

4. Særlige bemærkninger

4.1. Når det gælder fravigelser i forbindelse med »transporter af lokal karakter« indeholder direktivforslagets artikel 6, stk. 9, et forbud mod forskelsbehandling. ØSU kræver, at der indføres et tilsvarende forbud ved fravigelser i forbindelse med ad hoc-transporter i henhold til artikel 6, stk. 11.

4.2. I redegørelsen for »Den nuværende situation« i begrundelsen til forslaget anfører Kommissionen, at dette direktiv allerede burde være trådt i kraft den 1. januar 1999.

4.3. Da dette imidlertid ikke er sket, gælder den nationale lovgivning fortsat.

4.4. ØSU har forståelse for, at Kommissionen har forholdt sig afventende, før den fremlagde et forslag til forordning, men mener dog, at forslaget bør træde i kraft, før overgangsbestemmelserne udløber.

Bruxelles, den 22. september 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 96/49/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods«⁽¹⁾

(1999/C 329/04)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 7. juni 1999 under henvisning til EF-traktatens artikel 71, stk. 1, litra c), at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Helmut Giesecke til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 20. juli 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 366. plenarforsamling af 22.-23. september 1999, mødet den 22. september 1999, følgende udtalelse med 110 stemmer for, mens 2 stemte hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. I alle EU-lande er borgerne meget opmærksomme på spørgsmålet om transport af farligt gods og de foranstaltninger, der træffes på området.

1.2. Det foreliggende direktivforslag skal bidrage til at garantere sikkerheds- og kvalitetsnormerne i forbindelse med jernbanebefordring af farligt gods.

1.3. Det vedrører direktiv 96/49/EF, som man endnu ikke har kunnet gennemføre fuldt ud.

1.4. Det grundlæggende problem er, at EU-normer for tanke og beholdere til transport af farligt gods i klasse 2 (gasser) ikke blev færdiggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) inden for fristen i CEN's mandat og direktiv 96/49/EF.

1.5. De pågældende gasser pakkes og transporteres pr. jernbane f.eks. i form af lightere, spraydåser, kogeudstyr til campingbrug og brændselsmateriale til private husholdninger eller som industrigasser.

1.6. Emballering og befordring af farligt gods i klasse 2 (gasser) har gennem ca. 80 år været omfattet af forskellige bestemmelser i medlemsstaternes industri- og færdselslovgivning.

1.7. Disse nationale bestemmelser kan afvige stærkt fra hinanden f.eks. med hensyn til tekniske krav, hvilket især skyldes klimatiske forhold (f.eks. i Finland eller Grækenland). Derfor er der behov for ensartede, europæiske normer.

1.8. I de enkelte medlemsstater berøres både regeringer og fagforbund af standardiseringsforanstaltningerne. Der er derfor et stort koordineringsbehov i samtlige medlemsstater.

⁽¹⁾ EFT C 181 af 26.6.1999, s. 25.

1.9. De nationale forslag og forslagene fra organisationerne på EU-plan skal afstemmes indbyrdes, og interesserne er langt fra sammenfaldende. Alligevel finder ØSU det uforståeligt, at der endnu ikke foreligger nogen CEN-norm, selv om den er påkrævet af hensyn til sikkerheden og miljøet.

2. Kommissionens direktivforslag

2.1. På grund af de problemer, der er omtalt i indledningen, vil Kommissionen forlænge fristerne i direktiv 96/49/EF.

2.2. I nogle tilfælde foreslår Kommissionen selv nye frister, i andre, mere komplicerede tilfælde henvises yderligere forlængelser af frister til det »tilpasningsudvalg«, der er nedsat i medfør af artikel 9.

2.3. Det foreslås endvidere, at bestemmelserne om ad hoc-transport af farligt gods inden for den enkelte medlemsstats område fortsat skal være gældende.

3. Generelle bemærkninger

3.1. Af de anførte grunde er Kommissionens direktivforslag et hensigtsmæssigt tiltag, der må bifaldes.

3.2. ØSU anbefaler, at de enkelte medlemsstater må anvende strengere normer end RID-forskrifterne i forbindelse med lokale transporter. Dette vil også bidrage til at skabe lige vilkår for vej- og jernbanetransport.

3.3. Der er imidlertid også mulighed for at stille lave krav. ØSU må derfor kræve, at Kommissionen præciserer, hvad den forstår ved begrebet »transporter af lokal karakter«. Det må under ingen omstændigheder forstås så bredt, at det dækker større dele af et distributionsområde.

3.4. På baggrund af forskellige tidligere hændelser forventer ØSU, at de kompetente regeringer lægger meget strenge kriterier til grund, når de som fravigelse udsteder tilladelser til at udføre ad hoc-transport.

4. Særlige bemærkninger

4.1. Når det gælder fravigelser i forbindelse med »transporter af lokal karakter« indeholder direktivforslagets artikel 6, stk. 9, et forbud mod forskelsbehandling. ØSU kræver, at der indføres et tilsvarende forbud ved fravigelser i forbindelse med ad hoc-transporter i henhold til artikel 6, stk. 11.

4.2. I redegørelsen for »Den nuværende situation« i begrundelsen til forslaget anfører Kommissionen, at dette direktiv allerede burde være trådt i kraft den 1. januar 1999.

4.3. Da dette imidlertid ikke er sket, gælder den nationale lovgivning fortsat.

4.4. ØSU har forståelse for, at Kommissionen har forholdt sig afventende, før den fremlagde et forslag til forordning, men mener dog, at forslaget bør træde i kraft, før overgangsbestemmelserne udløber.

Bruxelles, den 22. september 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg