

Europarubriek

Patrick Verhoeven

Medio april hield het Europees Parlement haar laatste plenaire vergadering van deze legislatuur. Tussen 22 en 25 mei worden in alle lidstaten van de Europese Unie verkiezingen gehouden om een nieuw parlement samen te stellen dat de volgende vijf jaar samen met de Europese Raad van Ministers vorm zal geven aan het Europees beleid. Er wordt alvast druk gespeculeerd over de politieke samenstelling van het nieuwe parlement. Velen verwachten dat de traditionele 'drievuldigheid' van christen-democraten, sociaal-democraten en liberalen flink doorheen geschud zal worden door de groei van kleinere, extremere partijen, zowel aan de rechter- als aan de linkerflank van het politieke spectrum. Dat zal het vormen van politieke meerderheden er een stuk moeilijker op maken.

Een van de eerste taken van het nieuwe parlement bestaat uit het screenen van de kandidaat-Commissarissen. Want ook de Europese Commissie beëindigt haar mandaat dit jaar. De lidstaten zullen weldra hun kandidaten voorstellen en daarmee begint dan ook het gehengel naar de portefeuilles met de meest attractieve bevoegdheden. Voor de eerste keer zal de voorzitter van de Europese Commissie niet exclusief door de staatshoofden en regeringsleiders worden benoemd. Het blijft de Europese Raad die de nieuwe voorzitter voorstelt, maar de leiders moeten wel rekening houden met de uitslag van de Europese verkiezingen en ook het Parlement raadplegen. Een absolute meerderheid van het Parlement moet voor de kandidaat stemmen. Zo staat het in het Verdrag van Lissabon. De drie traditionele partijen hebben elk al hun kandidaat klaar: de Luxemburger Jean-Claude Juncker voor de christen-democraten, de Duitser en huidige Parlementsvoorzitter Martin Schulz voor de sociaal-democraten en de Belg Guy Verhofstadt voor de liberalen.

Vervoerscommissaris Siim Kallas gaat dus ook de laatste maanden van zijn mandaat in. Het is inmiddels duidelijk dat hij geen nieuwe termijn in de Europese Commissie ambieert. Een tijdje geleden had hij zelfs de intentie om zijn post vroegtijdig te verlaten om de te kandideren voor het premierschap van Estland, maar na een lokale lastercampagne gaf hij daar de brui aan. Wat hij dan wel gaat doen na zijn Brusselse periode, is vooralsnog niet duidelijk.

Een infrastructuurbeleid die naam waardig

Commissaris Kallas kan de voltooiing van het Europees vervoersinfrastructuurbeleid, in de vorm van het Trans-Europese Vervoersnetwerk, als belangrijkste pluim op zijn hoed steken. De TEN-V zijn natuurlijk niet nieuw. Het concept ontstond al eind jaren tachtig van de vorige eeuw en kreeg

Europarubriek

een juridische basis in het Verdrag van Maastricht. Maar de uitvoering liet decennialang veel te wensen over en geraakte niet verder dan een samenraapsel van nationale boodschappenlijstjes. Van een echte Europese visie was weinig of geen sprake. Siim Kallas en zijn team hebben de TEN-V werkelijk handen en voeten gegeven. De richtsnoeren die de realisatie van het infrastructuurnetwerk moeten begeleiden werden weliswaar enigszins afgezwakt in het politieke proces, maar hielden qua inhoud toch goed stand, dankzij de steun van het Europees Parlement. Het parlement kon jammer genoeg niet verhinderen dat lidstaten het voorgestelde budget ernstig teruggeschroefden. Maar in zijn geheel zijn de middelen die de komende jaren ter beschikking van de TEN-V staan toch heel wat aanzienlijker dan vroeger.

Liberaliseren blijft controversieel

Als we naar het beleid voor de individuele vervoersmodi kijken zijn de resultaten minder eenduidig. Het Europees spoorbeleid is een goed voorbeeld. Dat blijft een verhaal van vallen en opstaan. We zijn intussen aan het vierde 'spoorwegpakket' toe, dat in februari dit jaar door het Europees Parlement gestemd werd. De ambitieuze voorstellen van de Commissie om de Europese spoorwegsector aantrekkelijker en efficiënter te maken, werden sterk verwaterd. Over de nood aan verdere technische harmonisering bestaat nog enige eensgezindheid, maar liberaliseringsmaatregelen, zowel voor personen- als goederenvervoer, blijven zeer moeilijk liggen. In dit dossier heeft het Europees Parlement zich toch vooral als een vergadering van nationale belangen getoond, onder zware druk van nationale spoorwegmaatschappijen.

Commissaris Kallas slaagde er evenmin in om zijn voorstel inzake liberalisering van havendiensten af te ronden. Dat dossier blijkt nog net zo controversieel als toen Commissaris Loyola De Palacio haar eerste 'havenpakket' lanceerde, intussen al dertien jaar geleden. Omwille van de politieke gevoeligheid werden de werkzaamheden in het parlement voorlopig opgeschort tot na de verkiezingen. Maar het is wel stilaan duidelijk dat, als er toch een Europese havenverordening zou komen, die grotendeels een lege doos zal zijn. De Commissie heeft gelukkig wel de moed getoond om flagrante inbreuken op de verdragsregels aan te pakken, zoals blijkt uit de procedures die ze begonnen is tegen Spanje en, zeer recent, België inzake organisatie van havenarbeid.

De moeizame opheffing van grenzen voor scheepvaart en luchtvaart

De scheepvaart- en luchtvaartsector kampen met een gelijkaardig probleem: maritiem vervoer tussen lidstaten is nog steeds begrensd en de eenmaking van het Europees luchtruim verloopt trager dan verwacht.

Ondanks veelbelovende concepten als 'Blue Belt' is het scheepvaartverkeer tussen Europese lidstaten vandaag nog altijd onderhevig aan douane- en andere administratieve controles. De onwil zit hier niet zozeer bij de Europese vervoersadministratie, maar bij het directoraat-generaal 'Taxud', dat verantwoordelijk is voor belastings- en douanezaken. Heel wat nationale

Europarubriek

douaneadministraties hebben absoluut geen oog voor commerciële en logistieke belangen en houden mordicus vast aan hun politionele rol.

De eenmaking van het Europese luchtruim gebeurt door samenwerking van nationale luchtverkeersleiders in regionale luchtruimblokken. Deze blokken, negen in totaal, moesten eind 2012 operationeel zijn. Maar in de praktijk bestaan de meesten eigenlijk alleen op papier. De Commissie heeft daarom midden april België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Luxemburg officieel in gebreke gesteld en zij zal naar alle verwachting ook lidstaten van andere luchtruimblokken aanpakken.

Duurzaam vervoer grootste uitdaging

Duurzaamheid blijft ongetwijfeld de belangrijkste uitdaging voor de dames en heren die in de tweede helft van dit jaar verantwoordelijkheid krijgen voor het Europees vervoersbeleid.

Op dit vlak kampt het beleid met de meest fundamentele problemen. Enerzijds zijn er de inherente tegenstellingen, waardoor bijvoorbeeld scheepvaart en binnenvaart hun competitieve positie als meest energie-efficiënte modi dreigen te verliezen. Anderzijds zijn er de spanningen tussen het mondiale en Europese niveau, wat zich vooral manifesteert bij luchtvaart en scheepvaart. Het debacle rond de opname van luchtvaart in het Europees Emission Trading Scheme is daarvan een goed voorbeeld. Die spanningen zouden wellicht kunnen verminderen als de rol van de EU in internationale instellingen als de International Maritime Organisation (IMO) en International Civil Aviation Organisation (ICAO) duidelijker en efficiënter wordt. Ondanks het feit dat het Verdrag van Lissabon dat toelaat, blijft de weerstand van lidstaten op dit vlak erg groot.

Nood aan een bruggenbouwer

Het mandaat van vervoerscommissaris is doorgaans niet een van de meest begeerde portefeuilles. Maar het is economisch gezien wel een van de belangrijkste. De nieuwe man of vrouw op de post zal een goede bruggenbouwer moeten zijn, in de eerste plaats binnen het College van Commissarissen zelf. Een goede verstandhouding met de collega's die verantwoordelijk zijn voor milieu, klimaatzorg, douane, mededinging, interne markt en handel is nu eenmaal essentieel voor een coherent vervoersbeleid.