

Herziening Eerste Spoorpakket valt in goede aarde bij UIRR

Bij het voorstel tot herziening van het Eerste Spoorpakket stelt de UIRR zich drie vragen: zullen de infrastructuurbeheerders over stabiele budgetten beschikken? Zal de herziening leiden tot meer eerlijke concurrentie in de spoorsector? Zal de ongelijkheid tussen de kadervoorwaarden van de concurrerende transportmodi hierdoor verminderen?

Alain Leglay

Rudy Colle, uitvoerend voorzitter van de internationale unie van gecombineerd spoor/wegvervoerbedrijven UIRR, is van mening dat de herziening verantwoord is. Hiervoor zijn verschillende redenen: gedurende decennia hebben de lidstaten de spoorrichtlijnen op verschillende manieren geïnterpreteerd; verschillende lidstaten hebben heel wat richtlijnen nog niet omgezet in nationale wetgeving; en bovendien moeten de richtlijnen ook worden aangepast aan de "spoorrealiteit" van de nieuwe lidstaten die in 2004 en 2006 bij de Europese Unie gekomen zijn.

De UIRR vraagt de lidstaten om de voorstellen voor de jaarlijkse aanpassingen van de gebruiksvergoedingen voor de infrastructuur op lange(re) termijn te plannen, zodat de klanten (spooropera-

toren en spoor/wegvervoerbedrijven) hun beleid ook beter kunnen plannen. Voor Rudy Colle is het ook duidelijk dat geprivilegieerde relaties (lees: eigendom) tussen spoorwondernemingen en infrastructuurbeheerders uit den boze zijn.

De internalisering van de externe kosten mag volgens de



Rudy Colle, uitvoerend voorzitter van de UIRR.



© Hupac

UIRR niet sneller noch ruimer worden ingevoerd voor het spoorvervoer dan voor de wegvervoersector. De organisatie refereert hierbij duidelijk aan de herziening van het eurovignetrictlijn.

De UIRR verwerpt het concept van marktsegmentatie en is van mening dat een verhoging van de gebruiksvergoeding voor de spoorpaden slechts aanvaardbaar is als de kwaliteit fel verbeterd wordt. De unie denkt daarbij aan

een hogere snelheid en vooral een veel betere stiptheid. Ze vraagt ook een verlaging van de gebruiksvergoedingen als er beperkingen bestaan op "oude" spoorlijnen waar een lagere snelheid of aslast geldt.

Rudy Colle hoopt dat de nieuwe spoorrichtlijn ervoor zal zorgen dat niet alleen de Europese spoorwegen efficiënter van worden, maar ook het hele Europees transportsysteem.

www.uirr.com