

Studie Concurrentiepositie binnenvaart –Samenvatting.

Dit rapport brengt de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaartondernemingen ten opzichte van Frankrijk, Nederland, Duitsland, Luxemburg en Zwitserland in beeld. De focus ligt op drie domeinen: het in kaart brengen van verschillen in bemanningskosten, in de toepassing van technische voorschriften en in financiering en steunmaatregelen binnen de onderzochte landen.

Bemanningskosten

Vooreerst wordt gefocust op de bemanningskosten. De Belgische binnenvaartondernemingen hebben te kampen met aanzienlijk hogere kostenniveaus dan de buurlanden. Dit is vooral te wijten aan de bijzonder hoge loonkosten voor werknemers. Deze liggen in Frankrijk, Nederland en Duitsland ongeveer 30 procent lager, en in Luxemburg en Zwitserland zelfs ongeveer 50 procent lager. Qua sociale zekerheids- en belastingskosten voor zelfstandigen scoort België eerder gemiddeld. In elk van de onderzochte profielen, op basis van reële looncijfers, blijkt de totale bemanningskost voor een Belgische binnenvaartonderneming significant hoger te liggen dan voor haar concurrenten uit de onderzochte buurlanden. Vooral de grotere types schepen, die een grotere bemanning nodig hebben en hoofdzakelijk werknemers aan boord hebben, worden aanzienlijk benadeeld.

Daarnaast hebben een aantal niet-kwantificeerbare verschillen een potentieel ongunstig effect op de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaartondernemingen. Zo heeft België, als enige van de onderzochte landen, een verbod op uitzendarbeid in de binnenvaartsector. Dit creëert naar verluidt moeilijkheden voor het opvangen van pieken in de vraag, vakantieperiodes en ziekteverlof van vaste bemanningsleden, en maakt een flexibele tewerkstellingspolitiek moeilijker. De Belgische binnenvaartsector en de Belgische uitzendsector zijn vragende partij voor een opheffing van het verbod.

De hogere bemanningskosten veroorzaken in de eerste plaats een geleidelijk verlies aan marktaandeel van de Belgische ondernemingen. Onrechtstreeks leidt deze toestand er toe dat ondernemers van Belgische nationaliteit hun onderneming eerder vestigen in het buitenland (o.m. Zwitserland en Luxemburg), en dat sommige in België gevestigde ondernemingen de Belgische regelgeving (onder meer inzake uitzendarbeid en het onderscheid tussen werknemers en zelfstandigen) trachten te omzeilen.

Aanbevolen wordt om het niveau van de patronale bijdragen in de binnenvaartsector aanzienlijk te laten dalen. Hiermee worden zowel de wettelijke sociale zekerheidsbijdragen als de bijkomende premies op basis van sectorale CAO's bedoeld. Een gefaseerde aanpak is aangewezen. Door terugverdieneffecten als gevolg van een toename van het aantal reguliere werknemers in de sector, hoeft dit geen vermindering van het sociale zekerheidsbudget teweeg te brengen. Daarnaast is het wenselijk om het verbod op uitzendarbeid op te heffen, zonder de handhaving van sociale standaarden te verzwakken. Voorts dient binnen de EU een "level playing field" te worden gerealiseerd op het vlak van toezicht op het oneigenlijk gebruik van het zelfstandigenstatuut.

Technische voorschriften

Het vervoer op de Europese binnenwateren wordt in hoofdzaak bepaald door twee naast elkaar bestaande richtlijnen welke technische voorschriften opstellen wat betreft de constructie, uitrusting en veiligheid van de binnenvaartvloot, enerzijds de Europese richtlijn 2006/87/EG, anderzijds het

Rijnvaartreglement (ROSR). In deze studie werd onderzocht hoe de bestaande richtlijnen worden toegepast in de desbetreffende landen, hoe dit kan leiden tot bepaalde voor- of nadelen en welke kosten deze met zich meebrengen.

Verschillende partijen werden gehoord waaronder de keuringsinstanties, overheden, rederijen en scheepswerven. Dit alles om een zo correct en algemeen mogelijk beeld te kunnen vormen van enerzijds de regelgeving en anderzijds de praktijk, alsook de kosten om voor een vaartuig de nodige technische certificaten te behouden.

Veelal in alle onderzochte landen wordt de Europese richtlijn haast volledig overgenomen in de wetgeving. Uit de gesprekken met verschillende partijen blijkt dat de toepassing van de geldende regelgeving in de praktijk daarentegen nog steeds bepaalde verschillen tonen. De verschillen laten zich voelen in de maximale geldigheidsduur van de verkregen certificaten, al dan niet de noodzaak door een erkend classificatiebureau gekeurd te zijn, de keuringsinstanties, het aantal partijen dat aan bod komt en de interpretatie van de (nochtans identieke) regelgeving. De eerste drie verschillen gelden enkel voor droge ladingsschepen. De laatste twee gelden eveneens voor tankers.

De hierboven vermelde verschillen hebben een rechtstreeks effect op de kosten om een vaartuig te laten keuren. Uit het hierna volgend uitgebreid verslag zal blijken dat deze kostenverschillen echter geen doorslaggevende rol spelen in de totale kostenopstelling.

Omdat voor droge ladingsschepen een eigenaar mag kiezen in welk land hij zijn vaartuig laat keuren onafhankelijk waar het vaartuig staat ingeschreven, betekenen een aantal verschillen geen rechtstreeks concurrentienadeel voor de Belgische vloot. Toch zullen deze een impact hebben op het Belgische binnenvaartlandschap. Deze vrijheid van keuze bestaat niet voor tankers wat dan wel een rechtstreeks impact kan hebben op de Belgische vloot.

Om de positie van de Belgische schippers te versterken werden een aantal aanbevelingen en aandachtspunten voorgesteld die in het navolgend verslag meer in detail worden besproken. Hieronder vallen het invoeren van een controle systeem om zo de kwaliteit en een correcte toepassing van de regelgeving te kunnen waarborgen, het verminderen van de periodiciteit van keuringen zonder hierbij afbreuk te doen aan de kwaliteit van de inspecties, het herdefiniëren van de werkgebieden van de regionale overheden en het harmoniseren van de certificaten van verschillende landen gekoppeld aan een Europees uniform inspectiesysteem voor het elimineren van de interpretatieverschillen.

Financiering en steunmaatregelen

De analyse van de financieringsvoorwaarden kadert in een ruimer verhaal, met name het financieringsklimaat dat ongeveer 10 jaar geleden gold. Men kan spreken van een nieuwbouwgolf in die periode die met name in Nederland sterk tot uiting kwam. Uit eerdere studies en gesprekken blijkt dat er in deze periode sneller en eenvoudiger bankfinanciering mogelijk was. Specifieke overheidsprogramma's, zoals het toekennen van overheidswaarborgen, ondersteunden en versterkten deze evolutie.

Door de overcapaciteit in de markt –deels door de dalende volumes ten gevolge van de economische crisis; deels door de nieuwbouw van grotere schepen- werd een neerwaartse druk op de tarieven gecreëerd en kwam de binnenvaartsector onder druk te staan. Ook het in de vaart houden van - veelal Nederlandse- schepen die niet hun afbetalingen konden voldoen (met behulp van onder meer de overheidswaarborgen) werd binnen de Belgische binnenvaart als nadelig ervaren.

Uit het onderzoek blijkt dat de elementen die deze nieuwbouwgolf hebben gevoed in grote mate niet meer aanwezig zijn. Banken hebben hun financieringsvoorwaarden aangepast en verstrengd. Wat de financieringsvoorwaarden betreft stellen we geen uitgesproken concurrentievoor- of nadeel vast voor de Belgische binnenvaart. Ook de toepassing van de overheidswaarborgen is sterk afgenomen.

Wel wordt er een gebrek aan financiering gevoeld in de sector. Dit probleem stelt zich in België des te meer. Er zijn minder banken met voldoende affiniteit voor de sector. Door de minder goede concurrentiepositie van de Belgische binnenvaart zullen banken bovendien—ondanks het potentieel—minder geneigd zijn tot financieren van nieuwe projecten. Bijkomend aan het onderzoeken van alternatieve financieringsinstrumenten—zoals het oprichten van een Kredietunie binnen de sector of de mogelijkheid van crowdfunding—kan men de bankensector in België dan ook meer en beter informeren over de binnenvaart.

De invloed van de verschillende steunmaatregelen in de verschillende landen wordt in deze studie kwalitatief geanalyseerd. Omwille van de verscheidenheid aan maatregelen (directe, subsidies, fiscale aftrek,...) wordt er geopteerd voor een globale beschouwing van het subsidielandschap. De aandacht gaat hierbij specifiek uit naar steun aan schippers en binnenvaartondernemingen. Steun aan verladers of aan de infrastructuur heeft uiteraard een impact op het binnenvaartlandschap, maar richt zich niet specifiek tot de Belgische binnenschippers of ondernemingen.

Het aantal subsidies voor de binnenvaart lijkt de laatste jaren eerder afgenomen. Dit is zeker het geval in België: er zijn geen maatregelen vanuit de overheid meer die inzetten op de verduurzaming van de vloot. In de andere onderzochte landen lijkt het aanbod groter: in Duitsland zijn er steunmaatregelen die specifiek inzetten op de opleiding van de bemanning en de binnenschipper. In de meeste landen ligt de focus echter op de verduurzaming van de vloot. In Nederland gaat het vooral over fiscale aftrekken in duurzaamheidsprojecten. Om de slagkracht van toekomstige maatregelen te vergroten pleit deze studie voor een gecoördineerde actie, om via de (Europese) sectorfederaties Europese projecten of budgetten binnen te halen.