

Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods⁽¹⁾

(95/C 236/09)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 4. april 1995 under henvisning til EF-traktatens artikel 75 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Helmut Giesecke til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 10. maj 1995.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 326. plenarforsamling af 31. maj og 1. juni 1995, mødet den 31. maj 1995, med et stort flertal af stemmer for og 2 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Problemstillingen

1.1. Trafikken i Europa vokser støt i takt med, at de europæiske markeder smelter sammen, og åbningen af grænserne til de central- og østeuropæiske lande vil skabe yderligere tilvækst.

1.2. De europæiske borgere er blevet miljøbevidste, og efter en række opsigtsvækkende ulykker er bevidstheden om transportrisici skærpet betydeligt. Dermed tvinges politikerne til at skride målrettet ind.

1.3. EU's transportministre har i de senere år truffet vigtige principbeslutninger om transportsikkerheden⁽²⁾. I medfør heraf skal sikkerhedsnormerne i de enkelte medlemsstater være meget høje, dvs. på højde med normerne for international transport. Med ensartede normer udelukkes det også, at der kan forekomme konkurrenceforvridning.

1.4. Da de mest opsigtsvækkende ulykker er sket under transport af farligt gods ad vej og til søs, blev der først vedtaget sikkerhedsregler for disse to sektorer.

1.5. Der er også en potentiel fare ved jernbanebefordring af farligt gods. Godsmængderne er som regel større end ved vejtransport, og godset transporteres ofte gennem byområder. Rangerbanegårdene ligger hyppigt i byernes centrum, og under rangeringen kan der ske ulykker. Hertil kommer, at særlig farligt gods i stigende omfang flyttes fra vejtransporten til den skinnebårne transport.

1.6. I visse medlemsstater foretages der for tiden endvidere strukturomlægninger i jernbanesektoren med henblik på at adskille jernbaneinfrastrukturen og -driften.

1.6.1. Desuden indføres der nye rettigheder med hensyn til adgang til jernbanernes infrastruktur. Der

åbnes derved mulighed for oprettelse af nye virksomheder, som udbyder tjenesteydelser, der kan tænkes at omfatte befordring af farligt gods.

1.6.2. Som følge af omstruktureringen og den gradvise åbning af markedet for jernbanebefordring er det afgørende, at der etableres en lovgivningsramme, som kan garantere sikkerheden ved jernbanebefordring af farligt gods i denne nye sammenhæng⁽³⁾.

1.6.3. Der må derfor tages højde for, at ejerne af det rullende materiel (jernbanevognene) og infrastrukturindehaverne har forskellige forpligtelser.

1.7. Så længe jernbanetransporten, herunder transport af farligt gods, udelukkende blev foretaget af statsbanerne i medlemsstaterne, kunne man undlade at lade andre myndigheder gennemføre kontrol. I lyset af den nævnte omstrukturering er det imidlertid ikke længere forsvarligt.

1.8. For international jernbanebefordring af farligt gods gælder i dag Det Internationale Reglement for Befordring af Farligt Gods på Jernbaner (RID), der findes som bilag 1 til appendiks B til Konventionen om International Jernbanebefordring (COTIF). Bilagene til RID ajourføres hvert andet år i overensstemmelse med FN's henstillinger vedrørende transport af farligt gods. Disse bilag indeholder alle relevante sikkerhedsbestemmelser og skal regelmæssigt i deres fulde omfang vedfølges det foreslåede direktiv som bilag, så de også får gyldighed på nationalt plan. Alle EU-medlemsstater er i forvejen kontraherende part i Konventionen om International Jernbanebefordring.

1.9. De nationale regler har ifølge Kommissionen udviklet sig forskelligt. Der findes ingen EU-bestemmelser for jernbanetransport af farligt gods, og

⁽¹⁾ EFT nr. C 389 af 31. 12. 1994, s. 15.

⁽²⁾ Direktivet om transport af farligt gods ad vej; direktivet om kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej; Kommissionens forslag til direktiv om udpegelse af en sikkerhedsmedarbejder i forbindelse med transport af farligt gods og om sikkerhedsmedarbejderens erhvervs kvalifikationer.

⁽³⁾ I Tyskland findes der allerede 130 private jernbanevirksomheder, der transporterer gods via jernbane, hvortil kommer et betydeligt antal virksomheder, for hvem jernbanebefordring kun er en underordnet aktivitet. I henhold til tysk lovgivning har de alle sammen krav på ikke-diskriminerende adgang til Deutsche Bundesbahn's skinne-net, hvis de til gengæld åbner deres egne net. Yderligere virksomheder vil ønske at få adgang til markedet.

der er betydelige forskelle i medlemsstaternes sikkerhedsniveau for indenlandsk befordring af sådant gods. Under de nuværende forhold er der altså ikke garanteret samme høje beskyttelses- og sikkerhedsniveau overalt i EU.

1.10. Ud over de indbyrdes afvigende sikkerhedsforskrifter er der en lang række andre, vidt forskellige love for indenlandsk befordring af farligt gods, som efter Kommissionens mening udgør en alvorlig hindring for, at sådant gods frit kan transporteres overalt i EU. De er efter Kommissionens mening ikke forenelige med kravene i et indre marked.

1.11. Efter Kommissionens opfattelse øges risikoen for alvorlig konkurrenceforvridning yderligere af, at nogle medlemsstater har bi- eller multilaterale aftaler med andre medlemsstater eller tredjelande. Sådanne aftaler, der indeholder bestemmelser om fravigelse af RID-sikkerhedsreglerne, betyder, at to EU-medlemsstater kan vedtage på deres samlede område at tillade befordring af farligt gods, som ikke kan befordres i de øvrige EU-lande.

1.12. Det er derfor påtrængende nødvendigt at fastsætte ensartede sikkerhedsregler for jernbanebefordring af farligt gods, som gælder i hele EU.

2. Kommissionens forslag

2.1. Ensartede sikkerhedsregler for jernbanebefordring af farligt gods kan bedst sikres ved, at RID-bestemmelserne bringes til at gælde ikke blot for jernbanebefordring af farligt gods mellem medlemsstaterne, men også for sådanne transporter i medlemsstaterne.

2.1.1. En åbenlys fordel ved at benytte RID som grundlag for harmoniseringen er, at der ikke er brug for at indføre nye regler og standarder på EU-plan. Dermed pålægges medlemsstaterne kun en beskedent lovgivningsmæssig og administrativ byrde.

2.2. Det foreslåede direktiv tilsigter, at RID-reglerne fra den 1. januar 1997 ikke blot som hidtil skal gælde for international jernbanebefordring af farligt gods, men også for medlemsstaternes indenlandske jernbanebefordring af sådant gods.

2.3. Som det også er tilfældet med harmoniseringsdirektiverne om transport af farligt gods ad vej, har medlemsstaterne fortsat ret til at anvende strengere regler, f.eks. standarder, der er i overensstemmelse med FN's henstillinger om multimodal transport af farligt gods, indtil disse inkorporeres i RID-bestemmelserne.

2.4. Andre bestemmelser i direktivforslaget fastsætter tidsbegrænsede undtagelser, som tilgodeser de forskellige jernbanevirksomheders interesser.

3. ØSU's bemærkninger

3.1. ØSU har støttet både principbeslutningerne vedrørende sikker transport af farligt gods og de hidtil trufne afgørelser.

3.1.1. I sine udtalelser har ØSU i visse tilfælde endog tilrådet strengere regler.

3.2. ØSU forholder sig også positivt til dette forslag og bifalder, at det er hensigten at tilpasse de nationale forskrifter til de internationale regler om grænseoverskridende transport, som i medfør af RID allerede gælder for 34 kontraherende stater.

3.3. ØSU påskønner, at det foreslåede direktiv i vidt omfang stemmer overens med direktivet om transport af farligt gods ad vej, da det letter den intermodale transport.

3.4. I forbindelse med forslaget artikel 1, stk. 1, henstiller ØSU, at det overlades til medlemsstaterne at bestemme, om transport af farligt gods, som de væbnede styrker ejer eller er ansvarlige for, skal være underlagt direktivets bestemmelser.

3.4.1. Det bør dog sikres, at sikkerhedskravene til sådanne transporter ikke er lavere end kravene til civil godstransport.

3.5. ØSU påpeger, at de omstruktureringer, Kommissionen nævner (direktiv 91/440/EØF), også medfører, at der opstår forskelligartede forpligtelser for henholdsvis de virksomheder, der forestår driften, og de virksomheder, der ejer infrastrukturen (banelegemet). Disse forskellige forpligtelser bør omtales og fastlægges i direktivet.

3.6. I artikel 6, stk. 9, anvendes udtrykket »små mængder«. ØSU foreslår, at det defineres ved en henvisning til RID og til de mængder, der deri under randnummer X O1a er angivet for de forskellige klasser, så fortolkningsproblemer undgås.

3.7. I lyset af den omstrukturering, der er omtalt i punkt 1.7, forventer ØSU, at der snart forelægges et forslag til direktiv om kontrol med jernbanebefordring af farligt gods, som svarer til det foreslåede direktiv om kontrol med transport af farligt gods ad vej⁽¹⁾.

3.8. ØSU opfordrer Kommissionen til snarest at fremlægge det manglende forslag til direktiv om transport af farligt gods ad indre vandveje. Et sådant direktiv ville lette transporten af farligt gods med

⁽¹⁾ KOM(93) 665 endelig udg. — SYN 487; EFT nr. C 238 af 26. 8. 1994, s. 4.

flere transportformer (altså den intermodale transport) betydeligt.

3.9. Kommissionen peger i sin begrundelse på »de vidt forskellige nationale love for indenlandsk befordring« og

udtaler endvidere, at »de nationale regler har udviklet sig på forskellig vis«, men ingen af delene dokumenteres. ØSU ville derfor hilse det velkomment, om Kommissionen forelagde en synopsis over de nationale forskrifter sammenholdt med RID-bestemmelserne.

Bruxelles, den 31. maj 1995.

Carlos FERRER

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Udtalelse om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indførelse af ONP-vilkår for taletelefoni ⁽¹⁾

(95/C 236/10)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 18. april 1995 under henvisning til EF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Bo Green til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 10. maj 1995.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 326. plenarforsamling af 31. maj og 1. juni 1995, mødet den 31. maj 1995, enstemmigt følgende udtalelse.

1. Kommissionens forslag

1.1. Med dette forslag genfremsætter Kommissionen i store træk et forslag fra 1992 (KOM(92) 247 endelig udg.), som Europa-Parlamentet forkastede i juli 1994, især på grund af udvalgsprocedurerne. ØSU vedtog enstemmigt en udtalelse om det oprindelige forslag den 25. november 1992 (CES 1342/92).

1.2. I mellemtiden har Europa-Parlamentet anmodet om en genfremsættelse af forslaget, og Europa-Parlamentet, Kommissionen og Rådet er nået til forståelse om udvalgsspørgsmålet. Kommissionen håber derfor, at det genfremsatte forslag nu hurtigt kan vedtages.

Institutionerne er som nævnt nået til forståelse, og det drejer sig om et spørgsmål, som står åbent i traktaten om Den Europæiske Union: Den nye procedure for fælles beslutningstagning er ikke nævnt i forbindelse med artikel 145, der omhandler Kommissionens gennemførelsesbeføjelser. I traktaten mangler der således en

procedure for tildeling af beføjelser i forbindelse med proceduren for fælles beslutningstagning.

1.3. Rådet er nået til enighed om en tidsplan for liberalisering af alle telekommunikationsnet, -infrastrukturer og -tjenester med den 1. januar 1998 som primær skæringsdato. Denne udvikling ændrer det nuværende grundlag for eksklusive og særlige rettigheder og er et kriterium for at indføre ONP-vilkår i forbindelse med televirksomheder (som er »målområdet« for ONP).

Det foreslåede direktiv forudsætter ikke nogen specifik liberaliseringsgrad og overlader det til de enkelte medlemsstater at meddele Kommissionen, hvilke televirksomheder der skal omfattes af direktivet. Dette stemmer overens med subsidiaritetsprincippet; afhængigt af, hvor præcist ONP-vilkårenes anvendelsesområde defineres, kan det imidlertid medføre visse forskelle i ONP-vilkårenes anvendelse i de enkelte medlemsstater.

Den mere detaljerede gennemførelse af liberaliseringen mangler stadig at blive fastlagt gennem passende lovgivningsforanstaltninger. Det må forventes, at alle eksklusive eller særlige rettigheder ophæves. I henhold til

⁽¹⁾ EFT nr. C 122 af 18. 5. 1995, s. 4.