

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor hogesnelheidstreinen⁽¹⁾

(94/C 397/04)

De Raad heeft op 14 juni 1994 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 129 D, derde alinea van het Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 9 november 1994 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Decaillon.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 320e Zitting (vergadering van 23 november 1994) het volgende advies uitgebracht, dat met meerderheid van stemmen, bij één onthouding, is goedgekeurd.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft met belangstelling kennis genomen van het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het Europees HST-net [doc. COM(94) 107 def.]. Het is van mening dat dit voorstel een belangrijke bijdrage levert aan de totstandkoming van dit net, en geeft daarbij het volgende in overweging.

1. Inleiding

1.1. Voordat nader wordt ingegaan op het eigenlijke richtlijnvoorstel, lijkt het nuttig de achtergrond waartegen het concept van de hoge-snelheidstrein en van een Europees HST-net is ontstaan, bondig te schetsen.

De eerste toepassingen van de hoge-snelheidstechnologie in het Europese railvervoer — de aanleg van de Italiaanse „Direttissima”-lijn, de openstelling van de Franse lijn „TGV Sud-Est” voor commercieel vervoer in 1981, de indienststelling van de Duitse ICE tien jaar later — waren bedoeld als oplossing voor de dreigende overbelasting van een aantal belangrijke lijnen. In Frankrijk kwam de SNCF met plannen voor een nieuwe infrastructuur die frequent snelverkeer van een in Europa ongekend hoge kwaliteit en met hoge dichtheid mogelijk zou maken. De Franse spoorwegmaatschappij gaf daaraan de voorkeur boven een dure renovatie van de lijn Parijs-Lyon, waardoor de kwaliteit van de dienst toch niet significant zou zijn verbeterd.

Een soortgelijk streven lag ook ten grondslag aan de Duitse, Italiaanse en Spaanse projecten; deze hadden alle in de eerste plaats ten doel in eigen, nationale behoeften te voorzien.

1.2. Het is dan ook begrijpelijk dat het er de spoorwegmaatschappijen in de eerste plaats om te doen is geweest de infrastructuur, het materieel en de bedrijfsprocedures voor deze projecten in te passen in het algemene schema van hun technische installaties, regels en werkmethodes, die van land tot land soms heel wat verschillen.

1.3. Verder onderzoek door de EG-spoorwegmaatschappijen die deel uitmaken van de Europese Spoorwegengemeenschap, ESG, mondde in januari 1989 uit in de presentatie van een voorstel voor een „Europees net van supersnelle-treinverbindingen”.

1.4. De Raad keurde tijdens zijn zitting van 4 en 5 december 1989 een resolutie goed, waarin de Commissie werd verzocht een werkgroep op hoog niveau samen te stellen, die „moet worden geraadpleegd over de normen en gemeenschappelijke technische kenmerken die het moderne treinverkeer op dit net mogelijk maken en (moet) zorgen voor de compatibiliteit qua technieken en infrastructuur tussen de verschillende delen van dit net”.

1.5. De werkgroep bracht in november 1990 rapport uit over de ontwikkeling van een Europees net van hoge-snelheidstreinen.

De Vervoerraad sprak in zijn resolutie van december 1990⁽²⁾ een gunstig oordeel uit over de conclusies van die werkzaamheden en nam nota van het voornemen van de Commissie om een ontwerp-richtlijn op te stellen betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen op het gebied van het treinverkeer, waarbij de noodzaak werd benadrukt om zo spoedig mogelijk gemeenschappelijke initiatieven te ontplooiën voor de harmonisering van de besturings-systemen.

2. Rechtsgrondslag voor het communautair initiatief inzake interoperabiliteit van het HST-net

2.1. Het bovengenoemde rapport van november 1990 was om zo te zeggen de voorloper van de richtplannen

⁽¹⁾ PB nr. C 134 van 17. 5. 1994, blz. 6.

⁽²⁾ Resolutie van de Raad van 17. 12. 1990, PB C 331 van 8. 2. 1991, blz. 1.

voor transeuropese vervoersnetwerken. Maar dit concept kreeg pas echt vorm bij het Verdrag betreffende de Europese Unie, dat op 1 november 1993 van kracht werd.

In titel XII van dat verdrag wordt namelijk een nieuwe basis gelegd voor communautaire initiatieven inzake transeuropese infrastructuurvoorzieningen, met name op vervoersgebied.

2.2. Voor de uitvoering van de thans door de Commissie voorgestelde maatregelen zijn bovendien nog twee andere wetsteksten van belang, die betrekking hebben op de invoering van de interne markt, nl.:

— de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sector vervoer [Richtlijn 90/531/EEG⁽¹⁾, aangepast bij Richtlijn 93/38/EEG⁽²⁾];

— de bepalingen betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991)⁽³⁾.

3. Technische harmonisatie: verdere ontwikkeling noodzakelijk

3.1. Op technisch gebied was het dus inmiddels noodzakelijk geworden, aan het begrip „technische harmonisatie”, zoals dit tot dusver in het internationale treinverkeer was gehanteerd, een bredere betekenis te geven.

„Technische harmonisatie” was voorheen beperkt gebleven tot de invoering van uniforme of althans compatibele parameters voor o.m. spoorbreedte, laadprofielen (waarbij meerdere profielen mogelijk waren), hoogte van buffers, reminrichtingen enz., van de mogelijke combinaties van locomotieven en rytuigen, en van de infrastructuurvoorzieningen waarvan deze gebruik maakten.

3.2. De desbetreffende regelingen zijn opgenomen in:

— de uit 1882 daterende intergouvernementele overeenkomst die als de „Unité technique” bekend staat, waarin de laatste besluiten in 1938 zijn opgenomen;

— de RIV-regeling betreffende de uitwisseling van personen- en bagagerytuigen in het internationale verkeer en de RIC-regeling betreffende de uitwisseling van goederenwagens; daarnaast heeft de Internationale Spoorwegunie (UIC/IRU) om de samen-

werking onder haar leden te vergemakkelijken de zgn. UIC-fiches uitgegeven, die echter niet het in rechte bindende karakter hebben van de Europese specificaties en overigens geen betrekking hebben op hoge-snelheidsverkeer.

3.3. Zulke regelingen, gebaseerd op opvattingen die teruggaan tot het stoomtijdperk, waren ruimschoots voldoende zolang de snelheden waarmee werd gereden, de reistijden, de actieradius van de locomotieven en de maximale werktijden van het personeel zodanig waren, dat de voor het wisselen van locomotieven en personeel aan de landsgrenzen (die tegelijkertijd „technische grenzen” waren) benodigde tijd maar weinig uitmaakte.

De spoorwegmaatschappijen zijn er weliswaar in geslaagd een aantal technische verschillen te overbruggen, waardoor sommige internationale diensten — dank zij extra investeringen — interoperabel zijn geworden, maar zulke gevallen zijn zeldzaam en hoe dan ook ontoereikend voor de behoeften van een interne markt zonder binnengrenzen.

3.4. Vanwege het toenemende en sneller wordende verkeer binnen de Unie, en vooral vanwege de ontwikkeling van de hoge-snelheidstrein, is het opruimen van de feitelijk bestaande „technische grenzen” een absolute noodzaak geworden. Dat is dan ook het doel van het onderhavige richtlijnvoorstel.

3.5. De in het richtlijnvoorstel opgenomen definitie van het begrip „interoperabiliteit” is tot stand gekomen na grondige discussie in de sub-groep „technische compatibiliteit” van de door de Commissie ingestelde „werkgroep op hoog niveau”. (Deze werkgroep bestaat uit regeringsvertegenwoordigers uit de lid-staten en vertegenwoordigers van de Europese constructeurs van spoorwegmaterieel en van de spoorwegmaatschappijen). De definitie luidt als volgt:

„In deze richtlijn wordt onder interoperabiliteit van het Europese netwerk voor hogesnelheidstreinen verstaan, het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om met de infrastructuur van dit netwerk een ononderbroken dienst te kunnen onderhouden met hogesnelheidstreinen, en daarbij de gespecificeerde prestaties te leveren.”

Het Economisch en Sociaal Comité is van mening dat deze definitie van het begrip „interoperabiliteit” strookt met essentiële technische, economische en milieu-eisen van deze tijd.

4. Door de Commissie voorgestelde aanpak

4.1. De Commissie heeft bewust niet voor een „maximalistische” aanpak gekozen, integendeel, interoperabiliteit, zoals de Commissie dit begrip definieert, moet het

(1) PB nr. L 297 van 29. 10. 1990.

(2) PB nr. L 199 van 9. 8. 1993.

(3) PB nr. L 237 van 24. 8. 1991.

elke spoorwegmaatschappij mogelijk maken op elk willekeurig netwerk een commerciële dienst op rendabele wijze te exploiteren.

4.2. Om de door haar nagestreefde interoperabiliteit in voldoende mate te kunnen verwezenlijken, stelt de Commissie een onvermijdelijk nogal complexe structuur op drie niveaus voor, die hieronder bondig wordt beschreven:

4.3. Op het eerste niveau worden in de richtlijn de essentiële eisen opgesomd waaraan dient te worden voldaan:

- veiligheid;
- gezondheid;
- milieubescherming;
- consumentenbescherming;
- technische compatibiliteit;
- exploitatie.

4.4. Om de beschrijving van het totale systeem en het opstellen van technische specificaties te vergemakkelijken, wordt dit in acht subsystemen onderverdeeld:

- infrastructuur;
- energie;
- onderhoud;
- besturing en seingeving;
- rollend materieel;
- milieu;
- exploitatie;
- gebruikers.

4.5. Voor elk subsysteem dient een technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) te worden opgesteld.

4.6. Het doel van deze TSI's is viervoudig:

- zij bevatten een nadere omschrijving van de essentiële eisen voor elk subsysteem;
- zij geven de fundamentele parameters aan (profielen, voedingsspanning, boogstralen, maximumkrachten op het spoor, belasting per as, trillingen, geluid enz.);
- zij geven aan welke samenstellende delen en interfaces uit het oogpunt van interoperabiliteit een kritische rol spelen;
- zij geven aan van welke van de in Besluit 93/465/EEG van 22 juli 1993⁽¹⁾ opgenomen modules dient te worden uitgegaan bij de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik.

4.7. Volgens het voorstel zullen de TSI's in opdracht van de Commissie worden opgesteld door een internationale vereniging zonder winstoogmerk naar Belgisch recht, bestaande uit deskundigen van de spoorwegmaatschappijen, infrastructuurbeheerders en fabrikanten van spoorwegmaterieel.

4.8. De conformiteit van elk subsysteem aan de TSI's wordt op verzoek van de dienst die de aanbesteding heeft gedaan, door een „aangemelde instantie” getoetst. Deze instantie geeft de EG-keuringsverklaring af, op basis waarvan de betrokken lid-staat toestemming verleent om het subsysteem in gebruik te nemen.

4.9. Op het derde niveau ten slotte — samenstellende delen en interfaces — zullen door gespecialiseerde organisaties specificaties worden opgesteld, m.n., wat de Europese normen betreft, door de CEN, het Cenelec en het ETSI.

In dit geval wordt de beoordeling van de conformiteit of van de geschiktheid voor het gebruik, op verzoek van de fabrikant door de aangemelde instanties uitgevoerd op basis van de in de TSI aangegeven module.

4.10. De aangemelde instanties moeten voldoen aan de in de richtlijn opgenomen criteria. Momenteel hebben alleen de spoorwegmaatschappijen de nodige technische bekwaamheid in huis. Maar volgens de criteria van richtlijn 91/440/EEG zullen zij geen rechter in eigen zaak kunnen zijn. Het schijnt in de bedoeling van de Commissie te liggen, de spoorwegmaatschappijen deze keuringsactiviteiten verder te laten uitvoeren, op voorwaarde dat zij een organisatie opzetten die aan de criteria van de richtlijn voldoet.

4.11. Tot slot voorziet de richtlijn in de oprichting van een permanent comité, bestaande uit vertegenwoordigers van de lid-staten, dat alle kwesties m.b.t. de tenuitvoerlegging en toepassing van de richtlijn zal kunnen behandelen.

Het Economisch en Sociaal Comité is van mening dat interoperabiliteit de invoering van een Europees HST-net voor reizigersvervoer gemakkelijker zal maken. Dank zij deze maatregel zal de rol van het spoorwegvervoer in Europa ongetwijfeld belangrijker worden en zal de samenleving beter van de voordelen van deze vervoerwijze profijt kunnen trekken. Het Economisch en Sociaal Comité vraagt zich echter af, of bij de invoering van interoperabiliteit wel prioriteit moet worden gegeven aan het HST-net.

5. Algemene opmerkingen

5.1. Samenhang van het systeem

5.1.1. Eén van de kenmerken van het railvervoersysteem is de hoge graad van integratie en samenhang van alle onderdelen, zowel mobiele als vaste. Alle

⁽¹⁾ PB nr. L 220 van 30. 8. 1993.

onderdelen moeten dus i.v.m. optimale coherentie van het systeem van meet af aan volkomen op elkaar afgestemd zijn.

5.1.2. In de richtlijn lijkt meer de nadruk te worden gelegd op de delen van het systeem, op de subsystemen of op de samenstellende delen, dan op het systeem in zijn geheel. Daarom vraagt het Comité zich af, of de samenhang van het totale systeem er niet bij inschiet. De verwezenlijking van één geoptimaliseerd systeem vergt immers een aantal keuzen uit, of zelfs compromissen tussen, verschillende mogelijke oplossingen, en het is nog maar de vraag of de som van interoperabele subsystemen noodzakelijkerwijze het best mogelijke totale systeem zal opleveren.

5.1.3. Het Comité stelt daarom voor reeds bij het opstellen van de TSI's vanuit een synthese te werk te gaan, onder toezicht van het Comité voor geleid vervoer (art. 21), waarvan de taakomschrijving dienovereenkomstig zou moeten worden aangepast. De synthese zou ook aan het einde van het proces tot stand moeten komen door de lid-staten op te dragen er zich bij het verlenen van de toestemming tot ingebruikneming van te vergewissen dat de subsystemen inderdaad op elkaar aansluiten.

5.2. *Inpassen van bestaande voorzieningen*

5.2.1. Een ander probleem is dat in de voorgestelde regeling niet genoeg gedacht is aan de reeds bestaande infrastructuurvoorzieningen. Verscheidene lid-staten, m.n. Duitsland, Frankrijk, Italië en Spanje, hebben namelijk reeds een aanzienlijk aantal kilometers nieuwe HST-lijnen.

Hetzelfde geldt voor lijnen die weliswaar nog niet zijn aangelegd, maar waarvoor de planning al zo ver is gevorderd dat de fundamentele keuzes reeds zijn gemaakt.

5.2.2. Bij de aanleg van iedere nieuwe lijn dient i.v.m. de aansluiting op de terminals en de continuïteit van het Europese net bovendien rekening te worden gehouden met het reeds bestaande gewone net.

5.2.3. De in de richtlijn voorgestelde specificaties mogen niet tot overdreven hoge kosten voor aanpassing en exploitatie van het net leiden; dit zou immers de modernisering ervan onaantrekkelijk maken en het bereiken van het gestelde doel in de weg staan. Daarom zouden voor elk subsysteem meerdere oplossingen mogelijk moeten zijn, zelfs al zouden deze ter wille van de technische continuïteit alleen in bepaalde gebieden worden toegepast.

5.3. *Verdere ontwikkeling*

Het voorstel is niet alleen onvoldoende soepel om met bestaande voorzieningen rekening te kunnen houden, maar ook niet duidelijk genoeg wanneer het gaat om de verdere ontwikkeling van het systeem. Hoe kunnen de ontwikkelingen in een snel veranderende technologie in de hand worden gehouden zonder de vooruitgang te stuiten?

5.4. *Economische dimensie*

Aan de economische dimensie van het systeem wordt in het algemeen weinig aandacht besteed; er wordt met name niet geprobeerd tot een optimale verhouding te komen tussen essentiële eisen enerzijds en de daaraan verbonden (en overigens niet geraamde) kosten.

5.5. *Sociale aspecten*

5.5.1. Het Comité is van mening dat een thema waaraan het groot belang hecht, nl. de personeelsopleiding, in dit richtlijnvoorstel niet grondig genoeg wordt behandeld; in bijlage II, punt 2.7.1, wordt dit aspect slechts *en passant* vermeld. Een zich verder ontwikkelend interoperabel systeem vergt, om te voldoen aan eisen van doelmatigheid en mobiliteit, een uniforme personeelsopleiding.

5.5.2. Een algemene opmerking betreft het feit dat de sociale partners in de door de Commissie voorgestelde aanpak geen rol spelen. Volgens het Economisch en Sociaal Comité dienen zij aan de werkzaamheden van het krachtens artikel 21 van het richtlijnvoorstel op te richten Comité voor geleid vervoer te worden betrokken.

5.6. *Belangen van de gebruiker*

In dit richtlijnvoorstel vormen de gebruikers terecht een element van de aanpak (zie bijlage II, punt 2.8). I.p.v. de in essentie technische benadering die hier wordt gehanteerd, zou echter meer de nadruk moeten worden gelegd op de „interoperabiliteit” van de dienstverlening aan de klanten, m.n. van de werkwijzen op het gebied van informatie, reservering en uitgifte van spoorkaartjes, en harmonisering van het aanbod van de diverse maatschappijen (terreinen waarop de verschillen tegenwoordig overigens eerder groter dan kleiner worden).

6. Bijzondere opmerkingen

6.1. *Garanderen van het veiligheidsniveau*

Ad artikel 15

6.1.1. Overeenkomstig de opmerking hierboven betreffende de veiligheid, is het van belang dat ook complete subsystemen aan een keuring worden onderworpen ten einde de coherentie ervan te garanderen, m.n. wat het gebruik betreft.

Ad artikel 5

6.1.2. De in Besluit 93/465/EEG van de Raad (dat inmiddels het in het voorstel genoemde Besluit 90/683/EEG vervangt) opgenomen modules hebben betrekking op gemeenschappelijke of voor het grote publiek bestemde industrieproducten die niet geschikt zijn voor gebruik bij de spoorwegen, waar specifieke eisen worden gesteld aan levensduur, betrouwbaarheid, veiligheid, ongevoeligheid voor trillingen en sterke elektromagnetische velden, enz.

6.1.3. Volgens artikel 5.3 is voor de overheid bij het opstellen van de TSI's geen enkele rol weggelegd. Het is echter van groot belang dat de TSI's in overeenstemming zijn met de in de lid-staten geldende veiligheidsnormen; daarnaast moet het de lid-staten vrijstaan in bepaalde gevallen, bijvoorbeeld voor de Kanaaltunnel, hogere veiligheidsnormen vast te stellen.

Ad artikel 20

6.1.4. De keuringen zullen worden uitgevoerd door de instanties die daartoe door de lid-staten zijn aangewezen (de „aangemelde instanties”). Mede vanwege het belang van m.n. het veiligheidsaspect, dienen de criteria voor de keuze van die instanties voldoende stringent te zijn. HST-verkeer veronderstelt een zeer geavanceerde technische kennis die tot nog toe slechts een klein aantal bedrijven en spoorwegmaatschappijen in huis hebben. Het zou daarom nuttig zijn — eventueel los van de huidige richtlijn — een onafhankelijke commissie van deskundigen op te richten om de lid-staten bij te staan bij het aanwijzen van de „aangemelde instanties”.

6.2. *Comité voor geleid vervoer*

Ad artikel 21

Het Comité vraagt zich af of een comité met raadgevende bevoegdheid voor de lid-staten wel het geschikte forum is om aandacht te vragen voor hun standpunten op een terrein dat ten slotte betrekkelijk nieuw is. Rijst daarbij

ook niet de vraag naar de verantwoordelijkheid? Deze wordt immers uiteindelijk gedragen door de spoorwegmaatschappijen en infrastructuurbeheerders.

6.3. *Uitvoeringstermijn*

Ad artikel 23

Vóór 30 juni 1997 moeten de lid-staten de richtlijn ten uitvoer hebben gelegd en de subsystemen die aan de TSI's voldoen, hebben toegelaten.

Het opstellen van de TSI's is echter zeer ingewikkeld en heeft belangrijke gevolgen voor de regelgeving van de lid-staten; het valt dan ook te vrezen dat deze datum moeilijk zal zijn te halen, waarbij nog komt dat de TSI's normaal op dezelfde datum moeten worden gepubliceerd.

7. Conclusie

De Commissie heeft er in dit richtlijnvoorstel naar gestreefd de talrijke facetten van een complex gegeven — o.m. de technische en economische — samen te brengen in één concept, waarbij zij ook de transeuropese dimensie, de bescherming van het milieu en van de consument enz. recht probeert te doen.

Het Economisch en Sociaal Comité kan zich daarin vinden. Toch is het van mening dat een aantal punten nog kunnen worden verbeterd, m.n.:

- wat de coherentie van het systeem, de veiligheid en de kosten/baten-verhouding betreft, waarbij niet uit het oog moet worden verloren dat interoperabiliteit vooral een doel op termijn is;
- op sociaal gebied dienen de sociale partners meer te worden betrokken bij de planning van het systeem en bij de opleiding;
- de gebruiker dient meer aandacht te krijgen.

Dit laatste aspect veronderstelt o.m. grotere interoperabiliteit van de werkmethodes van de spoorwegmaatschappijen op alle terreinen, een aspect dat ook in het voorstel wordt genoemd, maar niet grondig wordt behandeld.

Als deze lacunes worden opgevuld, zou de richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het HST-net — eventueel aan te vullen met een richtlijn betreffende

de interoperabiliteit van de gewone netten en van gecombineerde vervoerssystemen — een basiselement van de transeuropese netwerken kunnen worden.

Brussel, 23 november 1994.

De voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
Carlos FERRER

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 89/655/EEG betreffende minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het gebruik door werknemers van arbeidsmiddelen op de arbeidsplaats⁽¹⁾

(94/C 397/05)

De Raad heeft op 6 april 1994 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 118 A van het EU-Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor sociale aangelegenheden, gezinsvraagstukken, onderwijs en cultuur, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 november 1994 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Liverani.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 320e Zitting (vergadering van 23 november 1994) het volgende advies uitgebracht, dat met meerderheid van stemmen (één stem tegen, één onthouding) is goedgekeurd.

1. Algemene opmerkingen

1.1. Het Comité is het eens met de redenen en de doelstellingen van de voorgestelde richtlijn, zoals het feit dat een groot deel van de arbeidsongevallen verband houdt met het gebruik van arbeidsmiddelen, en het voorstel om voor bepaalde uitrustingen nieuwe minimumeisen vast te stellen en de initiële en periodieke keuringen uit te breiden. Het Comité zou tevens willen onderstrepen dat het de bedoeling is, de in eerdere Richtlijnen vastgestelde eisen nader uit te werken; de voorgestelde richtlijn dient niet als vervanging van en prevaleert niet boven de Richtlijnen 89/391/EEG en 89/655/EEG.

1.2. Het Comité stelt verder vast dat de rechtsgrondslag (art. 118 A) correct is toegepast, dat het nodige overleg heeft plaatsgevonden en dat de in het Raadgevend

Comité zetelende deskundigen van de nationale overheden met het voorstel akkoord gaan.

1.3. Het Comité dringt er evenwel bij de Commissie op aan, het voorstel qua algemene structuur en presentatie te vereenvoudigen, zodat de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid met name voor het MKB begrijpelijker en beter toepasbaar worden. Tegen dezelfde achtergrond spreekt het Comité weliswaar zijn steun uit aan de voorgeschreven inspectieprogramma's en de voorstellen inzake opleiding en voorlichting op nationaal niveau, maar verzoekt het de Commissie daarnaast in samenwerking met de lid-staten een soort „intermediairs” te ontwikkelen (individuele personen of instanties die bemiddelen tussen de regelgevende autoriteiten en het MKB, zoals branche- en werkgeversorganisaties, opleidingsinstellingen, banken en verzekeringsbedrijven, leveranciers en hoofdaannemers, enz.).

⁽¹⁾ PB nr. C 104 van 12. 4. 1994, blz. 4.