

Europarubriek

Patrick Verhoeven
European Sea Ports Organisation¹

Nu het leven in Brussel na het gebruikelijke zomerreces weer op gang komt is het goed even vooruit te blikken op wat we de komende maanden zoal op de Europese transportagenda mogen verwachten. Voorop staat de politieke discussie over de Trans-Europese Vervoersnetwerken. Nadat de Raad van Transportministers in het voorjaar al tot een voorlopig politiek akkoord hierover kwam, is het nu de beurt aan het Europees Parlement om haar standpunt in te nemen. De vaststelling van het beschikbare budget staat centraal in dit debat. Verder wil ik in deze Europarubriek even stilstaan bij de herziening van het beleid voor de binnenvaart, de verdere vrijmaking van het spoorvervoer en de consultatie rond het zeehavenbeleid.

Trans-Europese Vervoersnetwerken: tussen droom en daad ...

... staan in dit geval vooral financiële bezwaren in de weg. Er lijken op het eerste zicht geen al te grote politieke tegenstellingen te bestaan over de eigenlijke inhoud van de voorstellen die de Europese Commissie vorig jaar op tafel legde. Het basisconcept van een kernnetwerk met tien prioritaire vervoerscorridors blijft voorlopig redelijk overeind. Het lijkt er dus op dat zowel Raad als Parlement de doos van pandora niet (al te veel) open willen trekken en zich van al te uitvoerige inhoudelijke amendementen gaan onthouden. Maar dit hangt af van de discussie over het budget dat in de periode 2014-2021 vrijgemaakt zal worden voor de realisering van het kernnetwerk. De Commissie had een bedrag van 31,7 miljard vooropgesteld. Het parlement ondersteunt dit, maar heel wat lidstaten vinden dit bedrag veel te hoog. Vooral de zogenaamde 'netto-bijdragende' landen zoals Duitsland en Nederland zijn grote tegenstanders. Landen die van het Cohesiefonds kunnen gebruik maken hebben dan weer bezwaar tegen het feit dat tien miljard uit dat fonds vrijgemaakt wordt. Nochtans zou het gebruik van dergelijke structuurfondsen beter integraal uitmaken van het vervoersbeleid. Anders blijft het risico op prestigeprojecten zonder economische noodzaak erg groot. Een recent rapport van de Europese Rekenkamer over het gebruik van structuurfondsen in Europese zeehavens toonde dat nog maar eens ten overvloede aan. Het is niet duidelijk waar de discussie over het budget gaat landen, maar het is duidelijk dat het concept van een Europees infrastructuur kernnetwerk voor een stuk academisch zal blijven als de nodige middelen ontbreken. Studies hebben becijferd dat voor het uitbouwen van het kernnetwerk minimaal 250 miljard zal nodig zijn. Een Europese bijdrage van bijna 32 miljard lijkt dan niet overdreven. De Europese vervoerslobby heeft zich alvast in een

¹ European Sea Ports Organisation - ESPO vzw/asbl, Treurenberg 6 - B-1000 Brussel / Bruxelles, T: +3227363463, F: +3227366325, E: pverhoeven@espo.be

nooit eerder geziene eensgezindheid uitgesproken voor het behoud (en zelfs verhoging) van dit budget. Maar het Europees Parlement lijkt bij voorbaat al rekening te houden met het feit dat dit doel niet bereikt zal worden. De bevoegde rapporteurs stellen dat ze in dat geval de discussie rond de samenstelling van de prioritaire corridors wel zullen opentrekken. Met andere woorden: als de Raad niet met het geld over de brug komt (wat erg waarschijnlijk is), wordt de doos van Pandora alsnog geopend. Dat betekent een lang en moeizaam onderhandelingsproces met onvermijdelijk een beperkt resultaat als gevolg: niet bepaald een prettig vooruitzicht. Hopelijk kan het tij nog gekeerd worden, maar dat vraagt in de eerste plaats een fundamentele bekering van een aantal lidstaten.

De binnenvaart bereikt haar potentieel niet

Naast het eigenlijke infrastructuurbeleid wordt er ook verder getimmerd aan de organisatie van de verschillende modi. Ook voor binnenvaart is er werk aan de winkel. Hoewel deze sector traditioneel als een van de duurzame alternatieven voor het wegvervoer wordt beschouwd, wordt het potentieel ervan nog niet ten volle benut. De Commissie bracht in 2006 al een programma uit om het gebruik van binnenvaart te bevorderen, onder de naam NAIADES, een verwijzing naar de zoetwaternimfen uit de Griekse mythologie. Dit pakket wordt nu herzien omdat, in tegenstelling tot de gewenste ontwikkeling, het marktaandeel van binnenvaart in de voorbije tien jaar steeds verder gedaald is. De vooruitzichten op middellange en lange termijn zijn evenmin rooskleurig, men verwacht dat wegvervoer en spoor sneller zullen groeien dan binnenvaart. Daarnaast is er de toenemende zorg inzake emissies van binnenschepen, met name van stikstof en fijn stof. Ook hier hinkt de binnenvaart achterop. De Commissie stelt vast dat vandaag vrachtvervoer over de weg gebruik maakt van modernere en schonere motoren dan binnenvaart. Het duurzaam profiel van binnenvaart is enkel te danken aan het schaalvoordeel, waardoor emissie-uitstoot per ton-kilometer geringer blijft. Maar ook dit voordeel zal binnen afzienbare tijd verdwijnen als er niet dringend werk gemaakt wordt van modernisering van de binnenvaartvloot. Dit is dan meteen ook een van de belangrijkste actiepunten van het NAIADES II programma dat nu op punt gezet wordt. Daarnaast wil de Commissie ondermeer een betere marktwerking stimuleren en informatie-uitwisseling optimaliseren door het verbeteren van het River Information System (RIS).

Bijstelling van het eerste spoorwegpakket en voorbereiding vierde pakket

Het Europees Parlement heeft in haar plenaire zitting van 3 juli de herziening van het eerste spoorwegpakket goedgekeurd. De Raad moet die herziening nog bevestigen, maar dat is nog maar een formaliteit. Door het akkoord zullen lidstaten de al bestaande nationale spoorregulators moeten versterken, die in een Europees netwerk gaan samenwerken. Een echte Europese regulator komt er voorlopig nog niet, dit botst nog te zeer op weerstand van sommige lidstaten. Andere elementen van de herziening hebben betrekking op onder meer het wegwerken van financiële stromen tussen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegonderneming en de toegang tot de spoorgebonden diensten. Die wordt verbeterd door de onafhankelijkheid van de dienstverleners te vergroten. De goedkeuring van het herziene eerste spoorwegpakket maakt de weg vrij voor het vierde spoorwegpakket dat de Europese Commissie naar alle waarschijnlijkheid tegen het einde van dit jaar zal uitbrengen. Het vierde pakket voorziet de liberalisering van het reizigersvervoer op de nationale netten en er wordt verwacht dat de Commissie ook een strikte scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de spooronderneming zal voorstellen, iets wat tot hiertoe niet haalbaar bleek.

Voor zeehavens blijft het nog even afwachten

En komt er ook een nieuw 'havenpakket'? Na de opmerkelijke uitspraak van Commissaris Kallas in september vorig jaar om het beleid 'harder' te maken, heeft de Commissie een aantal studies en consultaties besteld waarvan de resultaten eind september gepresenteerd zullen worden tijdens een belangrijke stakeholder conferentie in Brussel. Tijdens de zomer werd een brede bevraging van de sector uitgezet waarbij de klemtoon lag op de efficiëntie van dienstverlening en de transparantie van beheer en organisatie. Velen zullen vooral uitkijken naar de resultaten van een specifieke studie rond de organisatie van havenarbeid. Die wordt voorbereid door de Gentse havenjurist Eric Van Hooydonk. Havenarbeid blijft een heet hangijzer in heel wat Europese havens en de weerstand van havenvakbonden tegen hervorming droeg ondermeer bij tot het mislukken van de eerste *port packages*. Deze wapenfeiten liggen bij velen nog vers in het geheugen, in de eerste plaats bij de vakbonden zelf. Het lijkt vrijwel zeker dat de studie van Van Hooydonk een aantal erg gevoelige snaren zal raken, maar de hamvraag is hoe de Commissie haar beleid gaat uittekenen. De laatste jaren werd vooral niet-interveniërend opgetreden door het verstrekken van richtsnoeren en dergelijke. In een vorige Europarubriek stelde ik dat een combinatie van een goed uitgebouwde *soft law* met concrete toepassing op gevallen waar manifeste inbreuken op de spelregels bestaan de meest evenwichtige aanpak vormt. Zo kunnen op korte termijn concrete resultaten bereikt worden zonder dat Brussel en Straatsburg weer in rep en roer komen te staan. Maar er schuilt wel een juridisch addertje onder het gras: de Commissie kan de verdragsregels inzake vrijheid van dienstverlening niet rechtstreeks toepassen op individuele gevallen. Het Verdrag bepaalt namelijk dat, wat scheepvaart en luchtvaart betreft, secundaire wetgeving noodzakelijk is. Door het mislukken van de eerdere havenpakketten bestaat die niet voor havens. De sector is bovendien ook uitgesloten van de algemene dienstenrichtlijn (de zogenaamde 'Bolkenstein' richtlijn). Dat maakt een wetgevende aanpak wellicht toch waarschijnlijker. Deze herfst zal het duidelijk worden welke koers de Commissie in dit delicate dossier gaat varen.