

Gesprek met Isabelle Durant,

Ondervoorzitter van het Europees Parlement

One flew over a cuckoo's nest



UPTR : U bent vandaag ondervoorzitter van het Europees Parlement en lid van de parlementaire comisie Transport. De manier waarop beslissingen worden genomen op Europees niveau lijkt moeilijk te doorgronden voor vele transporteurs. Kunt u een poging doen om in enkele woorden uit te leggen hoe en door wie beslissingen genomen worden ?

Isabelle Durant : Ik kan begrijpen dat het reilen en zeilen van de Europese instellingen af en toe verbazing en onbegrip oproept. Men kan echter niet ontkennen dat het functioneren van het Belgisch staatsapparaat zonder slag of stoot verloopt. Uiteindelijk zijn op Europees niveau de dingen niet altijd zo ingewikkeld als ze op het eerste gezicht lijken. Als men op een eenvoudige manier de Europese machinerie zou moeten uitleggen, is de vergelijking met een enorme

driepootstandaard nog het meest op zijn plaats. Eén van de drie poten vertegenwoordigt de Commissie, een soort regering met uitgebreid initiatiefrecht om wetgevingsvoorstellen te doen en controlebevoegdheid op de naleving van de wetteksten. Deze voorstellen worden besproken en aangenomen door de twee andere instanties (de overige poten van de driepoot) : enerzijds door de Raad van Ministers bestaande uit, voor wat ons betreft, de 27 ministers van Transport,

« We moeten stoppen met de transportmodi tegen elkaar op te zetten, terwijl ze in wezen complementair zouden moeten zijn. »

en anderzijds het Europees Parlement. Het medebeslissingsrecht houdt in dat het Parlement en de Raad hun standpunten via een akkoord moeten verzoenen tot één gemeenschappelijk standpunt. Indien men geen akkoord kan sluiten, is het voorstel van de Commissie verworpen. Richtlijnen en verordeningen zijn de belangrijkste vormen van Europese wetgeving. Richtlijnen onderscheiden zich van verordeningen op de volgende manier, ze leggen een bepaald doel op aan de lidstaten die vrij zijn in hun keuze om dit juridisch te omkaderen. Verordeningen daarentegen zijn verplichtend in al hun opzichten voor alle lidstaten zonder eerst in nationale wetgeving omgezet te worden.

UPTR : Vele mensen zien het hele Europese gebeuren als een ver-van-mijn-bed-show waarin alledaagse concrete problemen nauwelijks aan de orde zijn. Hebt u de indruk dat u op een andere planeet leeft ?

Isabelle Durant : Op een andere planeet zeker niet ! Ik woon dichterbij het Europees Parlement dan het federaal Parlement !!! Daarentegen is het veel moeilijker de algemene richting en de werkelijke gevolgen van ons wetgevend werk in het Europees Parlement aan de mensen uit te leggen. De reden is de volgende : deze beslissingen treden pas later in kracht, en helaas is het veel te vaak zo dat in de politiek en media het onmiddellijke nieuws primeert op hetgeen dat op langere termijn zit aan te komen. Dat het Parlement in feite als één hecht geheel werkt, vergemakkelijkt meestal niet het onderscheiden van de verschillende

standpunten, maar desondanks laat deze manier juist toe om 736 parlementsleden en 27 lidstaten samen te laten werken. Hoe dan ook, belemmert dit niet de mogelijkheid van ieder parlements lid om zijn stempel te drukken op het beleid, zijn standpunt te verkondigen of allianties te sluiten over de partijgrenzen heen of via transnationale contacten. Dit is echter niet altijd te merken in het slotakkoord. De mensen meer vertrouwd maken met, en hen dichterbij Europa brengen, is volgens mij een essentieel democratisch belang en vormt ook één van mijn prioriteiten in mijn werk als parlementariër en ondervoorzitter van het Europees Parlement. In mijn ogen is de fysieke afstand tussen het Parlement en de burgers geen onoverbrugbaar feit. De technische complexiteit van de debatten komt de bekendheid van het werk in het Europees halfroond natuurlijk niet ten goede. Het Eurovignet-dossier is daar een goed voorbeeld van, net als verschillende andere kwesties die aan transport gelinkt zijn, die als heel concreet worden ervaren door de burgers. Deze kwesties kunnen zowel van economische, sociale als ecologische aard zijn en de ene of de andere transportsector of groep weggebruikers aanbelangen, zij het nu automobilisten, gebruikers van het openbaar vervoer of zwakke weggebruikers. Tenslotte behoren we van tijd tot tijd allemaal tot de ene of de andere groep, of zijn we als consument betrokken door de prijs die we betalen voor het transport van goederen die we kopen, of als omwonende die te maken heeft met geluidsoverlast gegenereerd door deze sector.

UPTR : De Europese Groenen hebben vóór de opname van zelfstandige chauffeurs in de richtlijn op de arbeidstijd, gestemd. UPTR heeft haar ongenoegen hierover geuit door te stellen dat dit een inbreuk is op het principe van vrij ondernemerschap en dat de reglementering enkel bedoeld zou moeten zijn voor verloonde arbeiders. De onafhankelijke arbeiders in de sector zijn verbijsterd over uw stem. Kunt u ons uw standpunt toelichten ?

Isabelle Durant : Ik ben blij dat u mij die vraag stelt, want ik hoop werkelijk dat mijn uitleg uw lezers helpt te begrijpen waarom ik, net als een meerderheid van de europarlementsleden, mij heb uitgesproken voor de toepassing van dezelfde regels op de begrenzing van de arbeidstijd voor zelfstandige en verloonde chauffeurs. Volgens mij is het verstandig geweest dat vrachtwagen- of buschauffeurs, los van hun statuut, zouden kunnen genieten van voldoende lange rusttijden vooraleer men weer verder rijdt. Het gaat mij hier per slot van rekening over de veiligheid op onze (snel)wegen, ondanks dat de rijtijden elders gereguleerd zijn. Rijprestaties verbonden aan transportactiviteiten zijn dermate belangrijk dat zij niet onder de interpretatie vallen van "rijden" in de strikte zin van het woord. Ik besef goed dat de controle op de naleving van de wetgeving voortvloeiend uit de richtlijn, moeilijkheden zal opleveren. Maar indien men verschillende regelgevingen zou toepassen, zou volgens mij, de controle enkel nog gecompliceerder worden en zou men meer geneigd zijn om te kiezen voor het ene of andere

« Het Europees Parlement staat dichterbij mij dan het federale parlement! »



statuut zich baserend op de regelgeving. Vervolgens heb ik iedere vorm van concurrentievervalsing willen vermijden op basis van regelgeving tussen bedrijven onderling of tussen werknemers tewerkgesteld in deze gevoelige sectoren. Iedereen op gelijke voet plaatsen leek mij de beste oplossing om te voorkomen dat verloonde arbeiders gedwongen of aangemoedigd zouden worden om zelfstandige of nepzelfstandige te worden. Het alternatief was een meer strikte en enge definitie geweest van het statuut van verloond arbeider, wat zou betekenen dat de bevoegdheden van de lidstaten inzake controle van deze materie, bestendigd zouden worden. Velen onder jullie zitten klaarblijkelijk in met de noodzaak om zelfstandigen de mogelijkheid te blijven geven om verder de eigen boekhouding, handelsprospectie, klantenopvolging of administratie te doen naast hun hoofdactiviteit vervoersprestaties. Hierover wil ik zeer duidelijk wezen, de richtlijn beoogt enkel en alleen prestaties die op directe wijze gekoppeld zijn aan specifieke transporten (rijden, laden & lossen, diverse wachttijden, voertuigsonderhoud, enz ...) en in geen geval

de eerder vermelde bijkomende activiteiten eigen aan het beroep. Men moet dus niet vrezen dat men niet langer vrij zal zijn om deze taken zelf uit te voeren.

UPTR : U kent de eisenbundel van UPTR naar aanleiding van het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie. Welke punten spreken u bijzonder aan ? Onder welke dossiers (uit de eisenbundel of andere...) wilt/kunt u uw schouders zetten ?

Isabelle Durant : Ik sluit mij volledig bij u aan wanneer u zegt dat men moet ophouden de verschillende transportmodi tegen elkaar uit te spelen. Zij zouden in de eerste plaats complementair moeten zijn ten opzichte van elkaar. Dat is overigens een van de voor mij persoonlijk, belangrijkste ideeën ter voorbereiding van het volgende Witboek over de toekomst van de transportsector. In de praktijk wordt de optimalisering van de multimodal shift in de transportsector echter afgeremd door twee elementen. Het eerste probleem is dat ieder afzonderlijke transportmodus op de markt van goe-

derenvervoer (geldt echter niet voor vervoer van passagiers) het geheel van de kosten en baten of andere voor- en nadelen van de verschillende modi, niet voldoende weerspiegelt. Door de externe transportkosten te onderschatten, niet alleen van het wegtransport, laat men de prijs- en snelheidscriteria, naast het belang van transport algemeen, ook de modale keuzes bepalen. Het resultaat is dat het concept "just-in-time" haar wetten oplegt: de voorraden bevinden zich op de weg, de ingrediënten van een pot yoghurt leggen duizenden kilometers af over de weg, onze bedrijven delocaliseren zodra ze de kans hebben (met alle gevolgen van dien voor de tewerkstellingsgraad in onze landen). Het wordt moeilijk voor de andere transportmodi over land om zich te ontwikkelen ter zijde van het wegvervoer, vaak omwille van hun zwaar gewicht, lage snelheid, ondanks dat zij minder vervuilen. Het andere probleem waarmee we te maken hebben is dat de transportsector nog steeds sterk afgeschermd is binnen de modale grenzen. De ontwikkeling van de intermodale overslagplatformen heeft gedeeltelijk al het probleem van de fysieke beperkingen verholpen bij het opstarten van

multimodaal transport. Er zijn echter nog veel obstakels en coördinatiekosten van juridische, economische en administratieve aard die aan de basis liggen van het uitblijven van een echte hoogvlucht van multimodaal transport. De eerste "slachtoffers" van deze voorlopig onvoldoende afstemming van verschillende transportmodi op elkaar, zijn de vrachtwagenchauffeurs zelf. Zij zijn het die veel te vaak geconfronteerd worden met een onaanvaardbaar hoge graad van congestie. Indien men voor langere afstanden meer beroep zou doen op andere modi, zou dit natuurlijk een gunstig effect hebben op het dichtgeslibte wegennetwerk. In de huidige toestand is het onmogelijk om niets te zeggen over de herziening van de Eurovignet-richtlijn waarover de minister van Mobiliteit, Mr Schouppe, die de vergadering van de ministers van Transport voorzigt, in het Parlement is komen uitleggen hoe hij het debat hierover wil "herlanceren". Als ik de methode bekijk die hij hiervoor wil gebruiken (onderling de problemen met betrekking tot congestie en het milieu loskoppelen), vrees ik dat omwille van de verdeeldheid onder de lidstaten over dit thema, Mr Schouppe, minister van lopende zaken, niet herverkozen en deel uitmakend van een verlamde federale regering, geen enkele kans van slagen heeft om vooruitgang te boeken in dit dossier. Dit zal een zoveelste verkeerde kans zijn ! Ik sluit mij volledig bij u aan wanneer u schrijft dat het ondenkbaar is dat enkel en alleen de vrachtwagens te laten opdraaien voor de kosten voortvloeiend uit congestie op de wegen. Indien Europa en de lidstaten ooit deze plaag zouden aanpakken, waar iedereen baat bij zou hebben, moet dit op een rechtvaardige en duurzame manier gebeuren. Het vervoer van passagiers en goederen moet zoveel mogelijk gezamenlijk gereguleerd en omkaderd worden, wat op zich niet tegelijkertijd betekent, maar eerder onderling rekeninghoudend met de gevolgen voor de ene of

de andere sector. Het verbaast me iedere keer als ik vaststel, in welke mate leveringen van goederen in de stad een slechte naam hebben bij de publieke opinie en gezagdragers terwijl zij een essentiële rol vervullen in de bevoorrading van steden. Hierdoor is het mogelijk in de stad te wonen zonder noodzakelijkerwijs over een auto te moeten beschikken. Meer belemmeringen opwerpen voor vrachtwagens zonder geloofwaardige alternatieven voor de verladers aan te bieden, betekent datop termijn handelszaken in de stad zullen verhuizen naar de rand. Bij gevolg dwingt men de inwoners om mee te verhuizen of afhankelijk te worden van een eigen voertuig om zich te bevoorraden.

Dit soort tegenstellingen zijn voor mij een signaal om voorzichtig om te springen met, en werk te maken van de uitwerking van een politiek transportbeleid. Dit is trouwens een vraagstuk dat aangekaart zal worden op 18 november in het Europees Parlement in het kader van een studiedag die ik organiseer met de fractie van de Groenen/EVA over de toekomst van de transportwereld. Eén van onze doelen zal zijn om te tonen, met behulp van getuigenissen en concrete gevallen, dat Europa alle troeven in de hand heeft om zich meer concurrentieel en duurzaam transport te veroorloven, zonder opnieuw het wiel uit te vinden...Ik twijfel er niet aan dat de wegtransporteurs hier goed vertegenwoordigd zullen zijn !

« Eén van onze doelen is te tonen dat Europa alle troeven in handen heeft om transport efficiënter en duurzamer te organiseren. »

