

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

17 MAI 2016

**Rencontre avec la Commissaire européenne
aux Transports, Mme Violeta Bulc**

RAPPORT

fait au nom des commissions réunies
de l'Infrastructure et des Questions
européennes

par Mme Isabelle DURANT (F)
et M. Julien UYTTENDAELE

Ont participé aux travaux de la commission :

Commission de l'Infrastructure :

Membres effectifs : MM. Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Carla Dejonghe, M. Paul Delva.

Membre suppléant : Mme Annemie Maes.

Commission chargée des questions européennes :

Membres effectifs : Mme Simone Susskind, MM. Charles Picqué, Julien Uyttendaele, Mmes Viviane Teitelbaum, Isabelle Durant, M. Bruno De Lille.

Membres suppléants : Mmes Véronique Jamouille, Barbara d'Ursel-de Lobkowitz, Julie de Groote, M. Jef Van Damme.

Autres membres : M. Ahmed El Ktibi, Mme Brigitte Grouwels, M. Youssef Handichi, Mme Cieltje Van Achter.

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2015-2016

17 MAI 2016

**Ontmoeting met de Europese Commissaris
voor vervoer, mevrouw Violeta Bulc**

VERSLAG

uitgebracht namens de verenigde commissies
voor de Infrastructuur en voor de Europese
Aangelegenheden

door mevrouw Isabelle DURANT (F)
en de heer Julien UYTTENDAELE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Commissie voor de Infrastructuur:

Vaste leden : de heren Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Carla Dejonghe, de heer Paul Delva.

Plaatsvervanger : Mevr. Annemie Maes.

Commissie belast met de Europese Aangelegenheden:

Vaste leden : mevr. Simone Susskind, de heren Charles Picqué, Julien Uyttendaele, mevr. Viviane Teitelbaum, mevr. Isabelle Durant, de heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers : mevr. Véronique Jamouille, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowitz, mevr. Julie de Groote, de heer Jef Van Damme.

Andere leden : de heer Ahmed El Ktibi, mevr. Brigitte Grouwels, de heer Youssef Handichi, mevr. Cieltje Van Achter.

I. Exposé de Mme Violeta Bulc, Commissaire européenne aux Transports

M. Charles Picqué accueille la Commissaire européenne aux transports, Mme Violeta Bulc, et la remercie de sa venue au Parlement bruxellois.

Qu'il s'agisse de l'évolution des services ferroviaires, des règles budgétaires et comptables ou encore de la diminution de la capacité d'investissement des États membres, il y a en effet matière à débat sur le sujet.

M. Pascal Smet salue l'intérêt de Mme Violeta Bulc pour la Région de Bruxelles-Capitale. Il existe un dialogue entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Union européenne. Une réunion entre le gouvernement bruxellois, la Commission européenne, le Conseil et le Parlement européen a lieu tous les trois mois, afin d'aborder différents sujets tels la mobilité, les travaux publics ou les espaces publics.

Il est positif d'avoir une Commissaire européenne qui ne s'intéresse pas seulement à ses tâches générales mais aussi à leur application concrète.

Mme Violeta Bulc souhaitait rencontrer les députés bruxellois pour leur faire part de sa vision générale en matière de mobilité et leur présenter certains projets qu'elle aimerait voir repris à son compte par la capitale de l'Union européenne.

Elle indique que son mandat est concentré sur deux sujets importants : le marché unique des transports avec une attention particulière sur les obstacles ne lui permettant pas de fonctionner pleinement. Chaque action est pesée en se demandant si c'est une contribution au marché unique. Il s'agit de rendre notre économie plus compétitive, de partager les outils innovants entre nous afin de retrouver un leadership.

Tendre vers une connectivité globale est le deuxième objectif de son mandat, et ce au bénéfice des entreprises et des individus. Plus vous êtes connecté, plus vous êtes compétitif.

Afin de renforcer ces deux piliers, La Commission européenne analyse quelles politiques peuvent l'y aider.

La Commission européenne a six objectifs en matière de mobilité :

1. La décarbonisation

Ce sujet est pertinent pour les villes et pour le transport en général qui contribue à 24% des émissions de gaz à effet de serre en Europe. 70% de ces émissions proviennent du transport routier. 94% de l'énergie utilisée provient des

I. Uiteenzetting van mevrouw Violeta Bulc, Europees commissaris voor Vervoer

De heer Charles Picqué verwelkomt de Europese commissaris voor Vervoer, mevrouw Violeta Bulc, en dankt haar voor haar komst naar het Brussels Parlement.

Er is immers voer voor debat, zij het over de spoorwegdiensten, de begrotings- of boekhoudingsregels of nog over de afname van de investeringscapaciteit van de lidstaten.

De heer Pascal Smet is ingenomen met de belangstelling van mevrouw Violeta Bulc voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er is dialoog tussen ons Gewest en de Europese Unie. Om de drie maanden vindt een vergadering plaats tussen de Brusselse regering, de Europese Commissie, de Raad en het Europees Parlement, om verschillende onderwerpen te bespreken, zoals mobiliteit, openbare werken, of openbare ruimtes.

Het is positief een Europese commissaris te hebben die niet enkel belangstelling heeft voor haar algemene taken, maar ook voor de concrete uitvoering ervan.

Mevrouw Violeta Bulc wenste de Brusselse volksvertegenwoordigers te ontmoeten om hen deelgenoot te maken van haar algemene visie inzake mobiliteit en hun enkele projecten voor te stellen die zij wenst te laten overnemen door de hoofdstad van de Europese Unie.

Zij zegt dat haar mandaat toegespitst is op twee belangrijke onderwerpen: de eenheidsmarkt inzake vervoer, met bijzondere aandacht voor de hinderpalen die beletten dat zij ten volle werkt. Elk initiatief wordt getoetst aan de vraag of het bijdraagt tot de eenheidsmarkt. Het is de bedoeling onze economie competitiever te maken, de innoverende tools onderling te delen om terug een leadership te vinden.

De tweede doelstelling van haar mandaat is te streven naar algemene connectiviteit, ten voordele van de bedrijven en de individuen. Meer verbondenheid betekent meer concurrentiekracht.

Ter versterking van die twee pijlers, gaat de Europese Commissie na welke maatregelen daartoe kunnen bijdragen.

De Europese Commissie heeft zes doelstellingen op het vlak van mobiliteit:

1. Decarbonisatie

Deze problematiek is relevant voor de steden en voor het vervoer in het algemeen, dat verantwoordelijk is voor 24% van de uitstoot van broeikasgassen in Europa. Zowat 70% van die uitstoot is afkomstig van het wegvervoer. Zowat

énergies fossiles. L'objectif est d'avoir des véhicules utilisant des sources d'énergies renouvelables et, pour les véhicules électriques, d'avoir une production d'électricité basée sur les énergies renouvelables.

2. La numérisation

La numérisation nous offre de nombreuses opportunités, notamment au niveau de la création d'entreprises. Celle-ci représente néanmoins un grand défi, car elle modifie complètement notre manière de percevoir le monde. La numérisation du secteur des transports lui-même nous amène de nombreux bénéfices. Cela permet de rencontrer les besoins du marché, d'uniformiser les standards au niveau de l'Europe et de favoriser une meilleure gestion de la circulation.

Par exemple, le 4^{ème} paquet ferroviaire remplacera plus de 11.000 réglementations nationales par 300 réglementations européennes : c'est un grand pas en avant. La numérisation crée également de nouvelles activités de service. Des régulations, afin de soutenir ces nouvelles activités, sont (dans le pipeline) en cours.

3. L'internationalisation

En effet, l'exportation de nos standards et de notre cadre réglementaire crée les conditions pour que nos entreprises soient plus compétitives.

4. Des solutions axées sur les gens

La Commission européenne ne mène pas ses politiques pour les véhicules à moteur, les avions ou le matériel ferroviaire roulant mais bien pour améliorer la vie des gens. L'Union européenne joue souvent le rôle de coordinateur en encourageant les initiatives qui vont dans le sens de la croissance et de la création d'emplois.

Elle n'agit pas comme une bureaucratie classique. Elle ne pense pas tout connaître, utilise des modèles de participation, et consulte les parties prenantes.

5. L'innovation

L'innovation est la meilleure contribution au développement durable, afin d'avoir une approche transitionnelle. La Commission européenne soutient les innovations positives pour les citoyens et les entreprises européennes.

6. Les investissements

Les investissements sont sans doute le défi actuel le plus important. À défaut d'investir dans nos infrastructures, nous perdrons en compétitivité. Ces investissements doivent cibler les infrastructures de transport, l'énergie et la numérisation.

94% van de gebruikte energie is afkomstig van fossiele brandstoffen. Het is de bedoeling te komen tot voertuigen die gebruik maken van hernieuwbare energiebronnen en, voor de elektrische wagens, elektriciteit voort te brengen op grond van hernieuwbare energiebronnen.

2. Digitalisatie

Digitalisatie biedt ons tal van kansen, met name op het vlak van de oprichting van bedrijven. Dat is evenwel een grote uitdaging, want het wijzigt onze perceptie van de wereld volledig. De digitalisatie van de vervoersector zelf verschaft ons vele voordelen. Dat biedt ons de mogelijkheid te voldoen aan de noden van de markt, de standaarden uniform te maken op Europees niveau en een beter beheer van het verkeer te bevorderen.

Zo zal bijvoorbeeld het vierde spoorwegpakket meer dan 11.000 nationale regelgevingen vervangen door 300 Europese regelgevingen: een grote stap voorwaarts. De digitalisatie brengt eveneens nieuwe dienstactiviteiten tot stand. Reguleringen ter ondersteuning van die nieuwe activiteiten worden voorbereid.

3. Internationalisatie

De export van onze standaarden en van ons regelgevingskader creëert de voorwaarden om onze bedrijven concurrerender te maken.

4. Oplossingen voor de mensen

De Europese Commissie voert geen beleid voor de motorvoertuigen, de vliegtuigen of het spoorwagematerieel, maar wel om het leven van de mensen te verbeteren. De Europese Unie speelt vaak de rol van coördinator door initiatieven aan te moedigen in de richting van groei en het tot stand brengen van jobs.

Zij treedt niet op als een klassieke bureaucratie. Zij meent niet alles te weten, maakt gebruik van participatiemodellen en raadpleegt de stakeholders.

5. Innovatie

Innovatie is de beste bijdrage tot duurzame ontwikkeling, om een transitiebenadering te hebben. De Europese Commissie steunt de positieve innovaties voor de burgers en de Europese bedrijven.

6. Investerings

De investeringen zijn wellicht de grootste uitdaging thans. Bij gebrek aan investering in onze infrastructuur, verliezen wij aan concurrentiekracht. Die investeringen moeten gericht zijn op de vervoerinfrastructuur, de energie en de digitalisatie.

Les estimations pour les investissements dans les infrastructures de transport sont très élevées : 700 milliards d'euros sont nécessaires pour réaliser les corridors pour 2030. Le budget attribué à son département est de 24 milliards d'euros. Entre les deux, la différence est conséquente. Néanmoins, nous avons en Europe 13.000 milliards d'euros d'argent inutilisé (assurances, fonds de pension, comptes d'épargne, etc.). L'enjeu consiste à mobiliser une partie de cet argent pour qu'il soit investi dans les infrastructures de transport. Le plan Juncker consiste à proposer des solutions financières innovantes pour convaincre les investisseurs de financer des projets d'infrastructures. Les taux d'intérêts négatifs des marchés pourront aussi y contribuer. L'Union européenne encourage les promoteurs de projets, les examine et peut apporter sa garantie.

Il n'y a pas de clé de répartition par pays. Les projets seront examinés uniquement à l'aune de leur pertinence. 315 milliards d'Euros sont prévus par le plan Juncker, dont 70% sont réservés aux infrastructures. Le reste est réservé aux PME et à la recherche et développement. S'il s'agit d'un projet innovant, les sommes attribuées pourront être de quelques millions. Néanmoins, pour les investissements importants bénéficiant des mécanismes mis en place par le plan Juncker, on parle de montants d'un minimum de 25 millions d'euros.

Il existe également des mécanismes financiers mis en place avec les banques pour financer les projets innovants.

L'oratrice explique enfin que le thème de la mobilité intelligente est l'un de ceux qui aujourd'hui attire le plus l'attention. Elle invite d'ailleurs les parlementaires bruxellois à soutenir les projets liés à cette matière.

II. Échange de vues

Mme Isabelle Durant indique qu'elle partage les six objectifs de la Commission européenne mais pas nécessairement les moyens choisis pour y arriver. Néanmoins, elle invite la Commissaire à se préoccuper aussi des problèmes spécifiques bruxellois tels que le RER.

D'après la députée, la libéralisation du fret ferroviaire est un échec. Elle s'inquiète donc de l'arrivée du 4^{ème} paquet ferroviaire et de l'aspect de mise en concurrence du transport de voyageurs. Elle craint la privatisation de la SNCB, et le découpage en lots du territoire ferroviaire avant mise aux enchères. Comment le morcellement de notre réseau pourrait-il être appliqué en Belgique, d'autant plus à Bruxelles et dans sa périphérie où le réseau est déjà saturé ?

Un enjeu très important est le transfert modal, du transport routier vers le transport ferroviaire, ou vers des modes de transport alternatif moins polluant. Elle ne croit pas que le 4^{ème} paquet ferroviaire va y contribuer.

De ramingen inzake de investeringen in de vervoerinfrastructuur zijn zeer hoog: 700 miljard euro is nodig om de corridors tegen 2030 te realiseren. Het budget dat toegekend is aan haar departement bedraagt 24 miljard euro. Het verschil tussen beide is aanzienlijk. In Europa hebben wij echter 13.000 miljard euro ongebruikt geld (verzekeringen, pensioenfondsen, spaarrekeningen, enz.). De uitdaging bestaat erin een deel van dat geld aan te wenden voor investeringen in de vervoerinfrastructuur. Het Juncker-plan voorziet in vernieuwende financiële oplossingen om de investeerders over de brug te halen en infrastructuurprojecten te financieren. De negatieve marktrentes kunnen daar ook bij helpen. De Europese Unie moedigt de projectontwikkelaars aan, onderzoekt de projecten en financiert ze.

Er bestaat geen verdeelsleutel per land. De projecten worden enkel bekeken vanuit de pertinentie ervan. Er staat 315 miljard euro in het Juncker-Plan, waarvan 70% voor infrastructuur. De rest gaat naar KMO's en naar O & O. Bij een vernieuwend project, kunnen de bedragen in de miljoenen lopen. Voor de grote investeerders op wier maat het Juncker-Plan gesneden is, gaat het over bedragen van ten minste 25 miljoen euro.

Er bestaan ook financiële constructies die samen met de banken opgezet worden om innoverende projecten te financieren.

De spreekster zegt intelligente mobiliteit vandaag de meeste aandacht krijgt. Zij vraagt de Brusselse parlementsleden trouwens om de projecten op dat vlak te steunen.

II. Gedachtewisseling

Mevrouw Isabelle Durant zegt dat zij de zes doelstellingen van de Europese Commissie steunt, maar niet noodzakelijk de gehoren middelen om die te halen. Zij verzoekt de commissaris desalniettemin om zich ook bezig te houden met specifieke Brusselse problemen, zoals het GEN.

Volgens het parlements lid, is de liberalisering van het goederenvervoer langs het spoor een flop. Zij maakt zich dus zorgen over de komst van het vierde spoorpakket en de liberalisering van het reizigersvervoer. Zij vreest voor de privatisering van de NMBS en voor de splitsing van de onderdelen van het grondgebied van het spoor, gevolgd door een veiling. Hoe kan men ons net in België opdelen, vooral in Brussel en zijn rand, waar het net al verzadigd is?

Een belangrijke uitdaging is de modal shift, van het wegverkeer naar het spoorverkeer of naar andere vervoerswijzen die minder vervuilend zijn. Zij denkt niet dat het vierde spoorpakket daartoe zal bijdragen.

M. Julien Uyttendaele souhaite attirer l'attention de Mme Violeta Bulc sur l'application des règles comptables européennes au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Les infrastructures sont indispensables pour maintenir la vitalité économique de nos régions. Chaque entité régionale est en Belgique responsable de sa trajectoire budgétaire. La Région de Bruxelles-Capitale est la seule en équilibre budgétaire depuis 3 ans. Nous dégageons même un boni comptable de plusieurs millions d'euros chaque année. Malgré ces chiffres, il nous est impossible de provisionner des moyens ou d'amortir une dépense d'investissement sur plusieurs exercices en vue d'une dépense importante future. 5,2 milliards d'euros vont être investis dans notre réseau de transport en commun et les dépenses ne pourraient être comptabilisées uniquement durant les années de construction.

Un plan pluriannuel de rénovation des tunnels routiers a également été décidé par la Région. À nouveau, les règles budgétaires nous poussent à recourir à des partenariats public-privé pour répartir la charge budgétaire sur plusieurs exercices.

Or, les investissements publics sont aujourd'hui une solution pour relancer l'activité économique. Aucune entreprise privée n'est soumise à de telles règles budgétaires et comptables, elles ne seraient pas viables. La Commission européenne a-t-elle envisagé une réflexion générale sur ces règles comptables et budgétaires ?

Se référant au plan Juncker, M. Jef Van Damme espère que la Région de Bruxelles-Capitale pourra bénéficier d'une partie de ces flux d'investissement. La Commissaire aux Transports se réfère au développement durable et indique ne pas avoir réservé une somme minimale par pays. Comment s'assurer qu'une partie de ces investissements seront réservés pour les villes ? Un citoyen vivant en ville contribue moins à la pollution qu'un citoyen vivant en dehors d'une ville. Dès lors, comment s'assurer qu'une partie des investissements concernent des projets urbains ?

M. Paul Delva demande quelle est la position de la Commission européenne sur les voitures et les camions autonomes. Comment la Commission européenne évalue-t-elle ce dossier ? Une initiative législative est-elle prévue ?

En outre, quel rôle la Commission européenne voit-elle pour les véhicules électriques ? Et quelle sera son orientation politique pour les nouveaux acteurs en matière de transport rémunéré de personnes comme Uber ?

Concernant la taxe kilométrique pour les camions, instaurée récemment en Belgique, quelle est l'opinion de la Commission européenne ? Pouvons-nous envisager la généralisation d'un tel système en Europe ou même son extension aux véhicules individuels ?

De heer Julien Uyttendaele vestigt de aandacht van mevrouw Violeta Bulc op de toepassing van de Europese boekhoudkundige regels in het Brussels Gewest. De infrastructuur is belangrijk om de economische leefbaarheid van onze Gewest te vrijwaren. In België is elk Gewest verantwoordelijk voor zijn begroting. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het enige dat al drie jaar een begrotingsevenwicht heeft. Wij hebben zelfs een boekhoudkundig overschot van enkele miljoenen euro per jaar. Ondanks die cijfers, kunnen wij geen middelen als provisie inschrijven of een investeringsuitgave over verschillende boekjaren aflossen met het oog op een belangrijke toekomstige uitgave. Zowat 5,2 miljard euro zal in ons openbaarvervoernet geïnvesteerd worden en de uitgaven zullen enkel gedurende de bouwjaren ingeschreven mogen worden.

Het Gewest heeft ook een meerjarenplan voor de tunnelrenovatie goedgekeurd. Opnieuw verplichten de boekhoudkundige regels ons gebruik te maken van publiek-private partnerships om de begrotingslast over enkele jaren te spreiden.

De overheidsinvesteringen zijn vandaag echter wel een oplossing voor het aanzwengelen van de economische activiteit. Geen enkel privaat bedrijf wordt onderworpen aan dergelijke boekhoudkundige en budgettaire regels, want dat zou niet leefbaar zijn. Heeft de Europese Commissie al gedacht aan een algemene denkoefening over die regels?

De heer Jef Van Damme verwijst naar het Juncker-plan en hoopt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal kunnen meesurfen op een deel van deze investeringsgolven. De commissaris voor Vervoer verwijst naar de duurzame ontwikkeling en zegt dat zij geen minimumbedrag per land vastgelegd heeft. Hoe kan men garanderen dat een deel van die investeringen naar de steden vloeit? Een burger die in de stad woont vervuult minder dan een burger buiten de stad. Hoe kan men garanderen dat een deel van de investeringen voorbehouden wordt voor stedelijke projecten?

De heer Paul Delva vraagt naar het standpunt van de Europese Commissie over de zelfrijdende wagens en vrachtwagens? Hoe beoordeelt de Commissie dat dossier? Komt er een wetgevend initiatief?

Welke rol ziet de Commissie voor de elektrische voertuigen? Welke politieke keuzes zal zij maken voor de nieuwe actoren op het vlak van bezoldigd personenvervoer, zoals Uber?

Wat denkt de Commissie over de kilometerheffing voor vrachtwagens die onlangs in België is ingevoerd? Kan worden overwogen om dergelijk systeem uit breiden tot heel Europa of tot alle personenwagens?

Mme Viviane Teitelbaum demande si la Commission européenne a étudié la possibilité de déconsolider les projets d'investissements en infrastructures de transports publics des normes SEC au niveau européen ? Si oui, quelles sont ses conclusions ? Dans le cas contraire, quelles sont les contraintes ?

Existe-t-il des projets récents d'investissements en infrastructure de transports publics – et dont le financement s'est opéré via un partenariat public privé – dont l'impact financier a pu être considéré comme extérieur au périmètre de la dette consolidée ?

En outre, quels sont les projets européens en matière de mobilité qui concernent directement la Belgique et sa capitale ?

Mme Violeta Bulc explique être choquée du rôle négligeable du fret ferroviaire en Europe, incapable de jouer un rôle dans un modèle de logistique intégré. Voilà pourquoi il faut achever de moderniser le secteur du rail pour utiliser le fret ferroviaire comme un moyen de transport des marchandises dans le futur.

Il faut s'assurer de ne plus devoir changer de locomotive aux frontières : c'est le pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire. Nous aurons un réseau interopérable, ce qui sera un achèvement considérable.

Certains services sont en train de périliter au niveau ferroviaire, comme par exemple les trains de nuit. Les compagnies nationales concèdent ceux-ci au secteur privé, d'où l'idée d'instaurer une libéralisation du marché là où c'est possible. Des exceptions ont été négociées avec les États-membres, ainsi que la possibilité de ne conserver qu'un seul opérateur, si la qualité du service atteint les standards fixés par la Commission européenne. À défaut, des licences devront être accordées à d'autres opérateurs.

Nous avons également investi dans les réseaux transfrontaliers en finançant le réseau, la connectivité et le matériel ferroviaire roulant. Vu les montants financés, il faut un résultat, à savoir une adaptation du secteur, et ce dans chaque État membre. Il reste un long parcours avant d'uniformiser le système européen de surveillance du trafic ferroviaire.

La Commissaire européenne indique que la Belgique est traversée par plusieurs corridors parmi les neuf grands corridors ferroviaires européens identifiés, ce qui lui permet ainsi de bénéficier de financements. Ces corridors ont été approuvés par les États membres et sont en cours d'implémentation. La 1^{ère} phase s'est vue octroyer un financement de 13 milliards d'euros. La 2^{ème} phase comprend 7 milliards d'investissements. La 3^{ème} phase commencera fin 2016 et les budgets restants seront exécutés en 2018.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of de Europese Commissie de mogelijkheid onderzocht heeft om de investeringsprojecten inzake infrastructuur uit de ESR-consolidatieperimeter op Europees niveau te halen? Zo ja, wat zijn haar conclusies? Zo niet, wat zijn de beperkingen?

Bestaan er recente investeringsprojecten inzake infrastructuur voor openbaar vervoer – en die via een PPS gefinancierd zijn – waarvan de financiële impact beschouwd kon worden als vallende buiten de perimeter van de geconsolideerde schuld?

Bij welke Europese mobiliteitsprojecten zijn België en zijn hoofdstad bovendien rechtstreeks betrokken?

Mevrouw Violeta Bulc legt uit dat zij ontsteld is door het verwaarloosbare aandeel van het goederenvervoer via het spoor in Europa. Het is niet in staat een rol te spelen in een geïntegreerd logistiek model. Daarom moet het spoor verder worden gemoderniseerd om het goederenvervoer langs het spoor te gebruiken als een middel van goederenvervoer voor de toekomst.

Men moet ervoor zorgen dat de locomotief niet meer hoeft te worden verwisseld aan de grenzen: dat is de technische pijler van het vierde spoorpakket. We zullen een interoperabel spoornet hebben. Dat zal een aanzienlijke verwezenlijking zijn.

Sommige spoordiensten boeren achteruit, zoals bijvoorbeeld de nachttreinen. De nationale maatschappijen dragen die over aan de privésector. Vandaar het idee om, waar mogelijk, de markt te liberaliseren. Met de lidstaten werd onderhandeld over uitzonderingen, alsook over de mogelijkheid om slechts één operator te behouden, indien de kwaliteit van de dienstverlening beantwoordt aan de door de Europese Commissie vastgestelde standaarden. Zo niet zullen er licenties aan andere operatoren moeten worden verleend.

We hebben eveneens geïnvesteerd in de grensoverschrijdende netten door het net, de connectiviteit en het rollend spoomaterieel te financieren. Gelet op de gefinancierde bedragen, is er een resultaat nodig, namelijk een aanpassing van de sector in elke lidstaat. Er moet nog een lange weg worden afgelegd voordat het Europees toezichtstelsel voor het spoorverkeer eenvormig is.

De Europese commissaris wijst erop dat er verschillende van de negen geïdentificeerde Europese grote spoorcorridors door België lopen, waardoor het toegang krijgt tot financiering. Die corridors zijn goedgekeurd door de lidstaten en worden geïmplementeerd. In een eerste fase wordt daar 13 miljard euro voor uitgetrokken. In de tweede fase wordt 7 miljard geïnvesteerd. De derde fase zal eind 2016 beginnen en de resterende begrotingen zullen worden uitgevoerd in 2018.

Il existe plusieurs fonds structurels disponibles et la mobilité est à l'agenda. La mobilité urbaine est considérée comme un projet de premier plan. Notons aussi que les villes ont pour la première fois un accès direct à des financements avec les fonds structurels.

Néanmoins, en matière de mobilité urbaine, le respect du principe de subsidiarité empêche la Commission européenne d'agir au niveau législatif. Elle se limite donc à un rôle de coordination, de diffusion des bonnes pratiques, échanges de vues, etc.

Les partenariats public-privé sont un défi, notamment via la mise en place de mécanismes législatifs financiers. Les seuils imposés par le secteur bancaire étaient jusqu'à présents trop élevés pour intéresser quiconque à se lancer dans de tels projets. Il y a une réflexion avec ECOFIN pour relancer des partenariats public-privé. Ce dossier devrait engranger des progrès. C'est un objectif commun des États membres.

Un des aspects positifs du plan Juncker est que les investissements en infrastructures ne seront pas considérés comme du déficit.

Concernant les voitures autonomes, l'oratrice se réfère à la déclaration d'Amsterdam à laquelle la Commission européenne se rallie. Nous sommes encouragés à trouver une solution pour 2019. La Commission identifie les obstacles actuels. Nous investissons également dans la numérisation du secteur routier. En effet, les véhicules ne seront pas uniquement autonomes. Ils seront également en contact permanent avec les infrastructures, ce qui améliorera la sécurité.

Une déclaration avec les membres du G7 a été signée pour tenter d'atteindre des standards communs en matière de véhicules autonomes. Nous travaillons sur ce dossier avec une approche globale. Ce secteur nous promet de belles innovations sociales. Cela va permettre aux gens d'être plus mobiles et autonomes dans leurs déplacements.

Dans ce cadre, Uber représente un défi pour de nombreux États membres. La Commission européenne analyse la position arrêtée par la Région de Bruxelles-Capitale. Une communication de la Commission sur l'économie collaborative sera publiée au mois de juin.

La technologie sera toujours le moteur de la création de nouveaux emplois. Chaque année, un nouveau *business model* apparaît. Cette création de richesse est ce qui nous permet de financer nos systèmes de protection sociale.

L'économie collaborative a déjà des modèles très différents. Uber ne fait qu'utiliser une technologie pour créer une corporation globale. C'est un simple portail qui agrège la circulation. Dans ce cas-ci, s'agissant d'un transport rémunéré de personnes, il faut respecter la réglementation en vigueur.

Er bestaan verschillende beschikbare structuurfondsen en mobiliteit staat op de agenda. Stedelijke mobiliteit wordt beschouwd als een prioritair project. Er zij ook op gewezen dat de steden voor de eerste keer rechtstreekse toegang hebben tot financieringen via de structuurfondsen.

Wat de stedelijke mobiliteit betreft, belet de eerbiediging van het subsidiariteitsprincipe de Europese Commissie evenwel om wetgevend op te treden. Haar rol is dus beperkt tot coördinatie, verspreiding van goede praktijken, gedachtewisselingen, enz.

De publiek-private partnerschappen zijn een uitdaging, onder meer via de invoering van financiële wetgevingsmechanismen. De door de banksector opgelegde drempels waren tot nu toe veel te hoog om deel te nemen aan in dergelijke projecten. Met ECOFIN wordt een reflectie gehouden om de publiek-private partnerschappen nieuw leven in te blazen. Er zou in dat dossier vooruitgang moeten worden geboekt. Dat is een gemeenschappelijke doelstelling van de lidstaten.

Een van de positieve aspecten van het plan-Juncker is dat investeringen in infrastructures niet worden beschouwd als een tekort.

Wat de zelfrijdende wagens betreft, verwijst de spreker naar de verklaring van Amsterdam waarmee de Europese Commissie instemt. We worden ertoe aangemoedigd een oplossing te vinden tegen 2019. De Commissie identificeert de huidige obstakels. We investeren eveneens in de digitalisering van het wegverkeer. De voertuigen zullen immers niet uitsluitend zelfrijdend zijn. Ze zullen eveneens in permanent contact staan met de infrastructures, wat de veiligheid zal verbeteren.

Er werd een verklaring met de leden van de G7 ondertekend om te trachten gemeenschappelijke standaarden op het vlak van zelfrijdende voertuigen in te voeren. We werken aan dat dossier via een alomvattende benadering. Die sector belooft ons interessante sociale innovaties. Dat zal de mobiliteit en autonomie van de mensen tijdens hun verplaatsingen verhogen.

In dat kader vormt Uber een uitdaging voor vele lidstaten. De Europese Commissie analyseert het standpunt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In juni zal er een mededeling van de Commissie over de deeleconomie verschijnen.

Technologie zal altijd de motor van jobcreatie zijn. Elk jaar komt er een nieuw businessmodel. Het creëren van rijkdom financiert onze socialezekerheidsstelsels.

De deeleconomie heeft al zeer verschillende modellen. Uber maakt enkel gebruik van een technologie om een globale corporatie op te richten. Het is niet meer dan een centraliserende interface. Aangezien het in dit geval om bezoldigd personenvervoer gaat, moet de vigerende regelgeving worden nageleefd.

Nous accueillerons toute contribution de la part des parties prenantes à la suite de la communication. Des nouveaux modèles apparaissent mais nous devons tracer l'argent. Nous devons examiner ce qui se passe avec les travailleurs. L'Europe a des standards élevés. Nous devons laisser de nouveaux business apparaître mais pas au détriment des gens.

Ce qu'il faut également éviter, ce sont les monopoles. Concernant une recherche de service sur un moteur de recherche, il faut avoir accès à tous les services qui se trouvent aux alentours. Les nouveaux venus peuvent ainsi aussi pénétrer le marché.

M. Bruno De Lille partant de l'exemple d'UBER sur lequel il aimerait savoir quelle sera la position européenne, affirme que les services de taxi sont un secteur économique important dans nos villes. La Commissaire s'imagine-t-elle un rôle dans la régulation de ce secteur ?

Mme Julie de Groote estime qu'en tant que représentants politiques, les parlementaires doivent s'assurer de la qualité des services publics et de l'accompagnement social. Nous sommes loin des standards européens de qualité et nous devons utiliser des moyens participatifs pour éviter les grèves.

Elle ajoute que la Commission européenne dispose d'un pouvoir de régulation sur des matières que les États sont jaloux de maintenir, comme la fiscalité des voitures particulières.

Mme Violeta Bulc indique qu'à propos d'Uber, aucune décision n'a encore été prise pour le qualifier de service de taxi. Une fois que cela sera tranché, nous pourrions aviser. Elle annonce également une communication de la Commission sur l'ensemble du dossier « économie collaborative ».

Concernant le 4^{ème} paquet ferroviaire, les États membres devront décider de la manière dont ils règlent leurs obligations de service public. Il faudra assurer la transparence, une égalité au niveau de la concurrence, la compétitivité et vérifier que les obligations de service public sont remplies.

Les États membres auront le temps de s'adapter et de s'ajuster. Ceci dit, il faut déjà travailler pour assurer les convergences. Il y a aussi des aspects sociaux dans le 4^{ème} paquet ferroviaire. Il s'agit d'un dossier équilibré.

Le Président remercie la Commissaire pour sa venue. Il rappelle qu'il est important de s'écouter mutuellement entre institutions européennes et bruxelloises pour éviter les malentendus et le manque de confiance.

We zullen elke bijdrage van de stakeholders na de mededeling ontvangen. Er verschijnen nieuwe modellen, maar we moeten het geld traceren. We moeten onderzoeken wat er gebeurt met de werknemers. Europa heeft hoge standaarden. We moeten nieuwe economische activiteiten toestaan, maar niet ten koste van de mensen.

Ook monopolies moeten worden vermeden. Bij het zoeken naar een dienst met een zoekmachine, moet men toegang hebben tot alle diensten die zich in de omgeving bevinden. Nieuwkomers kunnen aldus de markt betreden.

De heer Bruno De Lille geeft het voorbeeld van Uber en vraagt wat het Europese standpunt wordt. Hij bevestigt dat de taxidiensten een belangrijke economische sector in onze steden zijn. Is er volgens de commissaris een rol voor de EU weggelegd in de regulering van die sector?

Volgens mevrouw Julie de Groote moeten de parlementsleden als politieke vertegenwoordigers toezien op de kwaliteit van de overheidsdiensten en de sociale begeleiding. We zitten ver onder de Europese kwaliteitsstandaarden en we moeten inspraak bevorderen om stakingen te vermijden.

Ze voegt eraan toe dat de Europese Commissie over een regulerende bevoegdheid beschikt in aangelegenheden die de lidstaten voor zichzelf willen houden, zoals de fiscaliteit van privéovertuigen.

Mevrouw Violeta Bulc wijst erop dat er in verband met Uber nog geen enkele beslissing is genomen om de dienst als taxidienst te kwalificeren. Zodra die beslissing genomen is, zullen we zien wat we moeten doen. Zij kondigt ook een mededeling van de commissie aan over het geheel van het dossier van de deeleconomie.

Wat het vierde spoorpakket betreft, zullen de lidstaten moeten beslissen hoe ze hun verplichtingen inzake openbare dienstverlening regelen. Ze moeten zorgen voor transparantie, gelijke concurrentie en concurrentievermogen en controleren of de verplichtingen inzake openbare dienstverlening worden nagekomen.

De lidstaten zullen tijd krijgen om zich daaraan aan te passen. Men moet reeds aan de slag om de convergenties te garanderen. Het vierde spoorpakket heeft ook sociale aspecten. Het gaat om een evenwichtig dossier.

De Voorzitter dankt de commissaris voor haar komst. Hij wijst erop dat het belangrijk is dat de Europese en Brusselse instellingen naar elkaar luisteren om misverstanden en gebrek aan vertrouwen te vermijden.

III. Clôture des débats

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

Les Rapporteurs,

Isabelle DURANT
Julien UYTENDAELE

Les Présidents,

Boris DILLIÈS
Charles PICQUÉ

III. Sluiting van de bespreking

De commissie beslist om de gedachteswisseling te sluiten en een verslag te publiceren.

De Rapporteurs,

Isabelle DURANT
Julien UYTENDAELE

De Voorzitters,

Boris DILLIÈS
Charles PICQUÉ