vliegtuig>.

samen om ervoor te zorgen dat Luxemburg wordt opgenomen in het nachttreinaanbod.

Ook de Nederlandse overheid en ProRail hebben regelmatig contact met de betrokken actoren en treden actief op in de contacten met deze partijen om te helpen hun aanbod tot stand te brengen.

Waar het gaat over het subsidievraagstuk, zijn de Belgische, Nederlandse en de Luxemburgse regering van mening dat dit in de Europese context moet worden beschouwd. Het IRP-platform lijkt geschikt om hierover te spreken. Het lijkt ook zinvol eraan te herinneren dat de vormen van economische en financiële hulp onder overheidssteun ressorteren zodra er sprake is van een open markt.

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

De interoperabiliteit tussen de nationale spoor-netwerken is een activiteit die tal van jaren geleden op Europees niveau is gestart met als doel één Europese spoorwegruimte. In die zin heeft de Europese Commissie tal van specificaties voor de interoperabiliteit gepubliceerd met betrekking tot de verschillende componenten van het spoorwegsysteem (ITS). Er is vooruitgang geboekt, maar er zal nog tijd nodig zijn, gelet op de complexiteit van deze vraagstukken, om tot een integrale harmonisering van de netwerken te komen.

In het IRP wordt nu verder gewerkt aan onder meer conclusies over de onderwerpen digitalisering, een Europees spoornetwerk (waaronder interoperabiliteit), de relatie met de EU Green Deal en het benodigde regelgevend kader.

De Belgische, Nederlandse en Luxemburgse regering ondersteunen de doelstelling om de concrete coördinatie tussen onze landen op deze terreinen te versterken.

Luxembourg soit intégré dans l'offre de trains de nuit.

Les autorités néerlandaises et ProRail sont également en contact régulier avec les acteurs concernés et s'emploient activement à les aider à concrétiser leur offre.

En ce qui concerne la question des subventions, les gouvernements belge, néerlandais et luxembourgeois considèrent qu'elle doit être appréciée dans le contexte européen. La plateforme IRP semble adéquate pour traiter de cette question. Il convient également de rappeler que les formes d'aides économiques et financières relèvent d'aides d'État dès lors que l'on se trouve dans un marché ouvert.

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

L'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires nationaux est un travail qui a été entrepris, au niveau européen, depuis de nombreuses années avec, en vue, la réalisation d'un espace ferroviaire unique européen. En ce sens, la Commission européenne a publié de nombreuses spécifications d'interopérabilité se rapportant aux différents composants du système ferroviaire (STI). Des progrès ont été réalisés mais cela prendra encore du temps, au vu de la complexité de ces matières, pour aboutir à une harmonisation intégrale entre les réseaux.

L'IRP travaille actuellement à l'élaboration, entre autres, de conclusions sur les thèmes de la numérisation, d'un réseau ferroviaire européen (y compris l'interopérabilité), de la relation avec le Green Deal de l'UE et du cadre réglementaire nécessaire.

Les gouvernements belge, néerlandais et luxembourgeois soutiennent l'objectif de renforcer la coordination concrète entre nos pays sur ces matières.

Op regelgevend vlak spant België zich in om zijn nationale veiligheidsvoorschriften af te bouwen.

Waar het gaat om het faciliteren van het internationale reizigersvervoer, dringen de Belgische, Nederlandse en Luxemburgse regering aan op de noodzakelijke totstandbrenging van geïntegreerde mobiliteit met een efficiënte informatie-uitwisseling en vlottere aansluitingen met andere soorten vervoer, met name op regionaal en lokaal vlak.

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

Het gaat om een complexe materie die niet eigen is aan de nachttreinen, maar waarmee de internationale verbindingen, vracht- en reizigersvervoer, te maken hebben. De verkeersaanvragen door een operator die werkt buiten een opdracht van openbare dienst kunnen immers onderworpen worden aan een zogenaamde analyse van de impact op het economische evenwicht door de nationale regulerende autoriteit van het spoorwegvervoer. In haar analyse houdt die rekening met de specifieke kenmerken van de nationale spoorwegmarkt.

Waar het gaat over de vergunningen voor het rollend materieel moet aan een belangrijk aantal strenge technische en veiligheidsregels worden voldaan. Sinds de inwerkingtreding van het vierde spoorwegpakket dient één enkele vergunningsaanvraag voor alle betrokken staten bij het Europees Agentschap voor Spoorwegen via één enkel loket (one-stop-shop) te worden ingediend en dit overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen. Toch blijven er, naast de verschillende technische specificaties inzake interoperabiliteit (ITS), in elk land nationale regels van toepassing.

Hoewel België, zoals hierboven vermeld, werkt aan het verminderen van deze nationale regels, is er voor elke homologatie een lang en vaak complex traject nodig omdat elk land de hem voorgelegde

Au niveau réglementaire, la Belgique est engagée dans un effort de réduction de ses règles nationales de sécurité.

En matière de facilitation du transport de passagers international, les gouvernements belge, néerlandais et luxembourgeois insistent sur le besoin de créer une mobilité intégrée avec un échange d'informations performant et des correspondances facilitées avec d'autres type de transport, notamment régionaux et locaux.

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

Il s'agit d'une matière complexe, qui n'est pas propre aux trains de nuit mais à laquelle les dessertes internationales, fret et voyageurs, sont confrontées. En effet, les demandes de circulation par un opérateur qui opère en dehors d'une mission de service public peuvent faire l'objet d'un examen dit d'équilibre économique par l'autorité nationale de régulation du transport ferroviaire. Dans son analyse, celui-ci prend en compte les spécificités du marché ferroviaire national.

En ce qui concerne les autorisations pour le matériel roulant, un nombre important de règles techniques et de sécurité strictes doivent être respectées. Depuis l'entrée en vigueur du 4^{ième} paquet ferroviaire, une seule demande d'autorisation couvrant tous les États concernés doit être introduite auprès de l'Agence ferroviaire européenne via le guichet unique (one-stop-shop) et ce, conformément à la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et au règlement d'exécution (UE) 2018/545 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire. Néanmoins, en plus des différentes spécifications techniques d'interopérabilité (STI), des règles nationales applicables dans chaque pays restent en vigueur.

Bien que, comme indiqué précédemment, la Belgique est engagée dans un processus de réduction de ces règles nationales, cela fait de chaque homologation un processus long et souvent

gevallen bestudeert. De Belgische regering is voorstander van een meer doorgedreven harmonisering om dit proces te verlichten.

De Luxemburgse en Nederlandse regering zijn eveneens voorstander van een vermindering van de nationale regels om te komen tot een Europese harmonisatie, en dus tot een interoperabel netwerk, dat grensoverschrijdende verbindingen zal vergemakkelijken.

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

De Belgische regering en de NMBS werken aan de opstelling van een nieuw beheerscontract met de ondersteuning van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De grensoverschrijdende dimensie is in deze denkoefening meegenomen.

Het internationale (lange afstands)reizigersvervoer valt, volgens de Belgische wet, niet onder de door het beheerscontract geregelde opdrachten van openbare dienst. In Luxemburg valt het internationale (lange afstands)reizigersvervoer evenmin onder het contract van openbare dienst.

In Nederland wordt in het kader van het voornemen voor de marktordening op het spoor na 2024 in een marktverkenning gekeken naar mogelijkheden om in de toekomst het internationale spoorvervoer aan opentoeegangvervoerders te laten. De marktpijler van het vierde spoorwegpakket introduceert immers de mogelijkheid voor vervoerders om treindiensten in open toegang te gaan rijden. Daarbij wordt uiteraard goed gekeken op welke wijze de Nederlandse visie op het internationale spoorvervoer daarin tot uitvoering kan worden gebracht. Dit hoeft niet persé via vervoerscontracten (concessies).

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

Naast de reeds in het antwoord op vraag 4 genoemde elementen, moeten de voordelen van de

complexe, car chaque pays examine les cas qui lui sont soumis. Le gouvernement belge est favorable à une harmonisation plus poussée pour faciliter ce processus.

Les gouvernements luxembourgeois et néerlandais sont également favorables au fait de diminuer les règles nationales pour tendre vers une harmonisation européenne, donc un réseau interopérable, qui facilitera les liaisons transfrontalières.

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

Le gouvernement belge et la SNCB travaillent à établir un nouveau contrat de gestion, avec le soutien du SPF Mobilité et Transports.

La dimension transfrontalière fait l'objet de cette réflexion.

Le transport international de voyageurs (longue distance) ne fait pas partie, selon la loi belge, des missions de service public réglées par le contrat de gestion. Au Luxembourg, le transport international de voyageurs (longue distance) ne fait non plus partie du contrat de service public.

Aux Pays-Bas, dans le cadre du projet de réglementation du marché ferroviaire après 2024, une exploration du marché est réalisée afin d'établir les possibilités de laisser à l'avenir un accès libre pour les transporteurs au transport ferroviaire international. En effet, le pilier marché du 4^{ème} paquet ferroviaire introduit la possibilité pour les transporteurs d'exploiter des services ferroviaires en accès libre. Ce faisant, une grande attention est bien sûr portée à la manière dont la vision néerlandaise sur le transport ferroviaire international peut être mise en œuvre, il ne doit pas forcément s'agir de contrats de transport (concessions).

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

Outre les éléments déjà cités en réponse à la question 4, les avantages de la numérisation et la

digitalisering en de gemakkelijke toegang tot het spoorwegsysteem ten volle worden benut.

Momenteel zijn de mogelijkheden om minstens via digitale kanalen en in internationale stations een ticket te kopen voor alle vervoersdiensten van aangrenzende regio's nog ontoereikend. Een betere samenwerking bij de ticketverkoop zou meer reizigers ertoe kunnen aanzetten voor de trein te kiezen, iets waaraan in het eerder genoemde IRP reeds hard wordt gewerkt. België en Nederland zijn beide actief in het IRP als trekkers van een werkgroep.

De Belgische regering zal zich ook baseren op de bevindingen van de reeds genoemde studie over de *modal shift* van reizigers van kortereafstandsvluchten naar het spoor.

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

Het is noodzakelijk het door de klant af te leggen traject vlotter te doen verlopen om de klantenbeleving te verbeteren.

Het IRP handelt in lijn met deze aanbeveling van uw Assemblee.

Vanuit digitalisering wordt onderzocht hoe de reiziger gemakkelijk en betrouwbaar online tickets kan kopen. Zo heeft het IRP de volgende noodzaak vastgelegd: *“The customer is to have access to simple, reliable and comprehensive online platforms where he/she can check timetables, prices, up-to-date and real-time information, make reservations and buy tickets for international rail transport services, including national (urban, regional and long-distance) and international rail services.”*

Voorts zouden spoorwegoperatoren door meer samen te werken wederzijds tickets kunnen aanbieden en gegevens over rail ticketing kunnen delen zodat internationale tickets via gestandaardiseerde programma's beschikbaar worden en

facilité d'accès au système ferroviaire doivent être pleinement exploités.

À l'heure actuelle, les possibilités d'acheter un billet pour l'ensemble des services de transports des régions limitrophes au minimum via les canaux digitaux et dans les gares internationales restent insuffisantes. Une meilleure coopération en matière de vente de billets pourrait inciter davantage de voyageurs à opter pour le train. Il s'agit d'un point sur lequel l'IRP susmentionné travaille déjà. La Belgique et les Pays-Bas sont tous deux actifs au sein de l'IRP en tant que pilotes d'un groupe de travail.

Le gouvernement belge s'appuiera également sur les conclusions de l'étude déjà citée à propos du transfert modal de passagers des vols à courte distance vers le train.

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

Il est indispensable de simplifier le parcours client afin d'améliorer l'expérience client.

La plateforme IRP agit conformément à cette recommandation de votre Assemblée.

Du point de vue de la numérisation, elle examine comment les voyageurs peuvent acheter des billets en ligne de manière simple et fiable. Elle a ainsi défini la nécessité « des plateformes en ligne simples, fiables et complètes où il a accès à l'ensemble des horaires, des prix, des informations à jour et en temps réel et peut acheter des billets pour les services de transport ferroviaire international, y compris domestique et les services ferroviaires internationaux, y compris les connexions par d'autres moyens de services de transports publics locaux.

D'un autre côté, une plus grande coopération entre les opérateurs ferroviaires pourrait permettre d'offrir des billets de manière réciproque et de partager des données sur la billetterie ferroviaire de manière à ce que des billets internationaux,

derde ticketverkopers of MaaS²-aanbieders deze tickets kunnen verkopen, eventueel in het kader van bredere reizen. Binnen de samenwerking van België, Nederland, Luxemburg en Duitsland zal verdere uitwerking van een MaaS pilot voor ticketing plaatsvinden.

Voor België, Nederland en Luxemburg dient tevens te worden opgemerkt dat de historische operatoren NMBS, NS en SNCFL reeds actief zijn in de verkoop van tickets voor treinvervoer in de andere landen.

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

Op dit ogenblik worden de nachttreinen niet als een apart marktsegment ten opzichte van het gebruikelijke reizigerssegment beschouwd. De voorrangregels die eigen zijn aan de reizigerstreinen zijn dan ook van toepassing.

De Belgische, Nederlandse en Luxemburgse regering zijn van mening dat de betrouwbaarheid van de dienstregelingen eerder verband houdt met een harmonisering van de treinpaden aan de grensovergangpunten en een doeltreffende coördinatie van de werkzaamheden tussen de nationale netten. Het is dus van belang dat de infrastructuurbeheerders hun inspanningen in die richting voortzetten en tegelijk een kwalitatief hoogstaand capaciteitsaanbod voor het goederenvervoer per spoor in stand houden, dat voornamelijk 's nachts rijdt op lijnen die overdag intensief door het reizigersverkeer worden gebruikt en in de nabijheid van stedelijke knooppunten. Dat zijn elementen die moeten worden meegenomen wanneer afspraken in contracten tussen de staten en hun infrastructuurbeheerders worden vastgelegd.

via des programmes standardisés, deviennent disponibles et que des vendeurs de billets tiers ou des prestataires de services MaaS² puissent vendre ces billets, éventuellement dans le cadre des voyage plus larges. Au sein de la coopération entre la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Allemagne, un projet pilote MaaS en matière de billetterie sera mis en œuvre.

Au niveau belge, néerlandais et luxembourgeois, il faut également noter que les opérateurs historiques SNCB, NS et SNCFL sont déjà actifs dans la vente de billets de transport ferroviaire dans les autres pays.

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

Actuellement, les trains de nuit ne sont pas considérés comme un segment de marché distinct du segment voyageur conventionnel. Les règles de priorité propres aux trains de voyageurs sont donc d'application.

Les gouvernements belge, néerlandais et luxembourgeois estiment, que la fiabilité des horaires est davantage liée à une harmonisation des sillons aux points frontières et à une coordination effective des travaux entre les réseaux nationaux. Il importe donc aux gestionnaires de l'infrastructure de poursuivre leurs efforts en ce sens tout en préservant une offre capacitaire de qualité pour le fret ferroviaire, circulant principalement de nuit sur les lignes fortement sollicitées en journée par le trafic voyageurs et à proximité des nœuds urbains. Ce sont des éléments à prendre en considération dans l'élaboration des relations contractuelles entre les États et leurs gestionnaires d'infrastructure.

² Mobility as a Service.

² Mobility as a Service.

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

België wordt door drie corridors van het Trans-Europese Netwerk (TEN-T) doorkruist.

In Verordening (EU) 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk zijn parameters voor de in deze corridors opgenomen routes vastgelegd. Het Belgische spoorwegnet voldoet ruimschoots aan deze vereisten. Toch gaat België door met zijn investeringen om de efficiëntie van de treinen te verhogen en, bijvoorbeeld, de impact van de verandering van spanning tussen het Belgische en het Luxemburgse net op de as Brussel-Luxemburg te verminderen.

Wat de veiligheidssystemen betreft, zijn de Europese landen, en met name België, al verscheidene jaren doende hun net geheel of gedeeltelijk uit te rusten met het Europese veiligheidssysteem ETCS/ERTMS. De Belgische regering zet haar financiële inspanningen om te investeren in het ETCS-systeem voort, met als doel het volledige Belgische net hiermee voor eind 2025 uit te rusten.

De regering dringt er echter op aan de coördinatie tussen de landen, vooral inzake grensoverschrijdende verbindingen, te versterken op gevaar af dat de spoorwegoperatoren zich verplicht zien nationale veiligheidssystemen en ETCS aan boord van hun treinen te behouden, wat uiterst duur is, zowel in termen van financiële investeringen als operationeel gezien. De regering acht het essentieel dat de op dit gebied gedane investeringen snel rendabel kunnen worden gemaakt door een efficiëntere en beveiligde benutting door internationale treinen.

In Nederland wordt ook het vraagstuk van een aansluitend Europees spoornetwerk grondig onderzocht, vooral om na te gaan hoe in de dienstregeling rekening kan worden gehouden met de internationale treinen. Tevens wordt nagegaan hoe de interoperabiliteit kan worden verbeterd.

10. 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;

La Belgique est traversée par trois corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Le règlement (UE) 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport définit des paramètres pour les lignes reprises dans ces corridors. Le réseau ferroviaire belge est largement conforme à ces exigences. Néanmoins, la Belgique poursuit ses investissements pour augmenter la performance des trains et, par exemple, réduire l'incidence des changements de tension entre le réseau belge et luxembourgeois sur l'axe Bruxelles-Luxembourg.

En ce qui concerne les systèmes de sécurité, les pays européens, et la Belgique en particulier, sont engagés depuis plusieurs années dans l'équipement de tout ou partie de leur réseau dans le système de sécurité européen ETCS/ERTMS. Le gouvernement belge poursuit ses efforts financiers en matière d'investissement dans le système ETCS avec l'objectif d'équiper l'intégralité du réseau belge d'ici la fin 2025.

Cependant, le gouvernement insiste sur la nécessité de renforcer la coordination entre les pays, surtout en terme de liaisons transfrontalières, au risque de voir les opérateurs ferroviaires être dans l'obligation de conserver des systèmes de sécurité nationaux et ETCS à bord de leurs trains, ce qui est extrêmement coûteux autant en terme d'investissement financier qu'en terme opérationnel. Le gouvernement juge essentiel que les investissements réalisés dans ce domaine puissent être rapidement rentabilisés par une exploitation plus performante et sécurisée par des trains internationaux.

Aux Pays-Bas, la question du réseau ferroviaire européen de connexion est également examinée en profondeur, notamment pour voir comment les trains internationaux peuvent être pris en compte dans l'horaire. Il en va de même pour l'amélioration

De Europese TEN-T-eisen zijn hierin belangrijke elementen.

Luxemburg investeert al meer dan tien jaar in zijn spoorweginfrastructuur om deze efficiënter en interoperabeler te maken. De Luxemburgse regering zal dit investeringsbeleid in de komende jaren voortzetten. Wat het veiligheidssysteem betreft, heeft Luxemburg reeds het Europese ETCS/ERTMS-systeem op het gehele nationale net ingevoerd en ook de laatste lijn (naar Brussel) naar 25 kV wisselspanning omgebouwd om de grensoverschrijdende verbindingen te vergemakkelijken en te voorkomen dat de spoorwegaansluitingen materieel moeten hebben dat op verschillende stroomvoorzieningen moet werken.

De Luxemburgse regering pleit dan ook voor een betere interoperabiliteit als een van de grondslagen voor het vergemakkelijken van internationale verbindingen.

11. op Europees en nationaal niveau 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;

De kostprijs van de treinpaden is zeker een belangrijk element in de kostenstructuur van een nachttrein. Er bestaan mechanismen voor gerichte verlaging van het niveau van de vergoedingen, zoals overheidssteun. Deze verlagingen moeten evenwel juridisch begeleid worden en onderworpen worden aan voorafgaande machtigingen op het vlak van mededinging.

Daarom zijn de Belgische en Nederlandse regering voorstander van een Europese aanpak in deze. Voorstellen zijn gedaan in die zin bij het kabinet van Europees commissaris voor Vervoer Adina Valean. Dat is ook een element dat moet worden meegenomen bij de voor 2022 aangekondigde evaluatie van de communautaire richtsnoeren over de overheidssteun aan spoorwegondernemingen.

Verwacht wordt dat de studie over de modal shift van kortereafstandsvluchten naar de trein ook

de l'interopérabilité dont les exigences européennes en matière de RTE-T sont, à cet égard, des éléments importants.

Le Luxembourg investit depuis plus d'une décennie dans l'infrastructure ferroviaire afin de la rendre plus performante et interopérable. Le gouvernement luxembourgeois va poursuivre cette politique d'investissement dans les années à venir. En ce qui concerne le système de sécurité, le Luxembourg a déjà mis en service le système européen ETCS/ERTMS sur tout le réseau national et a également mis la dernière ligne (vers Bruxelles) à la tension 25 kV alternatif, ceci en vue de faciliter les liaisons transfrontalières et éviter que les entreprises ferroviaires doivent disposer de matériel devant fonctionner sous différentes alimentations.

En conséquence de quoi, le gouvernement luxembourgeois plaide pour l'amélioration de l'interopérabilité qui est une des bases pour faciliter les liaisons internationales.

11. 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;

Le coût des sillons de trains est certainement un élément important dans la structure de coût d'un train de nuit. Des mécanismes de réduction ponctuelle du niveau de la redevance existent, telles que les aides d'État. Ces réductions doivent cependant être encadrées juridiquement et soumises à des autorisations préalables en matière de concurrence.

C'est pourquoi, les gouvernements belges et néerlandais sont en faveur d'une approche européenne de cette question. Des propositions ont été faites en ce sens auprès du cabinet de la Commissaire européenne aux transports, madame Valean. C'est aussi un élément à prendre en compte lors de l'évaluation des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, annoncée en 2022.

L'étude relative au transfert modal des vols courts distances vers le rail devrait également

bijkomende elementen voor de denkoefening in dezen zal aanreiken.

12. op Europees niveau 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 voeren over de belasting van kerosine en over een btw-heffing op vliegtickets;

Verwacht wordt dat de studie over de modal shift van korteaafstandsvluchten naar de trein bijkomende elementen voor de denkoefening in deze zal aanreiken.

Verder zullen de Belgische, Nederlandse en Luxemburgse regering aandacht hebben voor de voorstellen die de Europese Commissie in het kader van het initiatief 'Fit for 55' heeft ingediend.

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

Zie antwoord op aanbeveling 12.

14. binnen de Europese Unie een financieel ondersteuningsbeleid 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;

België heeft inderdaad tijdens recente Europese ministervergaderingen voor een verhoogde flexibiliteit inzake financiering van het spoorwegvervoer, met inbegrip van de mechanismen inzake overheidssteun, gepleit. Verwacht wordt dat de studie over de modal shift van korteaafstandsvluchten naar de trein bijkomende elementen voor de denkoefening in dezen zal aanreiken. Het initiatief 'Fit for 55' zal ook een element zijn dat moet worden meegenomen.

fournir des éléments complémentaires de réflexion à ce sujet.

12. 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;

L'étude relative au transfert modal des vols courtes distances vers le rail devrait fournir des éléments complémentaires de réflexion à ce sujet.

Par ailleurs, les gouvernements belge, néerlandais et luxembourgeois seront attentifs aux propositions que la Commission européenne a déposé dans le cadre de l'initiative « Fit for 55 ».

13. 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;

Voir réponse à la recommandation 12.

14. 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;

La Belgique a plaidé en effet, notamment lors de récentes réunions ministérielles européennes, pour une flexibilité accrue en matière de financement du transport ferroviaire, en ce compris les mécanismes d'aide d'État. L'étude relative au transfert modal des vols courtes distances vers le rail devrait fournir des éléments complémentaires de réflexion à ce sujet. L'initiative « Fit for 55 » sera également un élément à prendre en compte.

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

De Belgische regering stelt voor dit punt in overweging te nemen en een afgestemde aanpak hierover tussen de Benelux-landen te volgen tijdens de werkzaamheden rond de voor 2022 aangekondigde herziening van de Europese richtsnoeren over de overheidssteun aan spoorwegondernemingen.

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

Deze as is inderdaad een strategisch element in de performante spoorwegverbinding tussen België en het Groothertogdom Luxemburg en verder. De modernisering en de verhoging van de efficiëntie van deze verbinding kan ook ten goede komen aan Nederland met performantere verbindingen naar het zuiden van Europa.

De Belgische regering is zich bewust van het marktpotentieel voor het internationale verkeer wanneer de werken zullen afgerond zijn. De huidige Belgische minister van Mobiliteit heeft aldus ingestemd met het TEE-project 2.0 waarin de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Milaan in de met prioriteit te verwezenlijken projecten is opgenomen. Dat is ook de reden waarom de Belgische regering haar financiële inspanningen voortzet om deze strategische as te moderniseren. Toch zullen bijkomende financiële inspanningen nodig zijn om het project te voltooien. Verschillende moderniseringsprojecten zijn zo in de prioriteiten van de Belgische en Europese herstel- en veerkrachtplannen opgenomen. De gemoderniseerde baanvakken zullen in dienst genomen worden naarmate zij voltooid worden. Aldus komen er geleidelijke verbeteringen in de exploitatie van deze verbinding.

De Luxemburgse regering steunt de Belgische regering bij de modernisering van deze belangrijke spoorwegas en bij de zo spoedig mogelijke ingebruikneming ervan.

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

Le gouvernement belge propose de prendre ce point en considération et d'avoir une approche concertée sur cette question entre les pays du Benelux lors des travaux sur la révision des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, annoncés en 2022.

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

Cet axe est en effet un élément stratégique pour la desserte ferroviaire performante entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg et au-delà. La modernisation et l'augmentation de la performance de cette liaison peut également bénéficier aux Pays-Bas avec des liaisons vers le Sud de l'Europe plus performantes.

Le gouvernement belge est conscient du potentiel de marché pour le trafic international lorsque les travaux seront achevés. L'actuel Ministre belge de la Mobilité, a ainsi souscrit au projet TEE 2.0, dans lequel la liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Milan est repris dans les projets à réaliser en priorité. C'est également pourquoi le gouvernement belge poursuit ses efforts financiers pour assurer la modernisation de cet axe stratégique. Cependant, des moyens financiers complémentaires seront nécessaires pour achever le projet. Plusieurs projets de modernisation sont ainsi repris dans les priorités des plans de relance et de résilience belge et européen. Les sections de ligne modernisées sont mises en service en fonction de leur achèvement. Il y a donc des améliorations progressives dans l'exploitation de cette liaison.

Le gouvernement luxembourgeois soutient le gouvernement belge pour assurer la modernisation de cet axe ferroviaire principal et une mise en service dans les meilleurs délais possibles.