

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor⁽¹⁾

(95/C 236/09)

De Raad heeft op 4 april 1995 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over voornoemd voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 mei 1995 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Giesecke.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 326e Zitting (vergadering van 31 mei 1995) het volgende advies uitgebracht, dat met nagenoeg algemene stemmen (2 onthoudingen) is goedgekeurd.

1. Probleemstelling

1.1. Door het aaneengroeien van de markten in Europa neemt het vervoer binnen Europa in een snel tempo toe. De opening van de grenzen met de landen in Midden- en Oost-Europa levert nog meer groei op.

1.2. De bevolking in Europa is inmiddels milieubewust geworden en legt na een paar dramatische ongevallen een aanmerkelijk duidelijker besef van de gevaren aan de dag. Dit noopt de politici tot consequent handelen.

1.3. De ministers van verkeer en waterstaat van de EU-lid-staten hebben ten aanzien van de veiligheid in het vervoer de jongste jaren belangrijke principebesluiten genomen⁽²⁾. De strekking daarvan is dat de EU-veiligheidsnormen op een hoog niveau dienen komen te liggen, nl. op het niveau van de normen die voor het grensoverschrijdend vervoer gelden. Deze uniforme normen sluiten dan ook concurrentiedistorsies uit.

1.4. Om te beginnen zijn dergelijke veiligheidsnormen voor het vervoer van gevaarlijke goederen over zee en over de weg vastgesteld, omdat in die sectoren de meeste ongevallen zijn gebeurd.

1.5. Ook bij het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor bestaat een potentieel risico: doorgaans gaat het daarbij om grotere transporteenheden dan in het vervoer over de weg, en worden deze hoeveelheden goederen in de regel via stedelijke gebieden vervoerd. In tal van gevallen liggen de rangeerstations in de centra. Bij het rangeren kunnen zich ongevallen voordoen. Daar komt nog bij dat goederen van een bijzonder hoge gevarenklasse steeds meer per spoor worden vervoerd.

1.6. Bovendien vindt momenteel in een aantal EU-lid-staten bij de spoorwegen een herstructurering plaats, ten einde te komen tot een scheiding tussen „baan” en „exploitatie”.

1.6.1. Voorts worden nieuwe rechten betreffende de toegang tot de railvervoersinfrastructuur gecreëerd. Op basis daarvan mogen voortaan nieuwe spoorwegonder-

nemingen op de markt verschijnen en hun diensten aanbieden, waartoe ook het vervoer van gevaarlijke goederen zou kunnen behoren.

1.6.2. In verband met deze herstructurering en gefaseerde openstelling van de markt voor het railvervoer moet er een raamwerk van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor zijn dat ook op deze nieuwe situatie is afgestemd⁽³⁾.

1.6.3. Bijgevolg dient men te bedenken dat de exploitanten van rollend materieel (wagons) en de eigenaren van banen uiteenlopende verantwoordelijkheden hebben.

1.7. Zolang in de EU-lid-staten al het railvervoer (ook het vervoer van gevaarlijke goederen) werd verricht door in overheidsbezit zijnde spoorwegmaatschappijen, was een toezicht door andere overheidsinstanties niet nodig. In verband met de hierboven vermelde herstructurering is dat echter niet langer verantwoord.

1.8. Op het grensoverschrijdend vervoer van gevaarlijke goederen per spoor is thans het internationaal reglement betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID) van toepassing, dat als bijlage I bij aanhangsel B van het Verdrag inzake het internationale spoorwegvervoer (COTIF) is gevoegd. De bijlagen bij dit reglement worden conform de VN-aanbevelingen om de twee jaar bijgewerkt. Hierin zijn alle relevante veiligheidsvoorschriften opgenomen, en het is de bedoeling dat zij in hun geheel en op gezette tijden als bijlage bij deze richtlijn worden overgenomen, waardoor zij ook in de afzonderlijke landen van kracht worden. Alle EU-lid-staten zijn reeds partij bij dit verdrag inzake het grensoverschrijdend vervoer.

1.9. Naar het oordeel van de Commissie heeft de regelgeving op nationaal niveau een uiteenlopende ontwikkeling te zien gegeven. Er bestaan geen EU-

⁽¹⁾ PB nr. C 389 van 31. 12. 1994, blz. 15.

⁽²⁾ Richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg; Richtlijn inzake het toezicht op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg; Voorstel voor een richtlijn inzake de aanwijzing en opleiding van een deskundige voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

⁽³⁾ In Duitsland zijn er nu al 130 particuliere ondernemingen die in het railvervoer opereren en daarnaast nog tal van ondernemingen waarvoor het leveren van diensten in het railvervoer slechts een nevenactiviteit vormen. Volgens de Duitse wet hebben al deze ondernemingen recht op vrije toegang tot het spoorwegnet van de Deutsche Bahn AG, indien zij op hun beurt ook hun net openstellen. Voorts zullen nog meer ondernemingen toegang tot de markt willen verkrijgen.

voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, en de door de afzonderlijke lid-staten voorgeschreven veiligheidsniveaus voor het binnenlands vervoer van dit soort goederen lopen sterk uiteen. Een voor de gehele Unie geldende even hoog beschermings- en veiligheidsniveau is momenteel dan ook niet gewaarborgd.

1.10. Afgezien van de uiteenlopende veiligheidsvoorschriften vormen volgens de Commissie bovendien een groot aantal zeer uiteenlopende wettelijke voorschriften voor het binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen een belemmering voor het vrije verkeer van deze goederen binnen de Europese Unie. De Commissie is van oordeel dat dit niet strookt met de vereisten van de binnenmarkt.

1.11. Op het stuk van de veiligheid wordt volgens de Commissie het gevaar van ernstige concurrentiedistorsies nog vergroot door de op bi- of multilaterale basis tussen EU-lid-staten onderling dan wel tussen EU-lid-staten en niet-lid-staten gesloten overeenkomsten. Krachtens dergelijke overeenkomsten die van de RIB-veiligheidsvoorschriften afwijkende bepalingen bevatten, zouden twee EU-lid-staten bijv. met elkaar kunnen overeenkomen dat tussen het grondgebied van beide landen het vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen is toegestaan, hoewel die goederen in overige EU-lid-staten niet mogen worden vervoerd.

1.12. Des te meer urgentie heeft het vaststellen van uniforme en overal in de Europese Unie van kracht zijnde veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.

2. Essentie van het Commissievoorstel

2.1. Toepassing van uniforme veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor is het best gewaarborgd als de bepalingen van het RID niet alleen gelden voor het vervoer van gevaarlijke goederen tussen de lid-staten, maar ook zullen gelden voor het vervoer binnen de afzonderlijke lid-staten.

2.1.1. Gebruik maken van het RID als grondslag voor de harmonisering heeft zonder meer het voordeel dat op EU-niveau geen nieuwe bepalingen of normen moeten worden uitgewerkt. Voor de lid-staten betekent dit dat zij daardoor op het stuk van hun wetgeving resp. op bestuursrechtelijk vlak slechts in geringe mate tot aanpassing of aanvulling daarvan behoeven over te gaan.

2.2. Met dit voorstel wordt beoogd, het RID met ingang van 1 januari 1997 niet alleen in het grensoverschrijdend vervoer, maar ook — en dat is een novum — op het binnenlands vervoer van de afzonderlijke EU-lid-staten toe te passen.

2.3. Evenals bij de richtlijnen ter harmonisering van de voorschriften inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg dienen de lid-staten ook in dit geval het recht te hebben, stringentere voorschriften dan wel normen te hanteren, overeenkomstig de voor alle takken van vervoer geldende aanbevelingen van de Verenigde Naties inzake vervoer van gevaarlijke stoffen, voor zover deze regelingen nog niet in het RID zijn overgenomen.

2.4. Voorts bevat dit voorstel een aantal bepalingen inzake uitzonderingsregelingen van tijdelijke duur die zijn afgestemd op de belangen van de desbetreffende spoorwegondernemingen.

3. Opmerkingen van het Comité

3.1. Het Comité heeft zijn instemming betuigd met zowel de principebesluiten ten aanzien van het veilig vervoer van gevaarlijke goederen, alsook met de tot dusver genomen beslissingen.

3.1.1. Ten aanzien van afzonderlijke kwesties heeft het Comité in zijn adviezen geadviseerd, de desbetreffende voorschriften eerder nog aan te scherpen.

3.2. Ook in dit geval spreekt het Comité zijn voldoening uit over het voornemen, de nationale voorschriften af te stemmen op de in internationaal verband vigerende voorschriften inzake het grensoverschrijdend vervoer, die in het RID-reglement reeds voor 34 aangesloten landen gelden.

3.3. Het Comité constateert tot zijn voldoening dat deze richtlijn nagenoeg volledig overeenkomt met de richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, aangezien daardoor het intermodale vervoer gemakkelijker wordt.

3.4. Ten aanzien van artikel 1, lid 1, van het richtlijnvoorstel adviseert het Comité, het aan de lid-staten over te laten om te bepalen of het vervoer van gevaarlijke goederen die eigendom zijn of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten, al dan niet onder de bepalingen van deze richtlijn valt.

3.4.1. In elk geval dient ervoor te worden gezorgd dat voor dit soort vervoer veiligheidsniveaus gelden die overeenkomen met de voor het vervoer van andere gevaarlijke goederen geldende veiligheidsvoorschriften.

3.5. Het Comité vestigt er de aandacht op dat de herstructureringen waarvan de Commissie gewag maakt (Richtlijn 91/440/EEG), er toe leiden dat de voor de exploitatie resp. voor de banen bevoegde ondernemingen ook uiteenlopende verantwoordelijkheden krijgen. Deze uiteenlopende verantwoordelijkheden dienen in de richtlijn te worden behandeld en te worden omschreven.

3.6. In artikel 6, lid 9, wordt gesproken van „kleine hoeveelheden”. Ter voorkoming van interpretatieproblemen stelt het Comité voor, ten aanzien van de definitie te refereren aan het RID en aan de aldaar onder de randnummers X O1a voor de desbetreffende klassen vermelde hoeveelheden.

3.7. In verband met de in paragraaf 1.7 vermelde structurele wijziging spreekt het Comité de verwachting uit dat de Commissie binnenkort overgaat tot indiening van een voorstel voor een richtlijn inzake het toezicht op het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor dat geënt is op het voorstel voor een richtlijn inzake het toezicht op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg⁽¹⁾.

3.8. Het Comité doet een beroep op de Commissie, op korte termijn het thans nog ontbrekende voorstel voor een richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke

⁽¹⁾ Doc. COM(94) 340 def. — SYN 487/ PB nr. C 238 van 26. 8. 1994, blz. 4.

goederen over de binnenvaart in te dienen. Door een dergelijke richtlijn zou het vervoer van gevaarlijke goederen via verscheidene takken van vervoer (intermodaal vervoer) aanmerkelijk worden vergemakkelijkt.

3.9. Voorts attendeert het Comité erop dat tot dusver niet is gebleken dat de door de Commissie in haar

„Toelichting” gedane uitspraken over „de verschillen tussen de diverse nationale wetgevingen inzake het binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen” en over „de regelgeving die zich op uiteenlopende wijze heeft ontwikkeld” juist zijn en zou het op prijs stellen indien een vergelijkend overzicht van de nationale voorschriften ten opzichte van de voorschriften van het RID wordt vorgelegd.

Brussel, 31 mei 1995.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Carlos FERRER

Advies over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de toepassing van open network provision (ONP) op spraaktelefonie⁽¹⁾

(95/C 236/10)

De Raad heeft op 18 april 1995 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 100 A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over voornoemd voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 mei 1995 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Green.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 326e Zitting (vergadering van 31 mei 1995) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Dit voorstel is in hoofdzaak gelijk aan het eerder in 1992 gepresenteerde richtlijnvoorstel (COM(92) 247 def.), dat in juli 1994 voornamelijk op „comitologische” gronden door het Europees Parlement werd afgewezen. Op 25 november 1992 bracht het ESC hierover een eenparig goedgekeurd advies (CES 1342/92) uit.

1.2. Inmiddels heeft het EP gevraagd het voorstel opnieuw in te dienen, en EP, Commissie en Raad zijn tot een *modus vivendi* gekomen op het gebied van comitologie. De Commissie hoopt dan ook dat het opnieuw ingediende voorstel nu onverwijld kan worden goedgekeurd.

Bedoelde *modus vivendi* heeft betrekking op een kwestie die door het Verdrag betreffende de Europese Unie open is gelaten. In artikel 145 van het Verdrag, waarin wordt voorzien in de delegatie van uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie, is geen rekening gehouden met de nieuwe medebeslissingsprocedure. In het Verdrag

ontbreekt dus eigenlijk een procedure voor overdracht van bevoegdheden in medebeslissingszaken.

1.3. De Raad heeft een tijdschema vastgesteld voor de liberalisering van alle telecommunicatienetwerken, infrastructuurvoorzieningen en -diensten, met als eerste richtdatum 1 januari 1998. Daardoor zal het huidige criterium voor de toepassing van ONP op telecommunicatieorganisaties („toepassingsgebied” van ONP), gebaseerd op uitsluitende of bijzondere rechten, veranderen.

De voorgestelde richtlijn is niet gebonden aan een bepaalde graad van liberalisering en laat het aan de individuele lid-staten over, de telecommunicatieorganisaties waarop de richtlijn van toepassing is bij de Commissie te melden, conform het subsidiariteitsbeginsel. Afhankelijk van de precisie waarmee het toepassingsgebied van ONP wordt afgebakend, kan dit er echter toe leiden dat de toepassing van ONP van lid-staat tot lid-staat enigszins verschilt.

Om de tenuitvoerlegging van de liberalisering nader te regelen is nog specifieke wetgeving nodig. Te verwachten valt, dat alle uitsluitende of bijzondere rechten zullen

⁽¹⁾ PB nr. C 122 van 18. 5. 1995, blz. 4.