



Aanbeveling

*van de sectoriële commissie goederenvervoer over de uitbreiding van de
Europese Unie, het acquis communautaire en de impact ervan op de
transportsector*

Inhoud

Inhoud	2
1. Samenvatting	3
2. Inleiding en situering	6
3. Uitbreiding van de Europese Unie	7
3.1. De criteria van Kopenhagen: voorwaarden voor toetreding	8
3.2. Het acquis communautaire	8
3.3. Enkele recente Europese initiatieven voor een grotere harmonisering in de transportsector	10
4. De transportmarkt – een situatieschets	17
5. Implicaties van de uitbreiding	21
5.1. Gevolgen van de uitbreiding: kansen en uitdagingen	21
6. Aanbevelingen en aandachtspunten	40
6.1. Rigoureuze en werkelijke toepassing van het communautair acquis	40
6.2. Systematische en accurate controle en monitoring absoluut noodzakelijk	41
6.3. Bijzondere aandacht voor de sociaal-economische harmonisering	43
6.4. Pro-actieve aanpak van de verkeersveiligheid	44
6.5. Cabotagemogelijkheden voor nieuwe toetreders geleidelijk invoeren	44
6.6. Bijzondere aandacht voor ‘secundaire’ transportverbindingen naast de TEN’s en voor de uitvoering van infrastructurele missing links	45
6.7. Betere controle van de veiligheid op zee en in de havens	47

1. Samenvatting

De uitbreiding van de EU met 10 nieuwe lidstaten - voornamelijk uit Oost-Europa - staat voor de deur. Het is de bedoeling dat de kandidaat-lidstaten bij hun effectieve toetreding (mei 2004) het geheel van Europese regelgeving integraal hebben overgenomen; het zogenaamde acquis communautaire. Dit opent een aantal perspectieven voor de transportsector. Maar het staat nu al vast dat de meeste kandidaat-lidstaten niet klaar zullen zijn met de volledige overname van het acquis communautaire tegen de tijd van toetreding.

De grootste bekommernis is evenwel de effectieve toepassing van de overgenomen EU-regelgeving in de nieuwe lidstaten, alsook de administratieve ondersteuning, de handhaving en de controle ervan. Indien het acquis communautaire door de nieuwe lidstaten op het terrein niet daadwerkelijk wordt geconcretiseerd (en er zijn tal van signalen dat dat voor diverse beleidsdomeinen het geval zal zijn), zal dit ongetwijfeld aanleiding geven tot ernstige concurrentievervalsingen. Dit vormt een grote bedreiging voor de transportsector in onze regio, tot nu toe één van onze belangrijkste sociaal-economische pijlers. Aangezien deze sector erg conjunctuur- en concurrentiegevoelig is, zullen economische en sociale drama's in de transportsector in Vlaanderen niet te vermijden zijn. Bovendien betekent de niet-naleving van het acquis communautaire, of een onvoldoende controle van de werkelijke toepassing ervan, ook een ernstige bedreiging voor de verkeersveiligheid op ons wegennet. De sectoriële commissie goederenvervoer wil via deze aanbeveling hierover haar bekommernis uiten en een duidelijk signaal geven aan de verschillende overheden.

De commissie wil de Vlaamse en andere bevoegde overheden oproepen om bijzonder waakzaam te zijn voor de concrete toepassing van de Europese regelgeving in en door de nieuwe lidstaten en indien inbreuken en/of onregelmatigheden worden vastgesteld, hiervoor tijdig gepaste maatregelen uit te werken (bij voorkeur in samenspraak met de transportsector). In het verlengde hiervan formuleert de commissie een aantal aanbevelingen en aandachtspunten.

Strikte en werkelijke toepassing van het acquis communautaire.

In een verruimde Europese Unie zal zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met identieke regels en normeringen omdat daardoor een grotere rechtszekerheid wordt gerealiseerd en het gevaar voor concurrentievervalsingen enigszins wordt beperkt. Het acquis communautaire moet door de toetredende lidstaten zo spoedig mogelijk in al haar geledingen worden overgenomen en op het terrein toegepast.

De betrokken Europese, federale en Vlaamse overheden moeten via de hiervoor geëigende kanalen, de kandidaat-lidstaten met aandrang verzoeken zo spoedig mogelijk een efficiënt bestuursapparaat en gerechtelijk apparaat op te bouwen die het mogelijk maken op het moment van toetreding, het volledig omgezette acquis daadwerkelijk toe te passen en vooral ook op de toepassing permanent toezicht en controle uit te oefenen. Juridische en bestuurstechnische ondersteuning vanuit de lidstaten moet hierbij een daadwerkelijk en prioritair instrument zijn.

Overgangsregelingen en -termijnen voor de kandidaat-lidstaten zijn alleen maar gerechtvaardigd als duidelijk kan worden aangetoond dat deze geen concurrentiedistorties met zich meebrengen. De overgangstermijnen op het vlak van transport moeten zo veel mogelijk worden vermeden of zo klein mogelijk worden gehouden.

Zolang het acquis communautaire niet volledig is geïmplementeerd en toegepast in de nieuwe lidstaten en zolang de verschillende voorziene overgangstermijnen op het vlak van vervoer in voege zijn, mag de cabotage niet algemeen worden ingevoerd. In de huidige omstandigheden (met de talrijke overgangsbepalingen en de onvoltooide overname van het acquis), zou de algemene invoering van de vrije cabotage immers een ernstige verstoring van de concurrentieverhoudingen betekenen.

Systematische en accurate controle en monitoring absoluut noodzakelijk.

De sectoriële commissie dringt aan op een efficiënt en accuraat gebruik van het aangekondigde monitoringinstrument op Europees niveau. Deze monitoring moet echter ook van nabij worden opgevolgd door de federale en de Vlaamse overheid. Via een dergelijke monitoring moeten alle overheden op de verschillende niveaus (dus niet alleen de Europese, maar ook de federale en de regionale overheid) er nauwlettend op toezien dat er geen concurrentiedistorties plaatsvinden, meer in het bijzonder ook op het vlak van transport.

Het monitorinstrument moet de federale en regionale overheid ook toelaten op permanente basis de daadwerkelijke uitvoering van de nieuwe ingepaste regelgeving, de actieplannen en het administratief-organisatorisch kader dat hiervoor wordt uitgewerkt, nauwgezet te screenen en ook op dit vlak een echte knipperlichtfunctie te vervullen. In het verlengde hiervan wordt voorgesteld om de resultaten van de monitoring in een gemeenschappelijke forum overheid – transportsector, te evalueren en indien nodig op basis daarvan mogelijke strategieën en/of concrete stappen voor te bereiden.

Aandacht voor de sociaal-economische harmonisering.

Het is van uitzonderlijk belang dat de kandidaat-lidstaten voldoen aan de sociale eisen die door de EU worden opgelegd maar vooral dat deze ook in de praktijk concreet worden toegepast. Om optimaal te kunnen voldoen aan de vereisten van de Europese regelgeving op sociaal vlak, acht de commissie het aangewezen dat in de kandidaat-lidstaten het sociaal overleg op een gestructureerde wijze wordt uitgebouwd. De huidige lidstaten kunnen hierbij een voorbeeldfunctie en ondersteunende rol vervullen.

De 'secundaire' transportverbindingen en de infrastructurele missing links moeten eveneens gerealiseerd worden.

De Trans Europese Netwerken (TEN's) kunnen effectief een bijdrage leveren om de mobiliteit en de handel in de nieuwe EU te bevorderen. De commissie vraagt echter ook bijzondere aandacht voor zogenaamde 'secundaire' verbindingen, die een aanvulling vormen op de TEN's. Voor de transportsector in Vlaanderen is het met het oog op de vrijwaring van de eigen concurrentiepositie immers van levensbelang dat een aantal absoluut noodzakelijke infrastructurele missing links zo spoedig mogelijk worden gerealiseerd en dat prioritaire aandacht wordt besteed aan het onderhoud van de infrastructuur.

Pro-actieve aanpak op het vlak van verkeersveiligheid in het wegtransport noodzakelijk.

Een zo snel mogelijke volledige overname, toepassing en controle van het acquis communautaire door de nieuwe lidstaten is ook met het oog op de verkeersveiligheid absoluut noodzakelijk. De commissie pleit voor een rigoureuze en pro-actieve aanpak. Deze moet leiden tot de realisatie van een efficiënt verkeersveiligheidsmanagement. Er moet op korte termijn een beleidsondersteunend instituut voor ongevallenanalyse worden opgericht dat belast is met onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van ongevallen en met het uitwerken van normen, doelstellingen en aanbevelingen om toekomstige ongevallen zoveel mogelijk te vermijden.

Betere controle van de veiligheid op zee en in de havens.

De uitbreiding van de EU moet worden aangegrepen om de eisen waaraan op Europese havens varende schepen moeten voldoen niet alleen uit te breiden met technische bepalingen voor de bouw en het onderhoud van de schepen maar ook met sociale normen. Schepen die niet aan de technische eisen voldoen of met ondergekwalificeerde en onderbetaalde bemanning zouden best de toegang tot de havens worden ontzegd. Dit vergt uiteraard een globale Europese aanpak.

Maar het belet niet dat de lidstaten, onder meer via fiscale maatregelen, individuele maatregelen treffen om te bevorderen dat zoveel mogelijk schepen weer overschakelen van het varen onder goedkope vlag naar het opnieuw varen onder de oorspronkelijke vlag. Op die manier kan er vanuit de lidstaten zélf een betere en efficiëntere controle worden uitgeoefend en kan men zich beter beschermen tegen gevaarlijke of verdachte scheepsbewegingen. Met dit doel voor ogen zouden de federale en regionale overheden zich volledig moeten inschakelen in het vooropgestelde Europese Agentschap voor Maritieme Veiligheid en het scheepvaartmanagementsysteem dat de interventie- en controlemogelijkheden coördineert.

2. Inleiding en situering

De Europese Unie maakt zich op voor de grootste uitbreiding uit haar geschiedenis voor wat betreft omvang en diversiteit. Dertien landen hebben het lidmaatschap van de EU aangevraagd. Tien van deze landen – Cyprus, Tsjechië, Estland, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slowakije en Slovenië – treden toe op 1 mei 2004. Bulgarije en Roemenië treden naar alle waarschijnlijkheid toe in 2007. Deze operatie plaatst de Europese Unie, de andere lidstaten, maar ook het economisch en maatschappelijk weefsel en de transportsector in zijn geheel voor nog niet eerder vertoonde uitdagingen. Het Europese beleid zal de komende jaren ongetwijfeld worden beheerst door de uitbreiding en de gevolgen ervan. In het licht van deze uitbreiding hebben de nieuwe kandidaat-lidstaten er zich toe verbonden om het volledige pakket van de Europese regelgeving over te nemen; het zogenaamde “acquis communautaire”.

Het lijkt geen twijfel dat de toetreding van de tien nieuwe lidstaten (en nog eens twee in 2007) een impact zal hebben op de ontwikkelingen in de huidige lidstaten, en dus ook in Vlaanderen. Vlaanderen heeft door de jaren heen een primordiale rol gespeeld als logistieke draaischijf in Europa. Met een goed uitgebouwd wegennet en waterwegennet, performante havens en een spoorwegennet met grote dichtheid heeft Vlaanderen zich in de loop der jaren kunnen ontwikkelen als logistieke hart van Europa. Maar de uitbreiding van de Europese Unie zal ongetwijfeld ook repercussies hebben voor de logistieke sector en de transportactiviteiten in onze regio. Transport en logistiek zijn immers erg concurrentiegevoelige en conjunctuurgevoelige sectoren.

Een groter Europa met een grotere harmonisering en liberalisering biedt ongetwijfeld een aantal nieuwe opportuniteiten voor transport en logistiek. Het wegvallen van de huidige barrières laat in principe meer economische- en transportactiviteiten toe. Gelet op de koppeling tussen transport en economie betekent meer handel ook meer vervoer.

Maar langs de andere kant schuilen er ook enkele adders onder het gras en zijn er nog een aantal grote vraagtekens. Zullen de nieuwe lidstaten er in slagen het acquis communautaire volledig over te nemen? Wat zal er gebeuren indien dit niet het geval blijkt?

Maar belangrijker nog is de vraag of de toetredende lidstaten in staat zullen zijn om het overgenomen acquis communautaire ook effectief en op het terrein toe te passen, administratief te ondersteunen en te controleren.

De sectoriële commissie goederenvervoer wil via deze aanbeveling haar bekommernis uiten over de reële gevaren en bedreigingen voor onze eigen transportsector indien de nieuwe EU-lidstaten er niet in slagen om het volledige acquis communautaire, en meer in het bijzonder de regelgeving op het vlak van vrij verkeer van goederen, vervoersbeleid, sociaal beleid, milieu en fiscaliteit, ook daadwerkelijk toe te passen. Zo zijn er momenteel grote discrepanties tussen de toetredende lidstaten en de meeste huidige lidstaten op het vlak van verloning en sociale verworvenheden, maar ook op milieu-technisch en fiscaal vlak vaart of rijdt het nieuwe Europa met verschillende snelheden.

De aanbeveling is dan ook in de eerste plaats bedoeld als een signaal en dringende oproep aan de Vlaamse overheid, maar ook aan de federale en Europese overheden om bijzonder waakzaam te zijn en zeer alert te blijven voor de al dan niet naleving en de werkelijke toepassing van het acquis communautaire door de kandidaat-lidstaten. Tevens moet rigoureuus worden gewaakt over de handhaving ervan. Degelijke controlemechanismen zijn dan ook van primordiaal belang.

De niet naleving en concrete toepassing van het acquis communautaire kan desastreuze gevolgen hebben voor onze eigen transportsector. In tijden van algemene economische recessie, waarbij de transportsector steeds als één van de eerste slachtoffers kan worden gerekend, is het niet te verantwoorden om alleen maar lijdzaam toe te zien en aan de zijlijn af te wachten. Trouwens ook de verkeersveiligheid dreigt ernstig in gevaar te komen indien het acquis niet op het terrein wordt toegepast. Een pro-actieve aanpak is hier op zijn plaats.

3. Uitbreiding van de Europese Unie

Met de uitbreiding van de Europese Unie naar Oost-Europa neemt de bevolking toe met ruim 20% en het communautaire bruto binnenlands product met 11%. Met de toevoeging van meer dan 75 miljoen nieuwe burgers zal het handelsverkeer en ook de economische bedrijvigheid ongetwijfeld toenemen en wordt een impuls gegeven aan de ontwikkeling en integratie van de gehele Europese economie. De integratie van deze nieuwe lidstaten in de structuren en de marktmechanismen van de huidige EU zal één van de grootste uitdagingen worden.

3.1. De criteria van Kopenhagen: voorwaarden voor toetreding

De Europese Raad van Kopenhagen heeft in juni 1993 beslist dat de geassocieerde landen in Midden- en Oost Europa die dat wensen, lid kunnen worden van de Europese Unie. Tevens werden de voorwaarden voor het lidmaatschap vastgelegd, de zogenaamde criteria van Kopenhagen. Volgens deze criteria vereist het lidmaatschap dat de kandidaat-lidstaten :

- Komen tot stabiele instellingen die de democratie, de rechtsorde, de mensenrechten en het respect voor minderheden garanderen. Deze politieke criteria werden met de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam in 1999 als grondwettelijke beginselen verankerd.
- Beschikken over een functionerende markteconomie alsook over het vermogen om de concurrentiedruk en de marktkrachten binnen de EU het hoofd te bieden. Dit zijn de economische criteria.

In het kader van deze aanbeveling is het belangrijkste criterium, de overname en de uitvoering van de EU-wetgeving door de nieuwe lidstaten; het zogenaamde *acquis communautaire*.

- De kandidaat-lidstaten moeten volgens dit criterium de doelstellingen van een politieke, economische en monetaire unie onderschrijven en de geldende EU-regelgeving overnemen en in de eigen wetgeving implementeren. Op de Europese Raad Van Madrid in 1995 werd beklemtoond dat het hierbij niet alleen belangrijk is dat het *acquis* wordt opgenomen in de nationale wetgeving van de kandidaat-lidstaten, maar dat ook moet worden gegarandeerd dat het *acquis* daadwerkelijk wordt uitgevoerd via passende bestuurlijke en gerechtelijke structuren. Hiertoe beoordeelt de Europese Commissie in periodieke verslagen de vorderingen inzake wetgeving en effectief overgenomen of uitgevoerde maatregelen door de kandidaat-lidstaten.

3.2. Het *acquis communautaire*

Het beginselbesluit betreffende de uitbreiding van de EU met de geassocieerde landen van Midden- en Oost-Europa werd door de Europese Raad van Kopenhagen genomen. Deze Raad stelde ook de criteria vast waaraan de kandidaat-lidstaten vóór hun toetreding zullen moeten voldoen (zie punt 3.1). In deze criteria zit het zogenaamde *acquis communautaire* vervat.

Het *acquis communautaire* houdt in dat van de nieuwe lidstaten wordt geëist dat zij de waarden van de EU eerbiedigen en het volledige scala aan EU-regels, -werkzaamheden en –gedachtegoed overnemen. Aan de toetredende lidstaten wordt gevraagd hun eigen nationale regels en werkzaamheden aan te passen aan die van de EU.

Het acquis communautaire bestaat uit 31 hoofdstukken, waarin de EU-regels zijn onderverdeeld. Zo omvat hoofdstuk 9 bijvoorbeeld de EU-regels met betrekking tot het vervoersbeleid.

De aspirant-lidstaten zijn vanaf 1998 onderhandelingen begonnen met de EU om tot een overeenstemming te komen over wanneer en hoe elk van de landen toe kan treden. Deze onderhandelingen zijn zoals hiervoor reeds aangehaald gebaseerd op het beginsel dat elke nieuwe lidstaat de volledige verzameling bestaande regels en wetgeving moet overnemen. De feitelijke onderhandelingen blijven beperkt tot die delen van het acquis waarvan de kandidaten hebben aangegeven dat zij er bij toetreding niet volledig aan kunnen voldoen, en waarvoor zij indien mogelijk om een overgangsregeling verzoeken.

Het acquis is in fine niet onderhandelbaar. Dit neemt niet weg dat de EU wél overgangsmaatregelen toelaat en dat de toetredende lidstaten kunnen onderhandelen over tijdelijke overgangsmaatregelen en overgangstermijnen. Zo zijn er momenteel reeds diverse belangrijke overgangsmaatregelen voorzien voor de nieuwe lidstaten (bijv. op het vlak van cabotage, de afmetingen en gewichten van de voertuigen, ...)¹.

De Europese Raad van Madrid in 1995 stelde dat elke aspirant-lidstaat zijn bestuurlijke structuur dient aan te passen, zodat de EU-wetgeving niet alleen afdoende wordt omgezet op nationaal niveau, maar ook doeltreffend wordt uitgevoerd door middel van passende bestuurlijke en juridische structuren. Op de Europese Raad van Nice in 2000 werd de aspirant-lidstaten gevraagd de noodzakelijke hervormingen ter voorbereiding op de toetreding door te zetten en te versnellen.

Maar gelet op o.m. de overgangsregelingen die er op diverse domeinen inmiddels zijn vastgelegd voor het merendeel van de nieuwe lidstaten, zeker ook op het vlak van het goederenvervoer, staat nu al vast dat de kandidaat-lidstaten tegen 2004 niet allemaal aan de initiële toetredingsvoorwaarden zullen voldoen. De politieke druk is inmiddels te groot geworden om de uitbreiding van de Europese Unie nog verder uit te stellen. De uitbreiding zal in 2004 derhalve plaatsvinden zonder dat het acquis communautaire in zijn totaliteit is overgenomen.

¹ Zie ook punt 5.1.2.3.

3.3. Enkele recente Europese initiatieven voor een grotere harmonisering in de transportsector

In dit hoofdstuk worden enkele relevante recentere Europese regelgevingen en initiatieven opgesomd die in eerste instantie het gemeenschappelijk vervoerbeleid mee onderbouwen, maar vooral ook omdat zij in veel gevallen van fundamenteel belang zijn voor het mededingingsklimaat in de vervoersector. Dit limitatief overzicht van Europese initiatieven heeft dus niet tot doel een volledige lijst van alle verordeningen, richtlijnen, enz op te nemen.

Algemeen

Het Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen" van september 2001 omvat nieuwe politieke richtsnoeren voor het toekomstig Europees vervoersbeleid. Aandachtspunten hierbij zijn:

- De voltooiing van de interne markt voor vervoer (geleidelijke openstelling van de spoorwegmarkt, liberalisering van de havendiensten,..)
- Waarborgen voor een duurzame ontwikkeling van vervoer (bevorderen van intermodaal vervoer,...)
- Totstandbrenging van grote netwerken in Europa (prioriteit aan de financiering van het opheffen van infrastructurele knelpunten in de TEN's, aansluiting TEN's op de netwerken van de kandidaat-lidstaten, toerekenen van externe kosten aan de gebruikers,...)
- Versterking van de veiligheid (oprichting Europese agentschappen voor de veiligheid in de sector van het spoorwegvervoer, de maritieme sector en de luchtvaart, ...).

Wegvervoer

Arbeidstijden, rij- en rusttijden

Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de **organisatie van de arbeidstijd** van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen.

De gemiddelde arbeidstijd per week wordt vastgesteld op 48 uur. Zij mag tot 60 uur worden verhoogd indien, gerekend over vier maanden, een gemiddelde van 48 uur per week niet wordt overschreden. Voor rijdend personeel is de arbeidstijd de som van de in de verschillende ondernemingen gewerkte uren. Voor nachtarbeiders bepaalt de richtlijn dat de arbeidstijd per etmaal niet meer dan 8 uur mag bedragen (10 uur indien, gerekend over twee maanden, het gemiddelde van 8 uur per dag niet wordt overschreden).

De richtlijn is van toepassing op alle rijdend personeel in het wegvervoer dat in dienst is bij in een lidstaat gevestigde ondernemingen, alsmede op eigen rijders (hoewel de zelfstandige vervoerders ten vroegste vanaf 23 maart 2009 onder de bepalingen van de richtlijn vallen).

De **Verordening 3820/85/EEG** van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde **voorschriften van sociale aard** voor het wegverkeer, bevat zeer belangrijke bepalingen op sociaal gebied. Deze verordening bepaalt de maximum rijduur, de minimum rusttijd, de samenstelling en de minimumleeftijd van de bemanning en dit zowel voor internationaal als voor nationaal vervoer. De richtlijn bevat o.m. volgende bepalingen :

- De dagelijkse rijtijd mag niet meer dan 9 uur bedragen (mag tweemaal per week verlengd worden tot 10 uur);
- De totale rijtijd mag niet meer bedragen dan 90 uur in twee weken;
- Na 4 ½ rijden moet de bestuurder een onderbreking van ten minste 45 minuten in acht nemen, tenzij hij aan de rusttijd begint;
- In elke periode van 24 uur geniet de bestuurder een dagelijkse rusttijd van ten minste 11 achtereenvolgende uren

Recent werd voorgesteld om verordening 3820/85 op de rij- en rusttijden aan te passen. In dit voorstel wordt o.a. de dagelijkse rusttijd met een uur verlengd tot 12 uur. Ook worden de mogelijkheden tot uitzonderingen op de rij- en rusttijden beperkt, waardoor de verordening een ruimer toepassingsgebied krijgt.

Controle

De controle op de naleving van de verordening op de rij- en rusttijden werd geregeld door **Verordening 3821/85/EEG** van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, de tachograaf. De verordeningen is niet enkel van toepassing op werknemers maar ook op zelfstandige ondernemers en op ondernemingshoofden die zelf een voertuig besturen.

Recent werd verordening 3821/85/EEG gewijzigd door **Verordening 2135/98** op de **digitale tachograaf**. Volgens deze verordening moeten nieuwe bussen en vrachtwagens vanaf 5 augustus 2004 uitgerust worden met een digitale tachograaf. Dit Europese besluit gaat in principe op voor alle lidstaten van de Europese Unie, maar uit diverse rapporten blijkt dat de meeste kandidaat-lidstaten (behalve Hongarije misschien) deze deadline niet halen (en dat er overgangstermijnen worden voorzien). Met de digitale tachograaf zou in principe in de hele verruimde EU een uniforme en effectieve controle kunnen plaatsvinden. Door de talrijke overgangstermijnen voor de implementatie van de digitale tachograaf zal dit de eerstkomende jaren echter niet mogelijk zijn.

Vermeldenswaard is ook het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende een regeling voor technische controles aan de wegwijk van bedrijfsvoertuigen in de Gemeenschap. Bij dit voorstel wordt een juridisch kader vastgelegd voor de technische controles aan de wegwijk van zware bedrijfsvoertuigen voor het vervoer van personen en goederen.

Het voorstel houdt een aanvulling in van Richtlijn 96/96/EG waarbij voor bedrijfsvoertuigen een verplichte jaarlijkse technische controle in een controlecentrum wordt ingevoerd. Controles aan de wegwijk zijn controles waarbij op het grondgebied van de Gemeenschap aan het wegverkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen onaangekondigd worden gecontroleerd. Zij worden uitgevoerd door de autoriteiten langs de weg, in havens of op alle andere geschikte plaatsen.

Belangrijke vaststelling is dat de strafrechtelijke sancties voor het overtreden van de Europese regelgevingen grotendeels een nationale aangelegenheid blijven. Op dit vlak is van harmonisering dus nog geen sprake.

Toegang tot het beroep

Richtlijn 96/26/EEG van de Raad van 29 april 1996 inzake de **toegang tot het beroep** van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, bepaalt onder meer dat ondernemingen die het beroep van wegvervoerder wensen uit te oefenen en die in een Europese lidstaat wenst te opereren aan drie basisvoorwaarden moet voldoen: hij moet betrouwbaar zijn (een attest van goed gedrag en zeden kunnen voorleggen), hij moet over voldoende financiële draagkracht beschikken en hij moet aan de voorwaarden van vakbekwaamheid voldoen.

Aangezien de lidstaten in de praktijk nog de ruimte hebben om deze voorwaarden tot op zekere hoogte zelf in te vullen, is het niet ondenkbaar dat er op het vlak van de toegang tot het beroep grote verschillen tussen de lidstaten bestaan.

Aan deze bekommernis wordt deels tegemoetgekomen door de nieuwe Richtlijn over de vakbekwaamheid, de opleiding en de nascholing.

Vakbekwaamheid en opleiding

De nieuwe **Richtlijn 2003/59/EG** betreffende de **vakbekwaamheid, de opleiding en de nascholing** van (bepaalde) bestuurders in het goederen- en personenvervoer voorziet dat bestuurders een getuigschrift van vakbekwaamheid moeten hebben². Op dit ogenblik geldt slechts in een paar lidstaten een verplichte bestuurdersopleiding en oefenen de meeste vrachtwagenchauffeurs hun beroep uitsluitend uit op basis van een rijbewijs. De Richtlijn voorziet in een verplichting om een basiskwalificatie te verkrijgen en nascholing te volgen. De Richtlijn is van toepassing voor onderdanen van een EU-lidstaat én voor chauffeurs uit derde landen die in dienst werken voor een in een lidstaat gevestigde onderneming.

² Chauffeurs van voertuigen waarvoor rijbewijzen C en D (+ varianten) verplicht zijn.

Voor de basiskwalificatie moeten de lidstaten de bepalingen tegen 10 september 2009 toepassen. Wat de nascholing betreft voorziet de richtlijn vijf jaar daarna; dus 2014.

Toerekening van infrastructuurkosten

De Europese Commissie keurde onlangs het voorstel van richtlijn goed tot **wijziging van de richtlijn 1999/62/EG** betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (**eurovignet**). Daarmee wordt een harmonisatie van de verschillende nationale tolsystemen beoogd. De nieuwe richtlijn zal van toepassing zijn op alle vrachtoertuigen met een totaal toegelaten gewicht van meer dan 3,5 ton, terwijl dit nu nog 12 ton is. Het nieuwe tolheffingconcept zal van toepassing zijn op het trans-Europese netwerk en op de alternatieve wegen. De tolheffing zal variëren naargelang de afgelegde afstand, de euronorm van het voertuig en sommige externe kosten. De ontvangsten die eruit voortvloeien zullen moeten gebruikt worden voor het onderhoud van het wegennet en ten behoeve van de vervoersector.

Binnenvaart

Liberalisering

Het belangrijkste communautaire initiatief ten behoeve van de binnenvaart in de laatste jaren was de volledige *liberalisering van de markt* met ingang van 1 januari 2000. Daarmee is nu het toerbeurtsysteem opgeheven, wordt een open toegang tot de markt gegarandeerd en kan er vrij over de prijzen worden onderhandeld.

Capaciteit binnenvaartvloot

Als gevolg van de Europese "oud voor nieuw" regeling is de overcapaciteit in de binnenvaartsector aanzienlijk gedaald. De totale omvang van de vloot is met 15% teruggelopen, terwijl de vloot zélf is gemoderniseerd.

Harmonisering van de voorschriften

Er zijn ook communautaire maatregelen genomen om de voorschriften voor de binnenvaart te harmoniseren. Dit is gebeurd voor het vaarbewijs en voor de technische voorschriften voor de schepen.

Richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale **vaarbewijzen** voor binnenvaartuigen voorziet in de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenschepen in de Gemeenschap om te voorkomen dat de concurrentieverhoudingen tussen de vervoerders worden scheefgetrokken en om de binnenvaart veiliger te maken.

EU - programma's

De EU steunt het programma voor onderzoek en ontwikkeling **ALSO DANUBE** dat erop gericht is om het gebruik van de Donau als intermodale transportroute te stimuleren en de integratie van de nieuwe lidstaten in de EU te vergemakkelijken.

Het programma doet dit door het opzetten van een centraal toegankelijke database die het toezicht op de regionale binnenvaart koppelt aan het logistieke beheer. Hierdoor ontstaat één loket dat real-time-informatie over het vervoer levert, alsook een betere communicatie en logistieke diensten die zijn afgestemd op de te vervoeren vracht.

Spoorwegvervoer

In haar Witboek van 1996 heeft de Europese Commissie een strategie omschreven voor het opnieuw doen opleven van de spoorwegen in de EU onder meer door de vrije toegang tot het geheel van de vervoersactiviteiten en de openbare diensten te waarborgen. Er werd een exploitatievergunning ingevoerd, teneinde het recht van toegang tot de spoorweginfrastructuur te uniformiseren. Er werd ook een stelsel ontwikkeld waarmee een niet-discriminerende toewijzing van de infrastructuurcapaciteit kan worden gewaarborgd.

Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van **exploitatievergunningen** aan spoorwegondernemingen³ heeft betrekking op de criteria voor de verlening, de verlenging of de wijziging van vergunningen door een lidstaat aan spoorwegondernemingen die in de Gemeenschap gevestigd zijn. De lidstaten moeten een instantie aanwijzen die verantwoordelijk is voor het verlenen van exploitatievergunningen aan spoorwegondernemingen. Richtlijn 95/18/EG is niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads- en voorstadsvervoerdiensten of regionale vervoerdiensten verrichten of op spoorwegondernemingen en internationale groeperingen waarvan de activiteit beperkt is tot de levering van shuttlediensten voor het vervoer van wegvoertuigen door de kanaaltunnel.

³ gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001.

Richtlijn 2001/12/EG heeft de bedoeling om de bepalingen van Richtlijn 95/18/EG uit te breiden tot de exploitatievergunningen van alle in de Gemeenschap gevestigde spoorwegondernemingen (met uitsluiting van bepaalde ondernemingen waarvan de activiteit is beperkt tot bepaalde diensten, bijvoorbeeld lokale of regionale diensten), dit teneinde de voorwaarden te harmoniseren onder dewelke die ondernemingen hun activiteit kunnen ontwikkelen op een uniforme en niet-discriminerende basis en te voorkomen dat de vergunningsvoorwaarden een belemmering voor toetreding tot de markt vormen. De geldigheid van de vergunningen wordt uitgebreid tot het gehele grondgebied van de Europese Unie.

Interoperabiliteit

Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem stelt de voorwaarden vast waaraan moet worden voldaan om op het grondgebied van de EU de interoperabiliteit van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem te verwezenlijken. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming, de herinrichting, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in gebruik zullen worden genomen, alsmede de kwalificaties en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften van het personeel dat bij de exploitatie betrokken is.

Deze richtlijn legt de fundamenten voor een architectuur op drie niveaus: de essentiële eisen waaraan het systeem moet voldoen, de technische specificaties inzake de interoperabiliteit, die binnen de door de richtlijn uitgetekende klijtlijnen moeten worden uitgewerkt en het geheel van de andere Europese specificaties, met name de Europese normen van de Europese normalisatie-instellingen .

Oprichting Europees spoorwegagentschap

Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau dat belast wordt met de uitwerking van gemeenschappelijke oplossingen voor veiligheids- en interoperabiliteitsproblemen met het oog op de totstandbrenging van een veilige, geïntegreerde en concurrerende spoorwegruimte zonder grenzen.

In de huidige situatie ondervindt het vervoer per spoor in de lidstaten grote moeilijkheden, meer bepaald: spoorwegmaatschappijen die niet weten waar hun transporten zich bevinden, onvolledige informaticanetwerken, er bestaan verschillende spoorbreedten binnen de Unie, er gelden onverenigbare nationale regels, enz..

Het concurrentievermogen van de spoorwegen, met name wat het vrachtvervoer betreft, wordt momenteel o.m. beperkt door verschillen tussen de lidstaten op het gebied van het materieel, de technologie, de seinsystemen, de veiligheidsregels, de verschillende tractiestromen en de snelheidsbeperkingen, enz.

De hoofdpdracht van het Bureau is de Commissie en de lidstaten op technisch gebied bij te staan teneinde het niveau van interoperabiliteit en veiligheid van het Europese spoorwegsysteem te verbeteren.

Maritiem

Met het oog op de toepassing van dezelfde **arbeidsvoorwaarden** op zeevarenden uit derde landen en zeevarenden uit de Gemeenschap om oneerlijke concurrentie te voorkomen, heeft de Europese Commissie een **voorstel voor een Richtlijn** (van 29 april 1998) ingediend inzake de bemanning van schepen die geregeld personen en vracht vervoeren of veerdiensten tussen de lidstaten onderhouden. Deze ontwerpakte werd door de Raad niet weerhouden omdat hij in tegenspraak was met de internationale regelgeving.

Er kon namelijk worden vastgesteld dat het aantal uit de Gemeenschap afkomstige zeevarenden aan boord van schepen onder de vlag van een lidstaat in tien jaar tijd (1985-1995) met 37% is gedaald, het aantal zeevarenden dat geen onderdaan van de Unie is met 14% is toegenomen en dat 51% van de verloren gegane arbeidsplaatsen te wijten is aan overbrenging van de vlag naar een ander land.

De ontwerpakte heeft betrekking op de onderdanen en scheepvaartmaatschappijen die onderdanen van derde landen in dienst hebben op hun schepen. Het voorstel bepaalt dat onderdanen en zeescheepvaartmaatschappijen op onderdanen uit een derde land die op hun schepen werken, de arbeidsvoorwaarden moeten toepassen die in wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen en/of cao's of arbitrale beslissingen zijn vastgesteld en door alle betreffende zeevaartmaatschappijen op nationaal niveau moeten worden nageleefd.

Richtlijn **1999/63/EG** van de Raad van 21 juni 1999 inzake de Overeenkomst betreffende de **organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden**, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) regelt de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van zeevarenden door vaststelling van minimumvoorschriften voor de werktijden.

De werk- en rusttijden worden als volgt vastgesteld:

- de maximumarbeidstijd mag niet langer zijn dan: 14 uur per 24 uur; 72 uur per 7 dagen;
- de minimumrusttijd mag niet korter zijn dan: 10 uur per 24 uur; 77 per 7 dagen.

Gecombineerd vervoer

In 1992 werd het PACT programma (Pilot Actions for Combined Transport) gelanceerd waarbij in totaal 53 miljoen euro ter beschikking werd gesteld aan bedrijven die bereid waren om het concurrentievermogen te verbeteren van het gecombineerd vervoer per spoor, binnenvaart en short sea shipping. Tussen 1992 en 2000 zijn bijna 170 projecten opgestart. Het PACT-programma is thans afgelopen, maar in 2003 is een soortgelijk programma opgestart - Marco Polo – dat tot doel heeft om tegen 2010 nog eens 12 miljard tonkilometer aan vracht van het bestaande wegennet te halen, door opnieuw steun te verlenen aan bedrijven die bereid zijn om het intermodaal vervoer een kans te geven.

4. De transportmarkt – een situatieschets

De meerderheid van Europese landen wordt sinds een aantal jaren geconfronteerd met een ware mobiliteitsexplosie, zowel op het vlak van personenverkeer als wat betreft het goederenvervoer. Alsmear meer ook krijgt men als gevolg van de enorme mobiliteitsevolutie af te rekenen met de negatieve effecten ervan : toenemende mobiliteitsproblemen, toenemende verkeersonveiligheid, enz. Een aantal trends en evoluties op demografisch, sociaal, economisch, politiek en logistiek vlak hebben een wezenlijke impact (gehad) op de transportmarkt. Zo verklaren sociaal-demografische factoren zoals de bevolkingsaan-groei en de stijging van de welvaart (en het besteedbaar inkomen) voor een aanzienlijk deel de groei van transport (vooral via de weg) in de laatste decennia. De vraag naar vervoer is spectaculair gegroeid.

Gewijzigd consumentengedrag en de nieuwe logistieke concepten om hieraan tegemoet te komen hebben ook aanleiding gegeven tot een grotere mobiliteitsvraag. Bedrijven spelen alsmear meer in op wisselende consumentenvoorkeuren. Er worden alsmear meer varianten van producten aangeboden. Door deze individualisering en productie op maat worden van eenzelfde product ook kleinere hoeveelheden geproduceerd. Dit betekent ook dat producten een altijd kortere levenscyclus hebben en dat bedrijfsprocessen ruimtelijk worden opgesplitst. Op alle schaalniveaus nemen de toeleverings- en uitbestedingsrelaties tussen de bedrijven toe. Deze ontwikkelingen nopen ook tot een andere organisatie van logistiek en transport. Een logistiek concept zoals “just in time” bijvoorbeeld speelt hierop in. Men is opgeschoven in de richting van een netwerkeconomie en een netwerksamenleving.

Daarnaast hebben uiteraard ook de mondialisering en globalisering van de markt en de voltooiing van de Europese liberalisering op het vlak van transport geleid tot een substantiële toename van het vervoer. De markten zijn opener geworden als gevolg van de toenemende vrijhandel, deregulering en harmonisatie.

Vrij verkeer van personen en goederen hebben geleid tot een globalisering van de Europese markt. De uitbreiding van de EU naar Oost-Europa toe zal daarenboven een nieuwe impuls geven aan de groei en de schaalvergroting van grensoverschrijdende verkeers- en vervoersrelaties. Dit betekent uiteraard ook dat de eigen traditionele markten geconfronteerd zullen worden met nieuwe buitenlandse toetreders en mobiliteitsstromen.

Deze tendensen op het vlak van logistiek en mobiliteit weerspiegelen zich in de cijfers. Het rapport *“Trends in the transport sector 1970 – 2000”* van de ECMT⁴ van 2001 wijst op enorme stijging van het wegvervoer in de laatste decennia die zelfs nog uitgesprokener is dan de stijging van het personenverkeer over de weg. Tussen 1970 en 2000 is het wegvervoer in West-Europa toegenomen met een factor 3,25. Het vervoer via de binnenvaart steeg in diezelfde periode met 21 %, maar vooral de evolutie van het spoorvervoer is zeer matig: +8 % over een periode van 30 jaar (tussen 1990 en 1999 kan er zelfs een daling van 7 % worden genoteerd). Binnen de EU bedraagt het aandeel van het wegvervoer in het totale goederenvervoer 74,7 %, tegenover 13,4 % voor het spoorvervoer en 6,8 % voor de binnenvaart. Tussen 1985 en 2000 is zowel het goederenvervoer als het personenvervoer over de weg in Europa zelfs sneller gestegen dan het Bruto Binnenlands Product⁵.

Het wegvervoer op Belgisch grondgebied door Belgische én in de Europese Unie geïmmatriculeerde voertuigen steeg tussen 2001 en 2002 met 8,2%, uitgedrukt in tonkilometer (van 43,5 miljard tonkm naar 47 miljard tonkm).

Het vervoer op Belgisch en buitenlands grondgebied door in België geïmmatriculeerde voertuigen kende tussen 2001 en 2001 een stijging van slechts 0,7% (van 53,15 miljard tonkm naar 53,53 miljard tonkm) waardoor men eerder kan spreken van een stagnatie van het Belgisch wegvervoer in 2001.

Een andere belangrijke vaststelling is dat ondanks de fundamentele inspanningen vanuit Europa, het gecombineerd vervoer (op enkele uitzonderingen na) niet de verhoopte stijging kent; integendeel. Recente gegevens wijzen uit dat het gecombineerd spoor/weg vervoer de laatste jaren stagneert en zelfs licht achteruit gaat. De gecombineerd vervoersector in zijn totaliteit liet tijdens het eerste semester van 2003 een daling van 1,3% optekenen ten aanzien van dezelfde periode van vorig jaar.

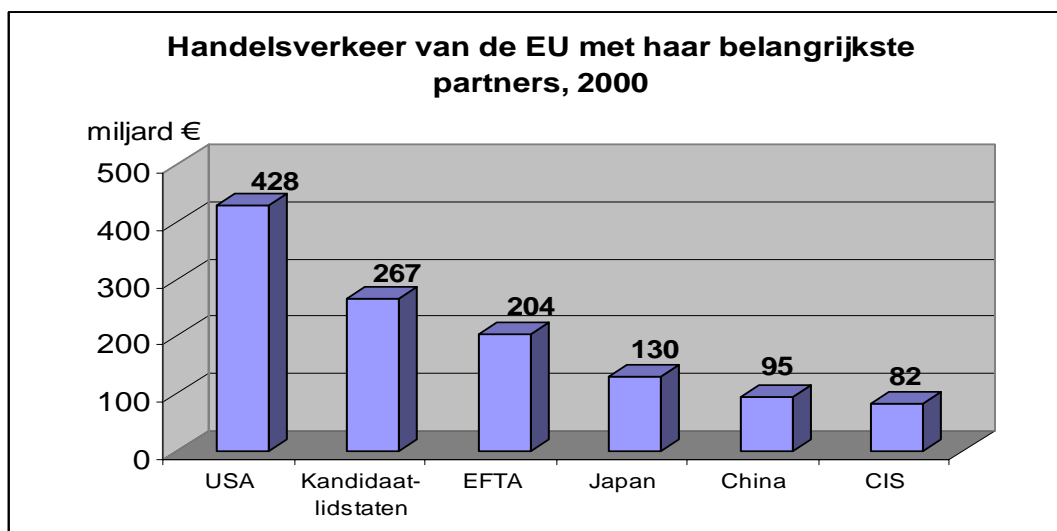
En de toetredende lidstaten?

Een decennium na de verdwijning van het ijzeren gordijn zijn de voormalige Oostbloklanden - de nu toetredende EU-lidstaten - een belangrijke economische regio geworden voor de Europese Unie.

⁴ European Conference of Ministers of Transport.

⁵ H. Meersman en E. Van de Voorde. ECOMM congres 2002. Gent .

In 2000 waren de toetredende lidstaten (+ Turkije) na de Verenigde Staten de tweede grootste handelspartner van de EU, met een aandeel van ca 14%⁶. In onderstaande grafiek zijn de totale import en export van de EU met haar belangrijkste partners weergegeven.



Bron: Eurostat

De handel vanuit de huidige EU met de toetredende lidstaten (inclusief Turkije) overtreft met 267 miljard € o.m. de handelsstromen met de EFTA-landen en met Japan. Omgekeerd is de Europese Unie veruit de belangrijkste handelspartner van de kandidaat-lidstaten, met een aandeel van zo'n 65% in 1999. De dynamische groei van de handel tussen de Europese Unie en de toetredende lidstaten – tussen 1995 en 2000 nam de totale handel toe met 120% - veronderstelt eveneens een enorme expansie in de vraag naar.

Er zijn een aantal opvallende verschillen tussen de EU-lidstaten en de kandidaat-lidstaten op het vlak van transport. Eerst en vooral wat de modal split in het goederenvervoer betreft. In West Europa is het wegvervoer sedert lang de dominante vervoersmodus. Het spoorvervoer komt op de tweede plaats op het vlak van goederenvervoer. In de kandidaat-lidstaten heeft het spoorvervoer steeds een heel groot aandeel in de modal split gehad (in 1995 nog een aandeel van 51%). Sinds 1998 overtreft het wegvervoer echter het spoorvervoer, maar het spoorandeel blijft (voorlopig?) groot: 41,4% in 2001 tegenover 13,8% in de EU.

Eurostat vermeldt dat het spoorwegnetwerk in de toetredende lidstaten (in 1999) een grotere densiteit heeft dan in de EU: 60,6 km/1000 km² ten opzichte van 48,1 km/1000km². Het spoor netwerk wordt in de toetredende lidstaten ook twee maal zoveel gebruikt voor goederenvervoer dan in de EU. In 1999 werd in de EU 1,3 miljoen tonkm per kilometer spoor vervoerd; in de toetredende lidstaten was dit 2,5 miljoen tonkm per kilometer.

⁶ Deutsche Bank Research.2003.

Maar de opmerkelijkste vaststelling is dat in de toetredende lidstaten van Centraal- en Oost-Europa de traditioneel sterke positie van het spoorvervoer de laatste jaren in almaar meer staten heel fors achteruitgaat als gevolg van een explosieve toename van het wegvervoer.

Vooraf in het goederenvervoer is deze toename substantieel. Eén van de hoofdoorzaken van deze evolutie is de heroriëntatie van de handelsstromen. Na het uiteenvallen van het Oostblok, is er een totale heroriëntatie van de handel gebeurd in de voormalige Oostbloklanden, met name zoals eerder gezegd een enorme groei van de export naar de EU en een nog grotere toename van de import vanuit de EU. Deze heroriëntatie heeft enerzijds geleid tot een aanzienlijke vermindering van het vervoer van zware bulkgoederen, die vooral via de spoorwegen over middellange en lange afstand worden vervoerd en anderzijds tot een grotere samenwerking met landen uit de EU, waar het wegvervoer al geruime tijd een veel groter aandeel heeft dan het spoorvervoer.

In 1980 gebeurde nog 72 % van het goederenvervoer in Centraal en Oost-Europa via de trein. In 2001 is het aandeel van het spoor gedaald tot slechts 41 %. Het aandeel van het wegvervoer steeg in diezelfde periode van 25 % naar meer dan 56 %. Sinds 1995 is er een forse acceleratie in de toename van het wegvervoer. In het licht van de geplande EU-uitbreiding zal het vervoersbeleid - ook in Vlaanderen - onvermijdelijk rekening moeten houden met deze evolutie.

De toekomst

Alle voorspellingen voor de toekomstige ontwikkeling van het goederenvervoer in de Oost-Europese landen en voor het grensoverschrijdende vervoer met de EU hebben één ding gemeen: een forse stijging.

Het Prognos Instituut raamt de groei van het goederenvervoer in de 5 landen van de zogenaamde Luxemburg groep (Tsjechië, Estland, Hongarije, Polen, Slovenië en Cyprus) op meer dan 40 % tussen 1998 en 2015. De grootste groei zal zich ongetwijfeld in het wegvervoer voordoen. Hier wordt een toename van meer dan 70% verwacht in dezelfde periode.

Maar de groei van het grensoverschrijdend goederenvervoer tussen de kandidaat-lidstaten en de EU zal nog veel meer uitgesproken zijn dan de vervoerstoename in de kandidaat-lidstaten zélf. Ramingen voor de periode 1997-2015 gewagen van een vervoerstoename van om en bij de 200%.

De algemene tenor van de voorspellingen is dat de structuur van de transportmarkt in de kandidaat-lidstaten zich trapsgewijs zal aanpassen aan de marktstructuur van de EU. Dat wil zeggen een toenemend belang van het wegvervoer ten koste van het spoorvervoer.

De binnenvaart blijft, evenals in het verleden, in de kandidaat-lidstaten een eerder bescheiden rol spelen. Onder meer de gewijzigde vrachtprofielen (minder vervoer van bulkgoederen, meer half afgewerkte en afgewerkte producten) spelen in het voordeel van het wegvervoer en bemoeilijken de positie van het spoorvervoer en de binnenvaart .

De voornaamste vaststellingen samengevat:

- Het aandeel van het wegvervoer in de EU blijft stijgen
- Het wegvervoer in de EU heeft qua prestaties (tonkm) in zijn globaliteit weinig hinder ondervonden van de neerwaartse industriële en economische conjunctuur. Het aantal tonkm blijft stijgen
- Enorme explosie van het wegvervoer in de kandidaat-lidstaten, ten koste van het spoor en de binnenvaart
- Modal split in de Centraal- en Oost- Europese landen :
 - 1980: weg 25,1% spoor 71,5% binnenvaart 3,4%
 - 2001: weg 56,3% spoor 41,4% binnenvaart 2,3%
- Het gecombineerd vervoer breekt nog steeds niet door. In 1990 bedroeg het aandeel van het gecombineerd vervoer in het totaal vervoer in de EU 5%, tegen 1998 was dit aandeel gestegen tot 8,6%. Sindsdien kan vooral een stagnatie en zelfs lichte daling worden vastgesteld.

5. Implicaties van de uitbreiding

Het Europese beleid, en als dusdanig ook het transportbeleid zal in de komende jaren ongetwijfeld beheerst worden door de uitbreiding. In principe bevinden de landen van Midden- en Oost-Europa zich onder gelijke voorwaarden op dezelfde startlijn. Maar de praktijk wijst uit dat de economische, sociale en ook politieke realiteiten van deze landen nog heel sterk uiteenlopen. Zo bedraagt het BBP per hoofd van de bevolking van de kandidaat-lidstaten slechts 39% van dat van de huidige lidstaten. Dit grote inkomensverschil is één van de belangrijkste hindernissen en uitdagingen voor de toekomst

5.1. Gevolgen van de uitbreiding: kansen en uitdagingen

5.1.1 Potentialiteiten

Groei van het aantal consumenten en van de handel

Door de uitbreiding van de EU naar 25 landen komen 75 miljoen nieuwe consumenten op de interne markt.

Dit zou moeten leiden tot een intensievere handel in goederen en diensten, schaalvoordelen, meer concurrentie meer investeringsstromen en meer economische groei. Als onderdeel van het pretoetredingsproces heeft al een aanzienlijke economische integratie tussen de huidige en de toekomstige lidstaten plaatsgevonden en dit heeft zich o.a. geuit in een versnelde groei van de handel in de afgelopen jaren, zoals in de volgende tabel wordt geïllustreerd:

EU-Handel met Midden- en Oost-Europa (in miljard €)

	invoer	uitvoer	saldo
1995	44,4	53,2	+ 8,8
1996	47,2	63,8	+16,6
1997	56,9	78,7	+21,8
1998	67,9	90,5	+22,6
1999	75,8	93,2	+17,4
2000	97,5	114,7	+17,2
totaal	389,7	494,1	+104,4

Bron: Uitbreiding van de EU. Verslag van Wim Kok aan de Europese Commissie.2003

Het overgrote deel van de handel van de toekomstige lidstaten vindt plaats met de EU. Er wordt geschat dat de huidige EU-lidstaten op termijn in totaal ongeveer 10 miljard euro winst zullen boeken als gevolg van de uitbreiding, waardoor het BNP eenmalig met 0.2% zou toenemen en ongeveer 300.000 arbeidsplaatsen gecreëerd zouden worden.

Ook voor België biedt de uitbreiding van de EU een aantal opportuniteiten, o.m. op het vlak van afzetmarkt voor exportproducten. Er werd berekend⁷ dat vanuit België in 2001 bijna 6 miljard euro aan goederen naar de kandidaat-lidstaten werd geëxporteerd, dat is bijna 3% van onze totale export. Polen, Tsjechië en Hongarije zijn hierbij onze belangrijkste handelspartners. Aangezien België momenteel 27 keer meer handel drijft met de huidige EU-lidstaten dan met de aspirant-lidstaten is er hier dus nog duidelijk een handelspotentieel voorradig. Gezien het potentieel en de exportgerichtheid van België (de Belgische economie bedraagt ca. 3% van de economie van de EU, maar de Belgische export heeft een aandeel van bijna 7% in de totale Europese export) wordt een verdubbeling van de export naar de kandidaat-lidstaten mogelijk geacht.

Groeiende handel en meer goederenstromen betekent ook meer mogelijkheden voor de transportsector. Economische groei is immers nog steeds gekoppeld aan een groeiende vraag naar vervoer⁸.

⁷ ING. Financiële Berichten, mei 2003.

⁸ De groei van goederenvervoer overtreft zelfs de economische groei.

Maar er wordt verwacht dat de economische voordelen relatief veel groter zullen zijn voor de nieuwe lidstaten, aangezien 70% van hun uitvoer naar de huidige EU gaat (tegenover 4% van de EU-uitvoer naar de nieuwe lidstaten).

Grote binnenvaartmarkt – short sea shipping

Tot op heden blijft de binnenvaart om diverse redenen sterk onderbenut en beschikt deze modus zodoende over een ruime marge aan groeimogelijkheden.

Zes van de Midden- en Oost-Europese kandidaat-lidstaten beschikken over een vrij uitgebreid netwerk van binnenwateren. Dit netwerk zal door de uitbreiding van de EU verbonden worden met het bestaande kernnet in West-Europa, waardoor dit wordt uitgebreid met een totale lengte van 9000 km waarop de EU-normen van toepassing zullen zijn.

Bij de uitbreiding zal de Donau de ruggengraat vormen van de verbinding tussen de netten in oost en west. In combinatie met de Rijn zal hierdoor een belangrijke corridor ontstaan tussen de Zwarte Zee en de Noordzee waardoor grotere transportmogelijkheden kunnen worden aangeboden aan bedrijven die op zoek zijn naar nieuwe markten in een groter Europa.

De Europese Commissie verwacht dat de verkeersstromen in alle binnenvaartsectoren en voor alle soorten goederen zowel op middellange (2004 – 2007) als op lange termijn (tot 2020) fors kunnen toenemen. Verreweg het sterkst groeiende marktsegment zou het containervervoer zijn (schattingen van 50% groei tussen 1998 en 2007). Met name in de noord-zuid markt en die van het vervoer over de Rijn zou het containervervoer sterk groeien. De evolutie van het containervervoer over de Donau zal afhankelijk zijn van de verbeteringen die aan de huidige bottlenecks kunnen worden aangebracht (in de nieuwe lidstaten). Het vervoer noord-zuid en dat over de Donau kan met 25 tot 30% toenemen tegen 2007.

De ramingen weerspiegelen zich nu reeds op het terrein in bepaalde marktsegmenten. Zo kan worden vastgesteld dat in de haven van Antwerpen het aandeel van het hinterlandverkeer van containers via de binnenvaart tussen 1995 en 2002 gestegen is van 22,7% naar 31,2%⁹. Er wordt een stijging van de binnenvaarttrafiek van 10% per jaar genoteerd. Het aandeel van het spoor in het container-hinterlandverkeer van de Haven van Antwerpen is ook gestegen; van 5,2% naar 9,3%. Het aandeel van het wegvervoer in dit trafieksegment daalde sinds 1995 van 72,4% tot 59,5%.

De Antwerpse haven streeft ernaar om tegen 2010 het aandeel van de binnenvaart in het hinterlandvervoer van containers op te drijven tot 40% (20% voor het spoorvervoer en 40% voor het wegvervoer). Er wordt verwacht dat de toename van het containervervoer ook de komende jaren zal aanhouden.

⁹ Bron: AGHA

Deze ontwikkeling kan worden gekaderd in een natuurlijke evolutie waarbij de binnenvaart (en eventueel het spoor) zich vooral kunnen ontwikkelen langs bepaalde transportcorridors met een hoge dichtheid, zoals het Rijnbekken, het Albertkanaal of de verbinding tussen Antwerpen en Rotterdam. De aanwezigheid van grote, geconcentreerde en regelmatige vervoersstromen naar en van belangrijke industriële centra en woongebieden in het hinterland biedt dus duidelijk kansen voor de binnenvaart in een verruimd Europa.

In dit plaatje kan ook niet voorbijgegaan worden aan de evolutie van short sea shipping (SSS). Short sea shipping behelst alle vervoer te water, zowel van goederen als passagiers, over een traject dat gedeeltelijk op zee ligt en waarbij de oceaan niet wordt gekruist. In het bijzonder gaat het om de vaart langs de Europese kusten, met inbegrip van de Noordzee, de Middellandse zee, de Zwarte zee en de Oostzee.

Recente cijfers over SSS vanuit de Vlaamse havens tonen duidelijk aan dat SSS in de lift zit. In 2002 werd vanuit de 4 Vlaamse zeehavens 97 miljoen ton goederen verscheept via SSS. Dit vertegenwoordigt ca. 50% van de totale goederenoverslag in de Vlaamse zeehavens en bijna een miljoen ton meer dan in 2001. De stijging van SSS wordt vooral gegenereerd door de containertrafiek en het ro-ro-vervoer. Met de verruiming van de EU en de daarmee gepaard gaande harmonisering vergroten ook de mogelijkheden van het vervoer via short sea shipping. Verschillende nieuwe kandidaat-lidstaten liggen namelijk binnen de marktactieradius van het SSS vervoer (bijv. de Baltische staten).

Koppeling van de spoorwegnetwerken

De meeste van de kandidaat-lidstaten beschikken over een vrij uitgebreid maar enigszins verouderd spoorwegennet. De meeste spoorweginfrastructuur is er gedeeltelijk voor handen. Het goederenvervoer via het spoor heeft er dan ook steeds een heel prominente plaats ingenomen. Indien een koppeling van de verschillende nationale spoorwegsysteem (hét grootste knelpunt momenteel) kan worden gerealiseerd en de interoperabiliteit een feit is, kunnen deze spoorwegnetten volwaardig worden ingeschakeld in het Trans-Europees Spoorwegennetwerk en kan het spoorwegvervoer stilaan weer haar alsmaar slinkende aandeel in de modale verdeling van het goederenvervoer opkrikken.

Momenteel zijn de grote, veelal technische verschillen tussen de spoorwegennetwerken en –systemen in de diverse lidstaten (en zeker ook in de kandidaat-lidstaten) de grootste hinderpaal om een coherent Europees spoorwegbeleid en spoorvervoer uit te bouwen. Daarenboven hebben de kandidaat-lidstaten ook af te rekenen met een enigszins verouderd netwerk en verouderd voertuigenpark.

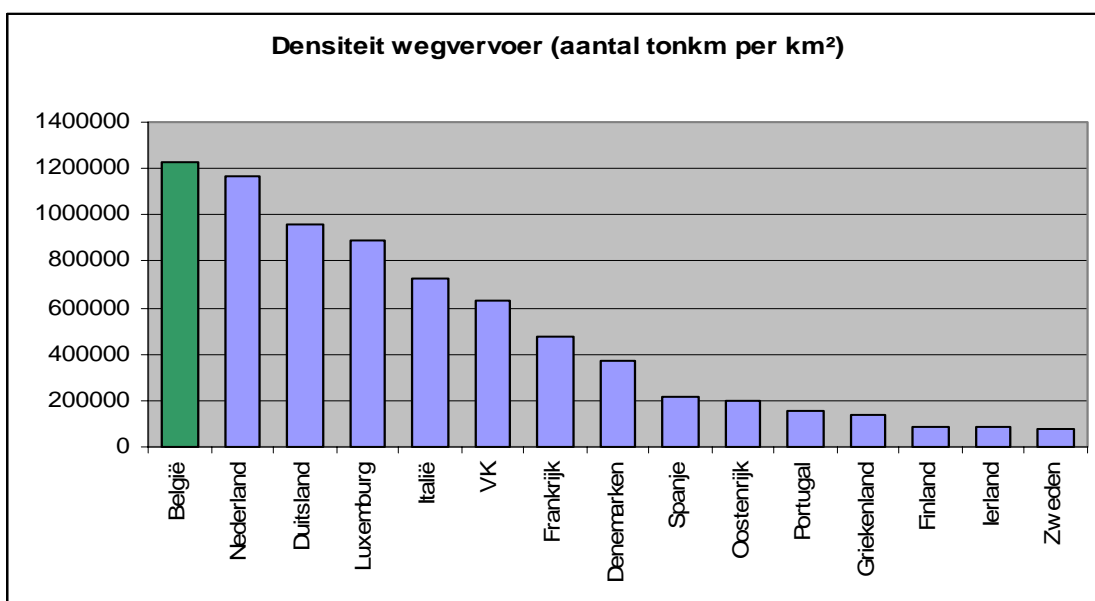
Mits de uitvoering van de nieuwe Europese regelgeving m.b.t. het spoorvervoer (zie hoger) en de nodige investeringen op het vlak van interoperabiliteit en vernieuwing, kunnen de spoorwegen voor bepaalde productcategorieën inspelen op de grotere vervoersafstanden die binnen een verruimde EU nu mogelijk worden.

Transport is van uitzonderlijk economisch en sociaal belang voor onze regio

Vervoer is een domein waar de relaties met andere landen van cruciaal belang zijn. Vervoer is vanzelfsprekend onontbeerlijk om een vlot economisch verkeer binnen de EU, maar ook van en naar de rest van de wereld te garanderen. Het belang van vervoer wordt in de huidige periode van toenemende globalisering en mondialisering alleen maar evidenter. De diverse vormen van vervoer kunnen als de slagaders van onze samenleving worden beschouwd.

Dit belang weerspiegelt zich in de eerste plaats in de aanwezige goed uitgebouwde vervoersinfrastructuur. Zo heeft België het dichtste spoorwegnet van Europa (met 112 km spoor per 1000km²), gevolgd door Duitsland en Luxemburg. Daarbovenop heeft Vlaanderen het dichtste wegennet van Europa (met 60 km autosnelweg per 1000 km²), gevolgd door Nederland en Luxemburg. Dan is er ook nog het alsmear beter uitgebouwde waterwegennet en zijn er de goed uitgeruste havens die een belangrijke logistieke aantrekkingskracht uitoefenen.

Een indicatie voor de intensiteit en het belang van mobiliteit in een regio is de dichtheid van het vervoer. Wanneer de dichtheid van het vrachtvervoer in de lidstaten wordt gemeten (in tonkm per km²), kan worden vastgesteld dat België Europees koploper is. In België gebeurt per km² het meest vrachtvervoer. Onderstaande grafiek illustreert dit (jaar 1999).

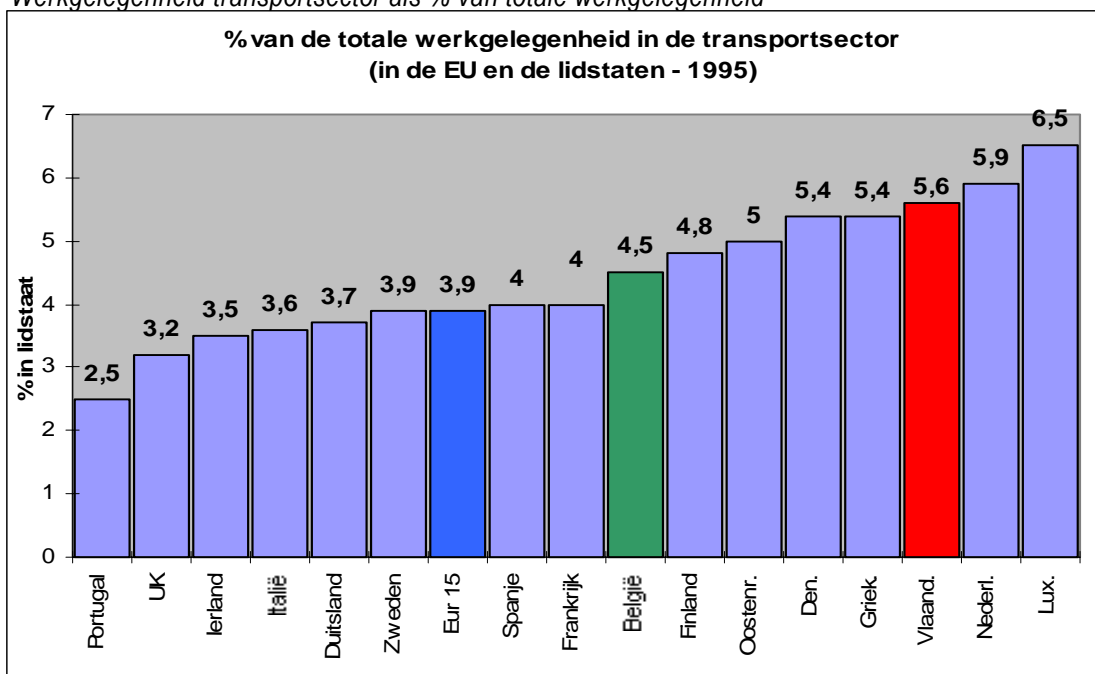


Bron: Cronos + DG VII + eigen verwerking

In België worden meer dan 1,22 miljoen tonkm goederen vervoerd per km². Nederland volgt met 1,17 miljoen tonkm/km². Derde is Duitsland, met minder dan 1 miljoen tonkm/km². Uit deze vaststellingen kan worden afgeleid dat België, en dus vooral ook Vlaanderen, een uiterst belangrijk knooppunt is van goederenstromen. Het geeft een belangrijke indicatie van de intensiteit van het transportgebeuren in onze regio.

Maar het belang van transport weerspiegelt zich toch vooral ook in de werkgelegenheid. Dit blijkt uit de volgende grafiek, waar wordt gekeken naar de werkgelegenheid in de transportsector (goederen+personen) als % ten opzichte van de totale werkgelegenheid in de lidstaten.

Werkgelegenheid transportsector als % van totale werkgelegenheid



Er kan worden vastgesteld dat de werkgelegenheid in Vlaanderen, als percentage ten opzichte van de totale werkgelegenheid in de regio in Vlaanderen merkkelijk hoger ligt dan het Europees gemiddelde. De werkgelegenheid in de transportsector in Vlaanderen is van de allerhoogste in Europa. In Vlaanderen vertegenwoordigt de transportsector ca 5,6% van de totale werkgelegenheid (het aandeel van de vervoersector in de totale werkgelegenheid in België bedraagt 4,5%¹⁰).

¹⁰ Zijn inbegrepen in de vervoersector : spoorvervoer (goederen+personen), wegvervoer (goederen+personen), binnenvaart, zeevaart, pijpleidingen, luchtvaart, reisbureaus en touroperators en vervoersondersteunende activiteiten

Over hoeveel mensen gaat het hier? Ter indicatie : volgens Eurostat telt de transportsector in België ca. 160.000 werknemers¹¹. Alleen al het wegvervoer was in termen van directe tewerkstelling in 2000 goed voor 76.626 voltijdse banen. 70% van de tewerkstelling in het wegvervoer wordt in Vlaanderen gegenereerd. De indirecte tewerkstelling in het wegvervoer wordt geraamd op 18.500 werknemers¹². En daar zijn dan nog niet de vervoerders bijgerekend die voor eigen rekening rijden (In België is dit één van de hoogste percentages van Europa; ong. 1/3 van de totale vervoerprestaties in tonkm) en evenmin het vervoer met lichte vrachtwagens kleiner dan 500kg zoals bestelwagens .

De tewerkstelling in de vervoersondersteunende activiteiten (vrachtbehandeling en opslag¹³, expeditie, douane, ..) wordt door Eurostat voor België geraamd op 34.800 werknemers.

5.1.2 Uitdagingen en mogelijke gevaren

5.1.2.1 Toenemende concurrentiedruk

De laatste jaren is door de mondialisering van de markt en de goederenstromen, de nieuwe productieprocessen en logistieke concepten (bijv. just-in-time beleving), de alsmaar groter wordende vereisten op het vlak van flexibiliteit voor transport en fabricage van goederen, het versoepelen van de Oost-Europese markt en de lacunes op het vlak van de Europese fiscale en sociale eenmaking, de concurrentiedruk voor de transportondernemingen en bijgevolg ook voor de werknemers van de transportondernemingen zeer fel toegenomen. Mede als gevolg van de genoemde evoluties, is het algemeen economisch beleid meer en meer gericht op concurrentie en competitiviteit, waarbij het vervoer enkel als tussenactiviteit wordt gezien. Met de toetreding van de Midden- en Oost-Europese lidstaten zal de concurrentiedruk nog vergroten.

Ook voor de Vlaamse transportsector kan dit nefaste gevolgen hebben. De sector - en dit geldt zowel voor het wegvervoer als voor de binnenvaart - bestaat nog altijd voor een groot deel uit kleinere ondernemingen. De rentabiliteit van deze ondernemingen is de laatste jaren niet in gunstige zin geëvolueerd. Mede als gevolg van de verhoogde concurrentiedruk en de nog altijd niet gerealiseerde fiscale en sociale harmonisering binnen de EU, leggen lage winstmarges en onderkapitalisatie een zware hypotheek op de toekomstige ontwikkeling van de Vlaamse vervoerondernemingen. De maatschappelijke eisen inzake milieu en mobiliteit, de hoger wordende kosten van het materieel, stijging van loonlasten, enz. doen de prijs van het vervoer stijgen.

¹¹ zijn inbegrepen : spoorvervoer (personen+goederen), wegvervoer (goederen), maritiem vervoer, binnenvaart, luchtvaart en vervoersondersteunende activiteiten.

¹² T. Notteboom & F Witlox. De wegvervoersector gesitueerd, het social en economisch kader. 2003.

¹³ Ook in de zeehavens en de luchtvaart.

Maar door de zware concurrentie – onderling en vanuit derde landen – wordt een sterke druk op het vrachtprijsniveau uitgeoefend en blijkt deze veelal niet (of met veel vertraging) de evolutie van de kostprijs te volgen. Doordat de bedrijfsresultaten altijd sterker onder druk komen te staan ontstaat er bovendien een vergroot risico om goederen te vervoeren onder de kostprijs, zwartwerk te verrichten of schijnzelfstandigen in te zetten. De lage toegangdrempel tot het beroep en de instroom van transporteurs die opereren vanuit Centraal en Oost-Europa beïnvloeden de rentabiliteit in negatieve zin. Uiteraard vormen deze ontwikkelingen ook voor de werknemers van de transportondernemingen een reële bedreiging.

Dat de transportsector een conjunctuur- en concurrentiegevoelige sector is illustreren de recente cijfers over het aantal faillissementen van Belgische bedrijven¹⁴.

Aantal faillissementen 2002 -2003

sector	jan-okt 2003	jan-okt 2002
Horeca	1001(+ 17%)	855
Groothandel	926 (-3,4%)	958
Bouwnijverheid	851 (+ 1,2%)	841
Kleinhandel	807 (- 0,1%)	808
Zakelijke dienstverlening	584 (+ 7,7%)	542
Handel auto's en motors	291 (+9,8%)	265
Transport	315 (+ 35%)	233

Bron: Graydon

Tijdens de eerste 10 maanden van 2003 steeg het aantal faillissementen van Belgische bedrijven met 6,5% in vergelijking met dezelfde periode in 2002. Tegen deze stijging van het aantal faillissementen staat een toename van het aantal verloren arbeidsplaatsen van 17.000 in 2002 tot 18.460 in 2003 (van januari tot oktober).

De transportsector in zijn geheel werd geconfronteerd met 315 faillissementen tussen januari en oktober 2003. Belangrijker is evenwel de vaststelling dat de transportsector veruit de hoogste stijging van het aantal faillissementen heeft opgetekend, namelijk + 35% ten opzichte van de periode januari-oktober 2002. Deze cijfers zeggen op zich weinig over de impact ervan op de tewerkstelling in de sector. Maar op basis van meer uitgesplitste gegevens kan worden vastgesteld dat in het wegvervoer tussen januari en september 2003, 188 faillissementen genoteerd werden met een tewerkstellingsverlies van 865 arbeidsplaatsen.

¹⁴ Graydon Belgium NV.

De tewerkstelling vormt ook in de binnenvaart een probleem. Zo wordt in de binnenvaart sinds enkele jaren een reële daling van de tewerkstelling (van Vlaamse werknemers) genoteerd, terwijl in absolute termen de vervoerde tonnage is toegenomen. Er is een structureel tekort aan de instroom van vakbekwame Vlaamse werknemers (schippers). Er zijn sterke signalen dat een altijd groter wordend arbeidspotentieel van buiten de EU (of van de toekomstige EU-lidstaten) de binnenvaart in Vlaanderen bemant. Hierdoor verdwijnen deels de economische baten voor Vlaanderen.

5.1.2.2 Gebrek aan administratieve ondersteuning voor de controle en de handhaving van het acquis

Economisch en sociaal gezien houdt de komende uitbreiding van de EU in dat een groep zeer welvarende landen met 375 miljoen inwoners wordt samengevoegd met een groep veel minder welvarende landen die 75 miljoen inwoners vertegenwoordigt. De sociaal-economische omstandigheden in de huidige en toekomstige lidstaten verschillen aanzienlijk. Deze EU-uitbreiding verschilt in die zin sterk van de eerdere uitbreidingen. Het gemiddelde BNP per hoofd van de bevolking in de toekomstige lidstaten bedraagt ongeveer 40% van dat in de huidige lidstaten.

De meeste kandidaat-lidstaten hebben op wetgevend en regelgevend vlak aanzienlijke inspanningen geleverd (en zijn nog bezig) om te voldoen aan het acquis communautaire. De inpassing van de Europese regelgeving in de nationale wetgeving is echter één zaak, de effectieve toepassing ervan, de naleving en vooral ook de controle op de toepassing van de nieuwe regelgeving is eveneens essentieel, zeker in het licht van de concurrentieverhoudingen met de huidige EU-lidstaten. Volgens de sectoriële commissie is dit een sleutelfactor in het succes en de meerwaarde van de Europese uitbreiding, maar ook voor het optimaal functioneren van de transportmarkt en de transportsector in onze regio.

Maar daar wringt momenteel het schoentje het meest. De diverse rapporten van de Europese Commissie over de voortgang in de lidstaten m.b.t. het acquis communautaire wijzen uit dat de meeste kandidaat-lidstaten kampen met een gebrek aan administratieve ondersteuning voor de handhaving van en de controle op de toepassing en naleving van het acquis communautaire. Daarnaast is in de meeste gevallen ook het gerechtelijk apparaat nog verre van uitgerust en georganiseerd om een correcte toepassing en naleving op het terrein van het acquis communautaire effectief te realiseren.

De sectoriële commissie is er dan ook van overtuigd dat ook na de uitbreiding van de Europese Unie het heel moeilijk zal zijn om te toetsen welke criteria (van het acquis) in de praktijk daadwerkelijk worden toegepast.

Hetzelfde probleem stelt zich met de diverse overgangsregelingen die voorzien zijn voor de kandidaat-lidstaten. Het wordt schier onmogelijk om te controleren of ook die criteria na de toetreding in de praktische zin geïmplementeerd worden en niet slechts op papier. Het niveau van de juridische en bestuurlijke capaciteiten zijn in de kandidaat-lidstaten nog té laag.

Dit probleem zal tegen 2004 vrijwel zeker niet opgelost zijn, met alle gevolgen vandien.

5.1.2.3 Geen volledige overname van het acquis tegen 2004. Tal van overgangsmaatregelen en -termijnen.

Op basis van de tussentijdse verslagen over de vooruitgang van de aspirant-lidstaten (vrijwel de enige en beperkte beschikbare bron op dit vlak) kan worden vastgesteld dat het acquis communautaire tegen de tijd van de vermoedelijke toetreding, dus mei 2004, door de meeste kandidaat-lidstaten niet geheel zal kunnen worden overgenomen. De meeste aspirant-lidstaten kunnen vóór die tijd niet meer aan alle toelatingscriteria voldoen. Op diverse terreinen (zeker ook op het domein van transport) zijn immers ook al overgangstermijnen vastgelegd.

Zo geeft de Europese Commissie bijvoorbeeld aan dat de drie Baltische staten en Slovenië slechts na heel grote inspanningen op middellange termijn in staat zullen zijn om het grootste deel van het acquis over te nemen. Hongarije, Polen, Tsjechië en Slowakije worden 'waarschijnlijk' in staat geacht het leeuwendeel van het acquis communautaire op middellange termijn over te nemen; mits er in welbepaalde sectoren vooruitgang wordt geboekt. Deze uitspraken wijzen op grote twijfel over de volledige overname van het acquis tegen januari 2004 door de nieuwe lidstaten.

Ook in de sector vervoer maken de kandidaat-lidstaten momenteel werk van de invoering en tenuitvoerlegging van programma's die op de overname van het acquis inzake vervoer gericht zijn. Het acquis dat de basis vormt van het gemeenschappelijk vervoerbeleid vertegenwoordigt ongeveer 10% van het totale acquis communautaire. Op basis van de voortgangsrapporten van de nieuwe lidstaten kan worden geconcludeerd dat tegen 2004 een volledige overname van het acquis inzake vervoer in het merendeel van de kandidaat-lidstaten niet kan worden gerealiseerd.

In onderstaande paragrafen wordt geprobeerd om aan de hand van een aantal voorbeelden de hoger genoemde problematiek te duiden. Let wel, gedetailleerde informatie over een concrete stand van zaken van de uitvoering van het transportgedeelte van het acquis communautaire, is schaars. Zo blijft de informatie in de voortgangsrapporten van de Europese Commissie beperkt tot meer algemene gegevens en vaststellingen.

De beschikbaarheid van gebundelde en vergelijkbare informatie over de praktijk en de concrete realisaties op het terrein in de kandidaat-lidstaten is niet evident. De voorbeelden die in dit hoofdstuk worden aangehaald zijn gebaseerd op de meest recente beschikbare voortgangsrapporten van de Europese Commissie en de IRU¹⁵.

Wat het **wegvervoer** betreft moet nog gewerkt worden aan regelgeving op het vlak van technologie, veiligheid, milieu, toegang tot de markt, fiscaliteit en sociale wetgeving. Het goederenvervoer over de weg wordt met het oog op de uitbreiding algemeen als het grootste probleem beschouwd. Momenteel zijn de betrekkingen tussen de lidstaten en de Centraal- en Oost-Europese landen hoofdzakelijk bilateraal geregeld. Het commerciële vervoer is in principe gecontingenteerd. Op het EU-grondgebied is het grensoverschrijdende vervoer al volledig geliberaliseerd. Sinds 1998 is de cabotage vrijgegeven. Als de aspirant-lidstaten de communautaire verworvenheden op dit gebied overnemen, betekent dat in concreto dat zowel het vervoer tussen de lidstaten en kandidaat-lidstaten als het vervoer binnen een lidstaat toegankelijk wordt voor bedrijven uit de kandidaat-lidstaten.

In onderstaande tabel wordt een algemeen overzicht gegeven van de stand van zaken van de implementatie van het acquis op het vlak van transport in de kandidaat-lidstaten (medio september 2002).

¹⁵ International Road Transport Union.

Implementatie van het acquis communautaire voor het wegvervoer (stand van zaken sept. 2002)¹⁶

	Toegang tot het beroep		Sociaal acquis		Technisch acquis		Fiscaal acquis
	Nat vervoer	Int vervoer	Nat vervoer	Int vervoer	Nat vervoer	Int vervoer	Fiscaal acquis
Slovenië	A	A	***	***	A	A	***
Cyprus	**	**	*	**	***	***	*
Tsjechië	***	A	A	A	A	A	A
Estland	***	A	A	A	A	A	A
Hongarije	A	A	*	A	**	***	***
Letland	**	***	*	**	**	***	**
Litouwen	*	***	*	**	**	***	**
Malta	**	**	*	*	**	**	*
Polen	**	***	**	***	**	***	***
Slovakije	**	***	***	***	***	***	***

* afstemming nationale wetgeving met het acquis in beginfase. Nog grote inspanning vereist

** gemiddelde afstemming van de nationale wetgeving met het acquis.

*** afstemming in een vergevorderd stadium

A praktisch volledige overeenstemming nationale wetgeving met het acquis

Opmerking: De tabel geeft een indicatief overzicht van de implementatiegraad van het transportacquis in het wegvervoer. Volledige afstemming staat echter niet synoniem voor volledige harmonisatie en is dus nog geen waterdichte garantie voor het vermijden van currentieverstoringen. Zo is van een Europese belastingscoördinatie bijvoorbeeld nog geen sprake, waardoor het vaststellen van de belastingstarieven voorbehouden blijft aan de lidstaten. Zo ziet men in de tabel bijv. dat Estland voldoet aan het fiscaal acquis. Maar in de praktijk heft Estland een effectief belastingtarief op bedrijfswinsten van bijna 0%, wat dus veel lager is dan het laagste tarief in de huidige EU (12,5% in Ierland).

De bovenstaande tabel geeft aan dat midden 2002 geen enkele kandidaat-lidstaat volledig klaar is met de overname van het acquis communautaire op het vlak van transport. Slecht twee landen - namelijk Tsjechië en Estland – zijn bijna volledig klaar, hoewel de wetgeving m.b.t. de toegang tot het beroep voor vervoerders voor nationaal vervoer momenteel nog niet in overeenstemming is met het acquis en ook de laatste hand wordt gelegd aan de volledige overeenstemming met het vervoersgerelateerde fiscaal acquis.

¹⁶ Bron: IRU en DG Uitbreiding

Uit de tabel blijkt ook dat in het merendeel van de kandidaat-lidstaten nog een pak werk moet worden verricht, zeker op het vlak van de overname van het sociaal acquis (vooral dan m.b.t. het nationaal vervoer) en de administratieve en gerechtelijke ondersteuning van het geheel.

Enkele voorbeelden uit kandidaat-lidstaten leren ons dat de volledige overname van het acquis tegen de voorziene toetreding, geen feit zal zijn.

- *Hongarije* verkrijgt een overgangperiode op fiscaal gebied (tijdelijke belastingreductie voor Hongaarse voertuigen voor nationaal vervoer op bepaalde delen van het wegennet), een overgangperiode voor de toegelaten maten en gewichten (er wordt gepland om tegen 2009 te voldoen aan de EU standaarden) en een overgangperiode voor de cabotage (3+2 jaar). Wat het nationaal vervoer betreft is er nog geen volledige overeenstemming op het vlak van sociale harmonisatie, want nationaal opererende vervoerders krijgen een aanpassingsperiode van 3 jaar om te voldoen aan de vereisten op het vlak van rij- en rusttijden, minimum opleiding, wegcontrole, tachograaf,... Er is een procedure voor de introductie van de digitale tachograaf opgestart. Wat de fiscaliteit betreft; ondernemingen die in het buitenland geregistreerd zijn moeten een transitbelasting betalen van 0.0123 € per tonkm.
- *Letland* verkrijgt een overgangstermijn tot 2005 voor het gebruik en de installatie van tachografen in Letse voertuigen die bestemd zijn voor het nationaal vervoer. Er is ook een overgangperiode tot 2006 voorzien voor de financiële draagkracht als voorwaarde voor de toegang tot het beroep (voor nationaal vervoer). Met betrekking tot de cabotage is er een overgangsregeling volgens de formule 2+2+1. Wat fiscaliteit betreft; de dieselaccijns bedraagt in 2002 178 € per 100 liter, hetgeen ver onder het Europese gemiddelde (245 €) ligt. Er is nog geen harmonisatie op het vlak van de wegcontroles en de rijbewijzen.
- *Slovakije* heeft geen enkele overgangstermijn aangevraagd en verwerpt ook het voorstel van de EU voor een overgangperiode met betrekking tot de cabotage in het wegvervoer. Het fiscaal systeem bevat een aantal discriminerende elementen voor buitenlandse vervoerders. Deze moeten een (transit) wegehelling betalen afhankelijk van de bilaterale akkoorden die Slovakije heeft afgesloten met derde landen. De voertuigbelasting voor zware goederen ligt ook veel hoger dan in de EU. Pas tegen 2007 is een aanpassing van het belastingsysteem voorzien. De recente Richtlijn betreffende wegcontrole is nog niet omgezet.
- *Slovenië* is een voorbeeld van vergevorderde implementatie. Er werden geen overgangstermijnen overeengekomen, ook niet wat betreft cabotage. Toch kunnen er op fiscaal vlak discriminerende elementen worden vastgesteld ten aanzien van buitenlandse. Zo was er een verplichting voor in het buitenland geregistreerde voertuigen van meer dan 7,5 ton om de autosnelwegen te gebruiken en als dusdanig zowel een transitvergoeding als een gebruikersheffing te betalen. Er is nog geen proces tot introductie van de digitale tachograaf opgestart. De nationale regels betreffende de rij- en rusttijden komen niet overeen met de Europese reglementering. Daarenboven is er nog geen overeenstemming op het vlak van de controles van de rij- en rusttijden (minder controles dan Europees vereist).

Deze opsomming van voorbeelden is niet limitatief maar enkel bedoeld als indicatie en gelet op de vaststelling dat op technisch, fiscaal en sociaal vlak er nog grote discrepanties zijn tussen de EU-lidstaten en een groot deel van de kandidaat-lidstaten, kan terecht gevreesd worden voor concurrentieverstoring.

Voor het **spoorwegvervoer** moet nog volop gewerkt worden aan de integratie van de door de verschillende Europese spoorwegbedrijven aangeboden diensten, alsmede aan de verbetering van de organisatie en de financiële situatie van de spoorwegbedrijven in de nieuwe lidstaten (deze is trouwens ook nog volop aan de gang in de huidige lidstaten). Bij de overname van het acquis communautaire moeten de kandidaat-lidstaten m.a.w. nog een grote inhaalbeweging maken. In de meeste landen heeft immers nog geen of bijna geen herstructurering van de spoorwegmaatschappijen plaatsgevonden, hetgeen echter wel noodzakelijk is om niet-discriminerende toegang tot het spoorweganet te garanderen.

Op het vlak van de **binnenvaart** gaat het vooral om vraagstukken over de capaciteit van de vloot en de efficiënte benutting van de capaciteiten. Zo wordt de transportcapaciteit van de Donau op sommige plaatsen momenteel slechts voor zo'n 10% benut.

Voor het maritiem vervoer is men nog niet klaar wat het toezicht betreft op de naleving van het acquis inzake veiligheid op zee.

5.1.2.4 Sociale en fiscale harmonisering nog niet rond

In tegenstelling tot de economische harmonisering is de harmonisering van de fiscale en de sociale aangelegenheden in de Europese Unie steeds achterop blijven hinken. Dit is nog steeds het geval. Zeker aan de vooravond van de toetreding van de kandidaat-lidstaten kan worden vastgesteld dat het fiscaal en het sociaal acquis nog niet (volledig) is overgenomen en dat tal van landen nog steeds een eigen fiscale en sociale koers varen. In het vorige punt werden hiervan reeds diverse voorbeelden gegeven.

Een belangrijke bekommernis is het inkomensniveau en de kostprijs van het goederenvervoer in de kandidaat-lidstaten. In de toetredende landen bedraagt het inkomen per inwoner gemiddeld minder dan 40% van het gemiddelde in de huidige EU¹⁷. De IRU heeft de gemiddelde kostprijs van het wegvervoer in de kandidaat-lidstaten berekend. Daaruit blijkt dat tussen de kandidaat-lidstaten er weliswaar aanzienlijke verschillen zijn, maar dat deze heel wat lager is dan in België.

¹⁷ CRB. Advies over de uitbreiding van de Europese Unie. 2003.

Volgens het IWT bedraagt de gemiddelde loonlast van een chauffeur minder dan een derde van deze in ons land: 15,54 € per uur in België ten opzichte van een gemiddelde voor de kandidaat-lidstaten van 4,79 € per uur.

Door de lagere loonlast verminderen ook de kosten voor herstelling, onderhoud, revisie en de algemene onkosten met ruim 1/3^{de}. Er wordt geschat dat hierdoor de kostprijs van het vervoer over de weg in de nieuwe lidstaten gemiddeld op ca. 70% van de Belgische ligt.

Als gevolg daarvan kan in de praktijk worden vastgesteld dat transportondernemingen in één van de kandidaat-lidstaten een firma oprichten en omwille van de lage loon- en sociale kosten, chauffeurs van dat land inhuren, waarmee ze zich op de West-Europese markt begeven. Dit uiteraard aan de (veel lagere) loon- en arbeidsvoorwaarden van het thuisland. Er wordt met andere woorden vervoer op het huidige EU-wegennet verricht, terwijl ze hun (veel lagere) fiscale en sociale bijdragen betalen in het thuisland.

Naast de sociale divergenties tussen de huidige en de toekomstige EU-lidstaten zijn er ook de grote fiscale verschillen als gevolg van het gebrek aan fiscale harmonisering in de EU. Zo hanteren de EU-lidstaten en de toetredende lidstaten nog steeds zeer uiteenlopende belastingtarieven op brandstof (bijv diesel). In 2002 bedroeg de gemiddelde belasting op diesel in de 15 huidige EU-lidstaten 357 € per 1000 liter. In de kandidaat-lidstaten bedroeg deze gemiddeld 218,5 € per 1000 liter.

Als gevolg van de gebrekkige sociale en fiscale Europese harmonisering zullen in eerste instantie vooral de kleinere vervoersbedrijven ernstig worden bedreigd. Als men bedenkt dat de wegvervoersector in Vlaanderen nog hoofdzakelijk een KMO-sector is, zal deze problematiek dus des te meer nauwlettend in het oog moeten worden gehouden, zoniet dreigt de vervoersector in Vlaanderen definitief uit het wiel te worden gereden.

5.1.2.5 Delokalisering en herlokalisering van ondernemingen

De groter wordende concurrentiedruk op de Vlaamse ondernemingen en mede als gevolg daarvan ook de stijgende financiële druk doet het gevaar voor uitvlagging of delokalisering naar derde landen of andere regio's gevoelig toenemen. Door de Europese economische harmonisatie, maar tegelijk het gebrek aan voldoende sociale en fiscale harmonisatie, is de concurrentie van Oost- en Zuid-Europese vervoerders en werknemers sterk toegenomen.

Relokatie van Vlaamse ondernemingen naar bijvoorbeeld regio's met zeer lage fiscale vestigingstarieven of naar regio's die de mogelijkheid bieden voor financiële ondersteuning van investeringsinitiatieven, o.m. met behulp van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, is dan ook niet ondenkbaar.

Indien dus ook de sociale en fiscale harmonisatie in de EU, en zeker na de toetreding van de nieuwe lidstaten, geen gelijke tred houdt met de economische liberalisering, kan gevreesd worden voor een verschuiving van activiteiten, bedrijven en daarmee ook werkgelegenheid naar lidstaten met goedkopere vestigingsvoorwaarden, lagere lonen, minder sociale verworvenheden, minder administratieve ondersteuning voor een accurate controle, enz. In het verleden hebben diverse takken van het bedrijfsleven zich immers al gevestigd in de aspirant-lidstaten en deze trend zet zich onverstoord door. De voorbeelden zijn legio.

Hoewel uit diverse studies blijkt dat Vlaanderen één van de beste locaties in Europa is voor de inplanting van distributiecentra, zal ook deze sector als gevolg van de sociale, fiscale en economische discrepanties tussen de huidige en de kandidaat-lidstaten, alsook van de mogelijke gunstige vestigingsvoorwaarden aldaar, een delokalisering of herlokalisering naar deze toekomstige lidstaten ongetwijfeld overwegen. Temeer ook de transportinfrastructuren in de kandidaat-lidstaten, o.m. als gevolg van de massale Europese steun, geleidelijk zullen geoptimaliseerd en gekoppeld worden.

Logistieke dienstverleners in Vlaanderen zijn vandaag nog sterk toegespitst op de operationele activiteiten van opslag, transport en distributie. Ongeveer 40% van de logistieke dienstverlening omvat het transport van goederen; de overige 60 % wordt bijna volledig ingenomen door de opslag van die goederen. Het transport over de weg vormt nog steeds de belangrijkste pijler van de logistieke dienstverlening. En net voor deze activiteiten hebben de logistieke dienstverleners hier een substantieel arbeidskostennadeel ten opzichte van de logistieke dienstverleners uit de kandidaat-lidstaten. Er is bijgevolg stilaan een tendens waar te nemen waarbij de Europese distributiecentra effectief aan het verschuiven zijn naar Oost-Europa.

5.1.2.6 Negatieve impact op de verkeersveiligheid

Al geruime tijd kan worden vastgesteld dat België meer verkeersdoden telt per hoofd van de bevolking dan het Europees gemiddelde. In de Europese Unie kwamen in 2001 gemiddeld 105 burgers per miljoen inwoners om in een verkeersongeval. In België bedraagt het dodental door verkeersonveiligheid in 2001, 145 per miljoen inwoners. In 2001 scoren alleen Griekenland, Portugal en ook Luxemburg nog slechter¹⁸.

¹⁸ Bron: BIVV

Wanneer de verhouding tussen het aantal verkeersdoden en de afgelegde voertuigkilometers wordt genomen (dit is een maatstaf voor het ongevalrisico), bekleedt België momenteel de staartpositie in Europa, met 16,2 verkeersdoden per miljard afgelegde kilometers. De kans op een dodelijk ongeval ligt in België 43% hoger dan het Europese gemiddelde.

Ondanks het feit dat het met de verkeersveiligheid lichtjes de goede kant opgaat (66.780 doden en ernstig gewonden in 2001 ten opzichte van 69.431 in 2000 en 72.543 in 1999. Het aantal doden en ernstig gewonden bij de zware vrachtwagens daalde met 21% tussen 2000 en 2001), blijft België op Europees niveau nog steeds achterop hinken.

Wat het vrachtvervoer betreft: het aantal letselongevallen waarbij minstens een zware vrachtwagen bij betrokken is daalde tussen 2000 en 2001 met 5% (3003 in 2001). Een belangrijke vaststelling is echter dat 35% van de vrachtauto's die betrokken waren in een letselongeval op de Belgische autosnelwegen, ingeschreven waren in het buitenland.

Door hun voertuigbouw en gewicht vormen de vrachtwagens een specifiek risico. Bij ongevallen tussen vrachtwagens en andere weggebruikers zijn de opgelopen letsels vaak ernstig. Zware vrachtwagens (> 3,5 ton) waren in 2001 op ons weggennet betrokken bij 6,3% van het totaal aantal letselongevallen, maar bij 13% van het aantal verkeersdoden. Uiteraard mag niet uit het oog worden verloren dat het aantal verkeersdoden in verhouding tot het aantal voertuigkilometer merkkelijk hoger is in het personenvervoer dan in het goederenvervoer. De staten generaal voor de verkeersveiligheid geeft aan dat vrachtvoertuigen met een buitenlands kenteken vaker dan Belgische voertuigen betrokken zijn bij ongevallen met stilstaande objecten (obstakels en voertuigen).

Na de toetreding van de nieuwe lidstaten tot de EU, mag een toename van het vrachtvervoer door vrachtwagens afkomstig uit de nieuwe lidstaten op ons weggennet worden verwacht. Het is dan ook van het allergrootste belang dat de toetredende lidstaten alle geldende EU-reglementeringen op het vlak van vervoer effectief toepassen en controleren. Het niet respecteren van rij- en rusttijden, technische normeringen, de regels tot de toegang tot het beroep, opleiding, controle van de voertuigen, enz.. betekent immers een reëel gevaar voor de verkeersveiligheid op ons weggennet. Ook hier is het dus van belang dat het acquis communautaire door de toetredende lidstaten zo snel mogelijk volledig en nauwgezet wordt overgenomen en toegepast.

5.1.2.7 Het maritiem vervoer: verouderde vloot, onveiligheid en gebrekkige controle

De uitbreiding van de Europese Unie betekent voor de Europese scheepvaart ongetwijfeld een grote impuls.

In theorie leidt de uitbreiding tot een verdubbeling van de Europese vloot. Vooral de Maltese en Cypriotische vloten zijn omvangrijk. Na de toetreding van Cyprus en Malta zal Europa over de grootste maritieme vloot ter wereld beschikken.

Deze vloten zijn echter berucht vanwege hun twijfelachtige reputatie wat betreft arbeidsomstandigheden en veiligheid. Er kan worden vastgesteld dat de vloot in deze, maar ook in andere toetredende lidstaten voor een groot deel in een zorgwekkende toestand verkeert, hetgeen een reëel gevaar betekent voor de veiligheid op zee en de ecologische duurzaamheid.

De EU heeft na de scheepsrampen van de afgelopen jaren een ingrijpend pakket maatregelen getroffen. Havenstaatcontroles worden verscherpt, enkelwandige tankers gaan uit de vaart en er komt een Europees agentschap voor maritieme veiligheid. Maar gezien de omvang van de vloot zal het in praktijk brengen van deze Europese regels een enorme inzet vergen.

Er kan namelijk worden vastgesteld dat het administratieve apparaat bevoegd om de controles en de scheepsinspecties uit te voeren onvoldoende uitgebouwd is en dat het personeelsbestand voor het uitvoeren van efficiënte en systematische controles veel te klein en onvoldoende opgeleid is. Nochtans is net het controleaspect één van de cruciale schakels voor het succes en de performantie van het maritiem vervoer. Zeker na de recente scheepsrampen (bijv. met de Erika) zou de grootste aandacht moeten besteed worden aan de veiligheidseisen van de schepen en de controle ervan.

5.1.3 Bijkomende knelpunten en aandachtspunten

5.1.3.1 Wegvervoer

Vervoerders krijgen het naar de toekomst toe alsmaar moeilijk om door Europa te rijden, naarmate meer landen een eigen kilometertaks invoeren of het vrachtvervoer geconfronteerd wordt met prijssystemen van verschillende aard. Zo wil Duitsland eerstdaags starten met een eigen kilometertaks (de zogenaamde LKW-Maut), Oostenrijk plant eveneens een kilometerheffing voor bedrijfsvoertuigen (GO-BOX).

Sinds begin februari 2003 moet vijf pond per dag betaald worden om met een vrachtwagen Londen in te rijden met een vrachtwagen. De verschillende heffingsystemen brengen voor de vervoerders een pak extra kosten met zich mee en vereisen in veel gevallen ook een verschillende technische en IT-aanpassing van de vervoersmiddelen. Zo zijn de Duitse en Oostenrijkse heffingssystemen momenteel niet compatibel en is er tot op heden ook geen enkel zicht op de interoperabiliteit tussen de twee systemen. Deze extra kosten (installatiekosten, de extra administratieve lasten, ...) zullen noodgedwongen integraal moeten doorgerekend worden aan de klant.

Zoniet, zullen veel transportondernemingen – en in de eerste plaats de kleinere KMO's (en de Vlaamse transportsector is een echte KMO-sector) – het hoofd nauwelijks boven water kunnen houden. Bovendien kunnen deze heffingssystemen onrechtstreeks ook een algemene economische barriere vormen.

Recente berekeningen¹⁹ tonen aan dat de vervoerder als gevolg van de invoering van de kilometerheffing in Duitsland (De LKW-Maut) wordt geconfronteerd met een gemiddelde kostprijstoename (door de Maut en de ermee verbonden bijkomende kosten) van 0,17 euro per kilometer voor Euro2- en Euro 3 voertuigen en 0,2 euro voor Euro 0 en 1 voertuigen.

De economische repercussies van een bepaalde vorm van kilometerheffing mogen niet onderschat worden. Aangezien Vlaanderen voor een essentieel deel van zijn BBP afhankelijk is van export, is het ook afhankelijk van (betaalbaar) transport. Indien men het gebruik van wegen onevenredig zwaar zou gaan belasten, dan ligt het voor de hand dat niet alleen de wegvervoerders, maar ook de hele economie hiervan het slachtoffer zouden dreigen te worden. Een scenario waarbij exportgoederenstromen stil zouden vallen doordat de export van producten naar de gebieden bestemd voor verdere verwerking of consumptie te duur wordt om te kunnen concurreren met vergelijkbare lokale producten in die exportgebieden, is uit den boze, zij het niet denkbeeldig. De Vlaamse overheid dient zich als wegbeheerder bewust te zijn van deze risico's die aan een te hoge prijsstelling van de infrastructuur verbonden zijn.

Deze versnippering van het beleid, staat haaks tegenover de doelstellingen van een grotere Europese harmonisering en betekenen een extra financiële last voor de betrokken transportbedrijven, in een markt die, gelet op de slabakkende internationale economische conjunctuur, onderhevig is aan een alsmaar toenemende concurrentieslag.

In deze context wil de sectoriële commissie dan ook ten stelligste pleiten voor een zo groot mogelijke uniformiteit en compatibiliteit tussen de verschillende prijsinstrumenten en -systemen.

¹⁹ IWT: De invloed van de Duitse Maut op de kostprijs.2003.

6. Aanbevelingen en aandachtspunten

6.1. Rigoureuze en werkelijke toepassing van het communautair acquis

Het is inderdaad zo dat op wetgevend vlak in de meeste kandidaat-lidstaten de aanpassing van de nationale wetgeving aan het acquis communautaire vrij goed gevorderd is. Maar de volledige overname van het acquis communautaire, zeker op het vlak van transport en de daaraan gekoppelde sociale en fiscale criteria, is nog lang geen feit. In veel gevallen moet ook de uitvoeringswetgeving nog worden vastgelegd. Tal van overgangsbepalingen en –termijnen zorgen voor een harmonisatie met verschillende snelheden. De volledige overname van het acquis communautaire zal tegen de toetreding van de nieuwe lidstaten met andere woorden niet gerealiseerd zijn. Concurrentieverstoringen in de transportsector kunnen als gevolg daarvan niet worden uitgesloten en vormen een ernstige bedreiging voor de economische en sociale positie van het goederenvervoer in onze regio.

Dat de volledige overname van het acquis communautaire door de toetredende lidstaten niet tijdig zal kunnen gerealiseerd worden is dus geen goede zaak voor onze transportsector, meer bepaald omdat het gebrek aan uniformiteit van de wetgeving – en in het bijzonder van de toepassing van deze wetgevingen - in de lidstaten van de EU aanleiding geeft tot verstoring van de markt, van de concurrentieverhoudingen en in fine ook van de sociaal-economische omkadering.

In algemene zin is de sectoriële commissie van oordeel dat in een verruimde Europese Unie zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met identieke regels en normeringen omdat daardoor een grotere rechtszekerheid wordt gerealiseerd en het gevaar voor concurrentieverstoringen enigszins wordt beperkt. Het acquis communautaire moet door de toetredende lidstaten zo spoedig mogelijk in al haar geledingen worden overgenomen en op het terrein toegepast.

De commissie vraagt dan ook aan de betrokken Europese, federale en Vlaamse overheden om via de hiervoor geëigende kanalen, de kandidaat-lidstaten met aandrang te verzoeken zo spoedig mogelijk een efficiënt bestuursapparaat en gerechtelijk apparaat op te bouwen dat het mogelijk maakt op het moment van toetreding, het volledig omgezette acquis communautaire (technische-, fiscale-, milieu-, veiligheids- en sociale bepalingen) daadwerkelijk toe te passen en vooral ook op de toepassing permanent toezicht en controle uit te oefenen.

In het belang van ons economisch en maatschappelijk bestel, en in het bijzonder ook in dat van de transportsector in Vlaanderen, moeten de bevoegde overheden dan ook bijzonder waakzaam zijn t.a.v. 1) de volledige overname van het acquis op het vlak van transport door de nieuwe lidstaten, 2) de effectieve toepassing van de bepalingen van het acquis en 3) de administratieve ondersteuning, het toezicht en de controle op de naleving van het acquis.

Binnen deze context is het aangewezen om indien mogelijk, eventueel via de formule van partnerships, ambtenaren uit de huidige lidstaten ter beschikking te stellen van de aspirant-lidstaten om de bestuurstechnische vraagstukken m.b.t. de overname, de toepassing en de naleving van het acquis communautaire van nabij mee op te volgen en te begeleiden. Indien dergelijke formules reeds worden toegepast moet worden toegezien op de effectiviteit ervan en indien nodig moet de juridische en bestuurstechnische ondersteuning verder worden uitgebreid.

Dat de nieuwe lidstaten tegen begin 2004 niet klaar zullen zijn met de volledige overname en vooral met de toepassing van het acquis communautaire op het vlak van transport, blijkt onder meer uit de toestemming die werd gegeven voor tal van overgangsregelingen en -termijnen.

De sectoriële commissie is van oordeel dat overgangsregelingen en –termijnen alleen maar gerechtvaardigd zijn als duidelijk kan worden aangetoond dat deze geen concurrentiedistorties met zich meebrengen. Omdat voor de meeste overgangsbepalingen kan gevreesd worden voor effectieve marktverstoringen (met uitzondering van de overgangstermijnen voor het cabotagevervoer), is de commissie van oordeel dat overgangstermijnen op het vlak van de transport – behalve voor de cabotage (zie punt 6.5) - zo veel mogelijk moeten worden vermeden of zo kort mogelijk moeten zijn.

De overgangstermijnen en uitzonderingsregelingen moeten daarenboven aantoonbaar noodzakelijk en gerechtvaardigd zijn, alsook moeten zij nauwkeurig worden omschreven en strikt controleerbaar zijn.

6.2. Systematische en accurate controle en monitoring absoluut noodzakelijk

Het is van het grootste belang dat de bestuurlijke en administratieve capaciteit in de lidstaten wordt geoptimaliseerd om het acquis strikt te handhaven. Momenteel is dat één van de pijnpunten in bijna alle toetredende lidstaten.

Daarom dringt de sectoriële commissie aan op meer controle op de uitvoering van de reglementering voor de CEMT-vergunningen en op een efficiënt en accuraat gebruik van het aangekondigde monitoringinstrument op Europees niveau.

In het verslag van de Europese Commissie over de vorderingen van de kandidaat-lidstaten op de weg naar de toetreding (9 oktober 2002)²⁰ wordt aangegeven dat de Europese Commissie tot de ondertekening van het toetredingsverdrag, nauwgezet toezicht zal blijven uitoefenen op de genomen engagementen van de toekomstige lidstaten en hierover periodiek verslag zal uitbrengen bij de Europese Raad. De periodieke verslagen geven aan op welke domeinen verdere inspanningen vereist zijn. Dit monitoringproces zal ook tussen de ondertekening van het verdrag en de daadwerkelijke toetreding van de nieuwe lidstaten voortgezet worden.

De monitoring zal gebeuren via bestaande kanalen zoals de structuren van de associatie-overeenkomsten. De Commissie zal alle vertragingen of problemen bij de hervormingen of de nakoming van de toezeggingen signaleren via onder meer waarschuwingsbrieven op politiek niveau. Alle relevante informatie zal in monitorverslagen worden gebundeld en regelmatig aan de Raad voorgelegd. Zes maanden voor de datum van de toetreding stelt de Europese Commissie een alomvattend monitoringverslag op over de vooruitgang van ieder van de toetredende landen bij de uitvoering van de noodzakelijke hervormingen en alle toezeggingen op het gebied van het acquis communautaire. Dit alomvattend verslag is een voorloper van het geplande jaarlijkse verslag over de controle op de toepassing van het gemeenschapsrecht, dat de Europese Commissieregelmatic opstelt voor alle lidstaten. Na de toetreding zal de Europese Commissie blijven controleren hoe het acquis door de nieuwe lidstaten wordt uitgevoerd, o.m. door middel van benchmarking²¹, peer pressure²², de jaarlijkse rapportages, en zo nodig de inleiding van inbreukprocedures bij het Europese Hof van Justitie.

Er wordt wél voorzien in een economische vrijwaringclausule die de Europese Commissie moet toelaten beschermende maatregelen te nemen voor de nieuwe (en ook voor de huidige) lidstaten wanneer zich ernstige moeilijkheden in een sector van het economisch leven blijken voor te doen.

De sectoriële commissie is van oordeel dat de monitoring die op Europees niveau wordt gepland en uitgevoerd, ook van nabij moet worden opgevolgd door de federale en de Vlaamse overheid. Via een dergelijke monitoring moeten alle overheden op de verschillende niveaus (dus niet alleen de Europese, maar ook de federale en de regionale overheid) er nauwlettend op toezien dat er geen verdere concurrentiedistorties plaatsvinden, meer in het bijzonder ook op het vlak van transport. Het staat buiten kijf dat een goede samenwerking en communicatie tussen de verschillende overheden hierbij cruciaal is.

De permanente monitoring mag daarbij niet alleen slaan op de afstemming van nationale wetgevingen op de Europese regelgeving en de vooruitgang van ieder van de toetredende lidstaten bij de noodzakelijke hervormingen op het gebied van het acquis.

²⁰ Commissie van de Europese Gemeenschappen. Brussel, 9/10/2002

²¹ Vergelijken van de prestaties van soortgelijke bedrijven, organisaties of regio's.

²² Conformiteitsdruk die door systematische benchmarking (tussen landen/regio's) ontstaat om zich bij de best presterende te rangschikken.

Het instrument moet de federale en regionale overheid ook toelaten op permanente basis de daadwerkelijke uitvoering van de nieuwe ingepaste regelgeving, de actieplannen en het administratief-organisatorisch kader dat hiervoor wordt uitgewerkt, nauwgezet te screenen en ook op dit vlak een echte knipperlichtfunctie te vervullen.

De sectoriële commissie dringt er bij de federale en de Vlaamse overheid op aan om in het bijzonder op het vlak van transport (wegvervoer, spoorweg, binnenvaart, maritiem vervoer) de nodige initiatieven te nemen die toelaten om ook van hieruit een accurate en doelgerichte monitoring van de toetredende EU-lidstaten nauwgezet mee op te volgen en te beoordelen.

In het verlengde van dit verzoek en naar concrete initiatieven toe, wordt voorgesteld om de resultaten van de monitoring die op Europees niveau is uitgewerkt en zal worden toegepast, op geregelde tijdstippen in een gemeenschappelijke forum overheid – transportsector, te evalueren en indien nodig op basis daarvan mogelijke strategieën en/of concrete stappen voor te bereiden.

6.3. Bijzondere aandacht voor de sociaal-economische harmonisering

De sectoriële commissie acht het van uitzonderlijk belang dat de kandidaat-lidstaten voldoen aan de sociale eisen die door de EU worden opgelegd maar vooral dat deze ook in de praktijk concreet worden toegepast.

Gelet op de enorme loonkostenkloof tussen de huidige en de toekomstige lidstaten - een bevoegdheid van de lidstaten, waar de EU geen vat op heeft - zorgen goedkope Oost-Europese chauffeurs vanwege hun lage loonkosten, nu al voor een ernstige bedreiging van de concurrentieverhoudingen. Daarom moeten de Europese regels met een sociale dimensie (het sociaal acquis), bijv. ten aanzien van de rij- en de rusttijden of de toegang tot het beroep, zo snel mogelijk worden nageleefd, op het terrein uitgevoerd en rigoureuus worden gecontroleerd. Overgangstermijnen voor de sociale regelgeving moeten zo veel mogelijk worden vermeden. Dit is absoluut noodzakelijk om een eerlijke transportmarkt te ontwikkelen en 'sociale' dumping te voorkomen.

Om optimaal te kunnen voldoen aan de vereisten van de Europese regelgeving op sociaal vlak, acht de commissie het aangewezen dat in de kandidaat lidstaten het sociaal overleg op een gestructureerde wijze wordt uitgebouwd²³. De huidige lidstaten kunnen hierbij een voorbeeldfunctie en ondersteunende rol vervullen.

²³ Onderzoek heeft aangetoond dat in de kandidaat-lidstaten een gering aantal sectoriële overeenkomsten wordt gesloten en dat gemiddeld slechts 25 à 30% van de loontrekkenden bij collectieve overeenkomsten betrokken zijn.

Een bijkomend voordeel van een strikte naleving van het sociaal acquis is dat hierdoor een aantal negatieve externe effecten van de verwachte groei van de transportsector, zoals bijv. verkeersonveiligheid, drastisch kan worden beperkt.

6.4. Pro-actieve aanpak van de verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is voor de sectoriële commissie één van de speerpunten. Niet-naleving en geen concrete toepassing van het acquis communautaire door de toetredende lidstaten, alsook onvoldoende controle en bestraffing van de effectieve naleving van het acquis, zou het risico op een toenemende verkeersonveiligheid in het vrachtvervoer drastisch vergroten.

De sectoriële commissie houdt daarom nogmaals een pleidooi voor een zo snel mogelijke volledige overname, toepassing en controle van het acquis communautaire door de nieuwe lidstaten. De commissie pleit daarnaast ook voor de realisatie van een efficiënt verkeersveiligheidsmanagement. Daarom moet er op korte termijn een beleidsondersteunend instituut voor ongevalanalyse worden opgericht dat belast is met onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van ongevallen en met het uitwerken van normen, doelstellingen en aanbevelingen om toekomstige ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen²⁴.

6.5. Cabotagemogelijkheden voor nieuwe toetreders geleidelijk invoeren

Als de nieuwe lidstaten het acquis communautaire op het vlak van de liberalisering van het wegtransport overnemen, betekent dat dat zowel het vervoer tussen de lidstaten en kandidaat-lidstaten als het vervoer binnen een lidstaat (cabotagevervoer) toegankelijk wordt voor bedrijven uit de kandidaat-lidstaten. Eerder werd gewezen op de potentiële gevaren van concurrentievervalsing als gevolg van de ongelijke loonregelingen en de verschillende sociale verworvenheden.

Met het oog op mogelijke concurrentievervalsingen bij onmiddellijke invoering van de cabotage heeft de EU een progressieve introductie van de cabotage ingesteld. De cabotage zal voor nieuwe lidstaten verboden worden voor een termijn van twee jaar. Deze termijn kan individueel door de lidstaten nog eens verlengd worden met twee jaar. In het geval van absolute noodzaak kan daar nog 1 jaar cabotageverbod bijkomen.

De sectoriële commissie sluit zich aan bij een geleidelijke invoering van de cabotage voor de kandidaat-lidstaten.

²⁴ De sectoriële commissie goederenvervoer heeft op 16 oktober 2001 een aanbeveling over de verkeersveiligheid in het goederenvervoer op de weg uitgebracht.

De commissie twijfelt eraan of de overgangstermijnen voor de cabotage, door hun eerder beperkte duur, effectief in staat zullen zijn om de grote sociale, fiscale en andere verschillen tussen de huidige en de toekomstige lidstaten en dus ook de concurrentiële wanverhoudingen, tijdig op te heffen.

De toegang tot de cabotage moet afhankelijk worden gesteld van de volledige overname en de effectieve omzetting en toepassing van het acquis communautaire, inclusief alle technische, fiscale, sociale en milieu- en veiligheidsvoorschriften en inclusief de realisatie van een gedegen controle- en sanctioneringsmechanisme.

6.6. Bijzondere aandacht voor ‘secundaire’ transportverbindingen naast de TEN’s en voor de uitvoering van infrastructurele missing links

De realisatie van de Trans Europese (vervoers)Netwerken (TEN's) wordt door de EU beschouwd als onontbeerlijk voor een sterke, efficiënte vervoersmarkt in Europa. Zij worden noodzakelijk geacht voor de realisatie van de interne markt. Een van de redenen waarom de TEN's een belangrijk onderdeel vormen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid is dat zij als gevolg van de EU-uitbreiding ook de kandidaat-lidstaten zullen omvatten.

Met de uitbreiding van de EU naar Midden- en Oost Europa zullen ook de trans-Europese netwerken (TEN) worden uitgebreid.

Via de uitbreiding van deze TEN's wil de EU de verkeersinfrastructuur verbeteren, een sterke vervlechting op het Europese continent realiseren door onderlinge koppeling van verkeersinfrastructuren (interoperabiliteit) en last but not least het concurrentievermogen van de toetredende lidstaten verbeteren.

Binnen dit kader is in 1996 een vervoersproject gestart (TINA – Transport Infrastructure Needs Assessment), waarmee de uitbreiding van de TEN's naar de kandidaat-lidstaten moet worden voorbereid. In het kader van het IPSA-programma (infrastructuur-milieu) wordt jaarlijks 500 miljoen euro ter beschikking gesteld om de aspirant-lidstaten op dit gebied voor te bereiden op de toetreding.

De commissie is ervan overtuigd dat de Trans Europese Netwerken (en de uitbreiding ervan naar de nieuwe EU-lidstaten) effectief een bijdrage kunnen leveren om de mobiliteit en de handel in de nieuwe EU te bevorderen. Het zal de nieuwe lidstaten ongetwijfeld toelaten als gevolg van een betere verkeersontsluiting hun concurrentiepositie te verbeteren.

De commissie vraagt echter ook bijzondere aandacht voor zogenaamde ‘secundaire’ verbindingen, die een aanvulling vormen op de TEN's.

Voor de transportsector in Vlaanderen is het met het oog op de vrijwaring van de eigen concurrentiepositie immers van levensbelang dat een aantal absoluut noodzakelijke infrastructurele missing links zo spoedig mogelijk worden gerealiseerd.

Hierbij wenst de commissie te benadrukken dat elke vervoerswijze met zijn specifieke eigenschappen zo optimaal mogelijk en binnen het concept van duurzaamheid en complementariteit moet kunnen worden aangewend. In dit opzicht zullen alternatieven voor het wegvervoer noodzakelijk zijn, maar gelet op de omvang en het belang van het goederenvervoer over de weg, mag de verdere optimalisering van het wegennet geenszins uit het oog worden verloren.

Meer in het bijzonder moet o.m. zo snel mogelijk werk worden gemaakt van :

Voor de waterwegen en de spoorwegen

- De verdieping van de schelde tot 13,1 meter tij-ongebonden
- De aanleg van de Liefkenshoek spoortunnel
- Een efficiënte binnenvaartontsluiting voor Zeebrugge
- De tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen
- De realisatie van de IJzeren Rijn.

Voor het wegvervoer

- Aanleg van een ringstructuur rond Antwerpen met de realisatie van de Oosterweelverbinding
- Betere wegenontsluiting van de havens van Zeebrugge en Gent met efficiënte verbindingen voor het goederenvervoer
- De verbinding E17-Liefkenshoek.

Gelet op het belang van een goed uitgebouwde en functionerende infrastructuur voor de positie van de transportsector, is het onderhoud van deze infrastructuur van het allergrootste belang. De commissie dringt er dan ook bij de Vlaamse overheid op aan om de achterstand in het onderhoud van de infrastructuur, meer bepaald de wegeninfrastructuur, zo spoedig mogelijk weg te werken.

6.7. Beter controle van de veiligheid op zee en in de havens

De uitbreiding van de EU heeft tot gevolg dat de totale kustlijn fors wordt uitgebreid en dat het in principe mogelijk wordt een betere controle van de scheepvaart door de EU uit te oefenen en daardoor de kans op scheepsrampen – met rampzalige ecologische gevolgen – te verkleinen. Ongeveer 90% van de met de EU verhandelde olie wordt over zee vervoerd en bijna 70% van de import wordt door het Kanaal verscheept. Dit betekent dat de Vlaamse kust een bijzonder kwetsbare locatie is en de bedreiging van onveilige, onvoldoende gecontroleerde schepen zeer ernstig moet worden genomen.

De Europese Gemeenschap beschikt over relatief weinig middelen om iets te doen aan de zogenaamde “substandard” – vloten uit sommige kandidaat-lidstaten of aan de ontoereikende veiligheidscontroles in bepaalde havens. Het gebrek aan controlemogelijkheden is ook hier dus één van de grootste problemen.

Volgens de sectoriële commissie moet de uitbreiding van de EU worden aangeprezen om de eisen waaraan op Europese havens varende schepen moeten voldoen niet alleen uit te breiden met technische bepalingen voor de bouw en het onderhoud van de schepen maar ook met sociale normen. Schepen die niet aan de technische eisen voldoen of met ondergekwalficeerde en onderbetaalde bemanning zouden best de toegang tot de havens worden ontzegd. Dit vergt uiteraard een globale Europese aanpak. Maar het belet niet dat de lidstaten, onder meer via fiscale maatregelen, individuele maatregelen treffen om te bevorderen dat zoveel mogelijk schepen weer overschakelen van het varen onder goedkope vlag naar het opnieuw varen onder de oorspronkelijke vlag.

Op die manier kan er vanuit de lidstaten zélf een betere en efficiëntere controle worden uitgeoefend en kan men zich beter beschermen tegen gevaarlijke of verdachte scheepsbewegingen. Met dit doel voor ogen zouden de federale en regionale overheden zich volledig moeten inschakelen in het vooropgestelde Europese Agentschap voor Maritieme Veiligheid en het scheepvaartmanagementsysteem dat de interventie- en controlemogelijkheden coördineert.