

5.3. Artikel 6

5.3.1. Het Comité steunt weliswaar het streven van de Commissie naar vereenvoudiging, maar heeft twijfels over de voorgestelde differentiatie naar voertuigcategorie:

— zou het met een meer verfijnde differentiëring niet mogelijk zijn om dichter aan te schuiven bij de

werkelijke toerekening van de gebruikskosten van infrastructuur en van de externe kosten;

— heeft de voorgestelde lineaire progressiviteit van 10 % tussen voertuigen van de categorie EURO, voertuigen van de categorie EURO I en voertuigen van categorie EURO II andere motieven dan een streven naar eenvoud?

Brussel, 23 april 1997.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

T. JENKINS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Witboek — een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken”

(97/C 206/06)

De Europese Commissie heeft op 2 augustus 1996 besloten, overeenkomstig artikel 198 van het EG-Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde Witboek.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 9 april 1997 aangenomen. Rapporteur was de heer von der Decken.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 345e Zitting (vergadering van 23 april 1997) het volgende advies uitgebracht, dat met 115 stemmen vóór, 4 stemmen tegen, bij 6 onthoudingen is goedgekeurd.

1. Het Commissiedocument

Onderhavig Witboek is een nieuw beleidsinstrument waarmee de Commissie verkeerscongestie wil bestrijden, milieuverontreiniging wil beperken en de Europese vervoerssystemen beter op elkaar wil laten aansluiten. Zij heeft dit document echter in de eerste plaats uitgebracht omdat zij de teruggang in het goederen- en personenverkeer per spoor een halt wil toeroepen. Daartoe stelt zij een nieuwe strategie voor die een grondige wijziging van de bestaande organisatiestructuren omvat en gericht is op verwezenlijking van een nieuw soort spoorwegen die worden geëxploiteerd door ondernemingen voor wie de wens van de klant op de eerste plaats komt. Zij stelt met name voor, een aantal transeuropese „goederen-snelspoortrajecten” aan te leggen waartoe alle exploitanten toegang hebben. Tevens strekken haar voorstellen tot stimulering van het railvervoer, dat qua veiligheid, milieuvriendelijkheid en kosten een alternatief voor of een aanvulling op het wegvervoer is.

De Commissie baseerde zich bij het opstellen van het Witboek op de suggesties van een door commissaris Kinnock ingestelde groep van deskundigen die bestond uit vertegenwoordigers van het spoorwegmanagement en de vakverenigingen, alsmede exploitanten en gebruikers van railvervoersinfrastructuur. De groep publiceerde in juni 1996 haar verslag „The future of rail transport in Europe”.

De nieuwe strategie behelst in de eerste plaats een voorstel voor een vierfasenplan om de spoorwegen in de Unie weer te vitaliseren:

1.1. Duidelijke scheiding van de financiële verantwoordelijkheid van overheid en spoorwegmaatschappij

— De Commissie wil vanaf 1997 regelmatig rapporteren over de vooruitgang die de lid-staten boeken bij het verlagen van de schulden en de verbetering van het financieel management van de spoorwegmaatschappijen;

— Zij staat staatssteun voor sinds 1993 aangegane schulden en lopende tekorten slechts toe voor zover

dit met het EG-Verdrag verenigbaar is, en zal in de loop van 1998 specifieke regels en richtsnoeren ter zake opstellen.

1.2. *Introductie van markteconomische beginselen in de spoorwegsector*

Deze maatregel vormt een sleutelement van de voorgestelde strategie. Specifiek wordt in het Witboek voorgesteld om:

- de huidige EU-regelgeving [Richtlijn 91/440/EEG ⁽¹⁾] versneld te wijzigen ten einde, zoals reeds in juli 1995 werd voorgesteld ⁽²⁾, het recht van toegang tot de spoorweginfrastructuur voor goederenvervoerders en verleners van diensten in verband met grensoverschrijdend personenvervoer uit te breiden;
- in deze regelgeving exploitanten van infrastructuur enerzijds en vervoerders anderzijds te behandelen als twee aparte categorieën van economische bedrijvigheid die over eigen management beschikken en met gescheiden balansen werken;
- een aantal transeuropese „goederen-snelspoortrajecten” aan te leggen: het is de bedoeling dat de lid-staten overeenkomen dat alle verleners van diensten betreffende het goederenvervoer per spoor vrije toegang tot deze trajecten hebben;
- „Eén-loket instanties” op te richten voor een zo snel mogelijke afhandeling van aanvragen voor het geregeld berijden van een traject.

1.3. *Openbare-dienstverleningscontracten waarmee de verlening van diensten van algemeen belang wordt gegarandeerd*

De Commissie stelt in dit verband twee belangrijke verbeteringen voor:

- a) zij wil de bestaande combinatie van verplichtingen in verband met de openbare dienst en overeenkomsten betreffende het verlenen van diensten van algemeen belang vervangen door overeenkomsten tussen overheden en exploitatiemaatschappijen die op alle vormen van openbare dienstverlening betrekking hebben (inclusief vervoersdiensten in de (voor)stad en op regionaal niveau);
- b) zij wil de openbare dienstverlening op markteconomische beginselen stoeien en denkt dat zulks ten goede komt aan zowel het binnenlandse reizigersvervoer als aan grensoverschrijdende personen- of goederenvervoersdiensten.

⁽¹⁾ PB nr. L 237 van 24. 8. 1991, blz. 25; PB nr. C 225 van 10. 9. 1990, blz. 27.

⁽²⁾ Mededeling van de Commissie over de ontwikkeling van de spoorwegmaatschappijen in de Gemeenschap (COM(95) 337 def.); PB nr. C 225 van 10. 9. 1990, blz. 27.

1.4. *Integratie van de nationale spoorwegstelsels*

De Commissie werkt reeds aan een ambitieus beleid om de nationale vervoersinfrastructuren met de transeuropese netwerken te verbinden en via het met Gemeenschapssteun gestimuleerde O&O-programma „Treinen en spoorwegen van de toekomst” tevens een gemeenschappelijk kader tot stand te brengen voor de coördinatie van de tot op heden onderling gescheiden nationale onderzoekswerkzaamheden. Voorts dringt zij er met klem op aan dat de lange wachttijden aan de binnen- en buitengrenzen van de EU verdwijnen.

1.5. *Sociale aspecten*

De Commissie beseft dat verdere herstructurering en oriëntatie op concurrentievermogen gevolgen op het sociale vlak hebben. Zonder concurrentievermogen verliezen de spoorwegen evenwel markten en zullen nog meer ontslagen niet uitblijven. Er moet een personeelsbeleid komen waarvoor toereikende middelen worden uitgetrokken en dat een ambitieus herscholingsprogramma voor ontslagen spoorweglieden bevat. Dit is in de eerste plaats een taak voor de lid-staten, maar zorgvuldig moet worden bestudeerd in hoeverre via het Europees Sociaal Fonds steun kan worden verleend.

2. *Algemene opmerkingen*

2.1. Het Comité schaart zich achter het Commissiestreven naar een coherente strategie waarmee de spoorwegen in staat worden gesteld, effectiever en rendabeler te functioneren. De huidige situatie is uiterst netelig en optreden is dringend geboden.

2.2. De Commissie concludeert in haar Witboek dat de spoorwegen een dieptepunt hebben bereikt en andermaal een teruggang van hun marktaandeel, met name wat het goederenvervoer betreft, moeten slikken.

Zij heeft onmiskenbaar gelijk, maar weet haar aan deze conclusie ten grondslag liggende analyse onvoldoende met feiten te staven. Zij behandelt slechts bestaande instrumenten en baseert zich op elementen die niet of in onvoldoende mate vaststaan.

2.3. Het Comité acht vooral een kritische beschouwing van de bestaande richtlijnen en verordeningen, alsook een heldere analyse van de omzetting van de richtlijnen in nationaal recht hoogst wenselijk. Daarmee kunnen de concrete resultaten van de specifiek op de spoorwegen gerichte instrumenten worden beoordeeld, zodat de lid-staten van elkaars ervaringen kunnen leren, en kan tevens het toekomstige werkingsgebied van deze instrumenten in kaart worden gebracht. Met name moet worden onderzocht, in hoeverre de verschillen op het

vlak van de uitvoering in de lid-staten toe- dan wel afnemen. Raad en Commissie zijn in dit verband niet van hun verantwoordelijkheid ontslagen.

2.4. De Commissie zet in de respectieve hoofdstukken van het Witboek uiteen, hoe zij de problemen denkt aan te pakken. Zij baseert haar voorstellen evenwel in hoge mate op doelstellingen in plaats van op gefundeerd onderzoek.

Adequat feitenmateriaal, uitgesplitst naar goederen- en personenvervoer, alsook de desbetreffende marktaandeelen, zou stellig meer soelaas hebben geboden dan algemene constatering.

2.5. Hieruit blijkt dat er eigenlijk te weinig gegevens voor de publicatie van een Witboek voorhanden zijn; een Groenboek of een mededeling zou meer op zijn plaats zijn geweest. Omdat het echter absoluut noodzakelijk is dat maatregelen worden genomen, hoopt het Comité dat spoedig en grondig zal worden overgegaan tot het verrichten van de nodige analyses die niet tot het werkprogramma van het Witboek mogen zijn beperkt; op die manier kan een gefundeerde strategie worden ontworpen.

2.6. De belangen van de gebruiker

2.6.1. De Commissie heeft in haar beschrijving van de strategische doelstellingen voor de „spoorwegen nieuwe stijl” te weinig oog voor een belangrijk aspect, te weten de behoeften en de belangen van de gebruiker. Zij besteedt veel aandacht aan rendabiliteit, efficiëntie, kosten, concurrentievermogen, schulden uit het verleden, onafhankelijke exploitatie, enz., maar uiteindelijk zijn de spoorwegen dienstverleners en daarom is het zaak dat zij aan de behoeften en wensen van de klant tegemoet komen (zie het ESC-advies over het Citizens' Network)⁽¹⁾. Dit geldt in het bijzonder voor het personenvervoer en in het kader van dit advies vooral ook voor het openbaar vervoer. De klant moet beter worden bediend en met minder bureaucratie worden geconfronteerd. De aantrekkelijkheid van het goederenvervoer per spoor kan echter ook aanmerkelijk worden vergroot.

2.6.2. Juist het dienstbetoon aan de gebruiker, de consument, laat vanwege het bestaan van staatsmonopolies reeds van oudsher veel te wensen over. Een en ander betreft naast de tarieven ook het comfort, tijdig rijden, klantvriendelijke dienstregelingen, informatieverschaffing over vertragingen en overige dienstverlening aan de klant. Diepgaand onderzoek naar en evaluatie van de mogelijkheden zijn in dit verband van het grootste belang.

3. Opmerkingen over de verschillende hoofdstukken

3.1. *Schulden uit het verleden, verbetering van de financiële situatie en infrastructuur*

3.1.1. Onafhankelijke commerciële exploitatie vormt een strategisch kernelement van de in het Witboek nagestreefde liberalisering van de spoorwegen.

3.1.2. Ten behoeve van deze liberalisering, en daarmee ook van de naleving van Richtlijn 91/440/EEG over de ontwikkeling van de spoorwegondernemingen in de Gemeenschap, dienen de schulden uit het verleden te worden weggewerkt.

Dit is echter slechts zeer onvolledig en op van lid-staat tot lid-staat verschillende wijze geschied.

Waarschijnlijk worden sommige lid-staten in dit verband met een bijkomend probleem geconfronteerd: de hoogte van de staatsschuld met het oog op het voldoen aan de convergentiecriteria.

3.1.3. Voorts is sanering van deze oude schulden op zich ontoereikend omdat, afgezien van de prestigieuze hogesnelheidsprojecten, vanwege budgettaire problemen onvoldoende is geïnvesteerd in de gewone infrastructuur en het rollend materieel. Op dit gebied is grote achterstand opgelopen, en budgettair evenwicht is nog ver te zoeken. Zonder een sluitende balans kunnen de spoorwegen evenwel niet commercieel worden geëxploiteerd.

3.1.4. Hoe moeilijk de investeringsproblematiek ligt, wordt ook nog eens geïllustreerd door het feit dat momenteel voor nagenoeg geen enkel TEN-project de financiering rond is. Tijdens de Europese Raad van Essen waren de TEN-projecten echter wel als prioriteit aangemerkt.

3.1.5. Weliswaar is in artikel 9 van Richtlijn 91/440/EEG bepaald dat de artikelen 77, 92 en 93 van het EG-Verdrag dienen te worden nageleefd, maar het is niet duidelijk op welke rechtsgrondslag de Commissie de toepassing van haar richtsnoer voor de beoordeling van reddings- en herstructureringsoperaties voor in moeilijkheden verkerende ondernemingen⁽²⁾ in dit verband wil baseren. Dit voornemen spoort niet geheel met de rechtsgrondslag of in ieder geval duidt dit op enige onzekerheid bij de Commissie.

3.1.6. Het Comité wil er tenslotte op wijzen dat de sociale kosten van de door herstructurering en modernisering noodzakelijke personeelsverschuivingen en ontslagen grotendeels aan regelingen betreffende de oude schulden te wijten zijn.

3.2. *Introduceren van marktkrachten*

3.2.1. Het Comité heeft er in zijn advies over Richtlijn 91/440/EEG voor gewaarschuwd, niet te snel de uitvoeringsfase in te gaan, en ervoor gepleit, de lid-staten en de bestaande nationale spoorwegmaatschappijen de tijd te geven om de vastgelegde werkwijze in de praktijk te brengen. Tijdens de liberalisering moet volledig met het

⁽¹⁾ PB nr. C 212 van 22. 7. 1996, blz. 77.

⁽²⁾ PB nr. C 368 van 23. 12. 1994, blz. 12.

herstructureringsproces rekening worden gehouden en dienen scheefftrekkingen van de mededinging te worden vermeden. Wordt vrije mededinging ingevoerd voordat de herstructurering haar beslag heeft gekregen, dan zou dat ten koste kunnen gaan van de potentiële groei van de railmarkt.

3.2.2. Uit de analyse van de Commissie betreffende het introduceren van marktkrachten blijkt niet duidelijk welke marktsegmenten eventueel van belang zijn voor een beter draaiend railvervoer. Het is onwaarschijnlijk dat in het goederenvervoer ritten van meer dan 150 km op zich voldoende zijn om de daling een halt toe te roepen. Goederen met een hoge meerwaarde worden niet noodzakelijkerwijs per spoor vervoerd. Het probleem is dat het bedrijfsleven tot steeds kortere voorraadcycli neigt. Telematicasystemen ter verbetering van de trans-europese logistiek en aanpassing van de vervoersactiviteit aan deze voorraadcycli kunnen in dit verband soelaas bieden.

3.2.3. Uiteindelijk bepaalt de opdrachtgever hoe een lading wordt vervoerd. Zoals in het Groenboek over doelmatige prijsstelling wordt opgemerkt, spelen naast het tarief ook andere factoren een rol, zoals levertijd en stiptheid.

3.2.4. Helaas beschikt het Comité niet over het nodige materiaal om een nauwkeurige marktanalyse te maken. Uit onderzoek, zoals door Prognos AG, Basel in opdracht van de FAT en het Duitse Verkehrsforum verricht, zouden zeker nieuwe feiten komen (FAT-reeks nr. 125, februari 1996). Tabellen over schulden en miljoenen ton-kilometer volstaan op zich niet om interessante marktsegmenten te identificeren.

3.2.5. Scheefftrekking van de mededinging tussen de vervoerstacken worden zeker niet alleen door infrastructuurkosten veroorzaakt, aldus ook het gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 61/96 van de Raad van 25 oktober 1996⁽¹⁾. Zo luidde de inleidende overwegingen 2 en 3 van het voorstel voor een verordening (EEG) nr. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren als volgt:

- „(2) Overwegende dat, gezien de steeds grotere mobiliteitsbehoeften en de eisen en belastingen die daaruit voortspruiten voor mens en milieu en gezien de buitengewoon onevenwichtige wijze waarop op dit moment de kosten worden toegerekend en tussen de verkeersmiddelen worden verdeeld;”
- „(3) Overwegende dat het huidige vervoersbeleid nog niet de voorwaarden heeft kunnen realiseren voor een gezonde concurrentie tussen de verschillende takken van vervoer en dat het financieel evenwicht bij de spoorwag- maatschappijen nog niet is bereikt;”

3.2.6. Wat de door nog niet geïnternaliseerde externe kosten in de hand gewerkte mededingingsverstoringen tussen de vervoerstacken betreft, verwijst de Commissie in haar Witboek naar haar Groenboek „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer — mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van externe kosten van vervoer in de Europese Unie”.

Het Comité merkte in zijn advies over het Groenboek⁽²⁾ echter op dat dit zich vrijwel uitsluitend met het wegvervoer bezighoudt. Weliswaar wordt het railvervoer genoemd, maar een diepgaande analyse van de eventueel toe te rekenen externe kosten ontbreekt zowel in dat document als in het Commissieprogramma voor de toekomst. Deze leemte moet dringend worden opgevuld.

3.2.7. De door de Commissie geplande wijzigingen van de EG-regelingen voor de scheiding van infrastructuurbeheerders en vervoerders moeten na diepgaande analyse dusdanig worden geformuleerd dat met de ervaringen met de uitvoering van de huidige voorschriften ter zake rekening kan worden gehouden.

3.2.8. Zonder oog voor de positieve ervaringen die sommige lid-staten hebben opgedaan met de scheiding van exploitatie en infrastructuur, is het niet zinvol om te onderzoeken hoe mededinging het railvervoer een impuls kan geven.

3.2.9. Het Comité staat algemeen achter de totstandbrenging van snelspoortrajecten. Diverse technische adviescomités houden zich momenteel nog bezig met de praktische modaliteiten voor deze goederen-snel-spoortrajecten.

Het nagestreefde optimale systeem voor het goederenvervoer per spoor moet echter slechts als onderdeel van een intermodale vervoersketen worden beschouwd. De goederen moeten onder zo goed mogelijke omstandigheden van en naar de klanten van de spoorwegen worden vervoerd. De vergoedingen i.v.m. het gebruik van infrastructuur alsook de prioriteiten i.v.m. de dienstregeling vormen verdere kwesties die in dit verband moeten worden onderzocht.

3.3. *Railvervoer ten behoeve van het algemeen belang*

3.3.1. Het Comité benadrukte reeds in zijn advies over het Citizens' Network dat de Commissie in de eerste plaats inhoud en doelstellingen van de openbare vervoersdienst zo nauwkeurig mogelijk moet definiëren. Het gaat om diensten die niet of onvoldoende door zuiver commerciële vervoerders (kunnen) worden aangeboden, maar wel van belang zijn voor duurzame en kwalitatief hoogwaardige mobiliteit, en daarmee bijdragen tot duurzame ontwikkeling, sociale samenhang en evenwicht tussen de regio's.

⁽¹⁾ PB nr. C 372 van 9. 12. 1996, blz. 1.

⁽²⁾ PB nr. C 56 van 24. 2. 1997, blz. 31.

3.3.2. De openbare dienstverlening heeft zich om historische redenen in de afzonderlijke lid-staten op zeer uiteenlopende wijze ontwikkeld, en ook moet met regionale situaties rekening worden gehouden. Daarom zijn ondanks het subsidiariteitsbeginsel de lid-staten de eerstaangewezenen om zich met de details van deze definitie bezig te houden. Het is echter van het grootste belang dat zij daarbij de criteria consequent en transparant hanteren.

3.3.3. In spoorwegverband wordt de term openbare dienstverlening meestal met betrekking tot het personenvervoer gebruikt, maar in een aantal gevallen kunnen goederentransporten ook tot de openbare dienstverlening worden gerekend.

3.3.4. De openbare diensten dienen op basis van sluitende contracten door publieke of particuliere maatschappijen te worden verleend. In deze contracten moeten in de eerste plaats de diensten zelf ondubbelzinnig worden omschreven. Met name diensten waaraan ook niet-economische aspecten kleven, moeten worden gedefinieerd en door de overheid worden vergoed. Juist hier is transparantie van het grootste belang.

3.4. *Integratie van de nationale spoorwegstelsels*

3.4.1. Interoperabiliteit⁽¹⁾ en infrastructuur

3.4.1.1. Het spreekt voor zich dat EU-harmonisering van technische normen voor rollend materieel en infrastructuur het railvervoer ten goede komt. De Commissie heeft in haar evaluatie van de jarenlange technische monopoliepositie van de nationale spoorwegmaatschappijen t.a.v. bestelling en beoordeling van spoorwegmateriaal over het hoofd gezien dat deze maatschappijen veel geld in onderzoek en tests hebben gestoken. De producenten van dit materieel zouden dit geld voortaan zelf moeten opbrengen.

3.4.1.2. De vroegere gang van zaken kende wel degelijk een regelgevend- en beleidskader: in de UIC-overeenkomsten werden internationale normen vastgelegd en de overheden beschermden de marktpositie van de spoorwegmaatschappijen alsook de arbeidsplaatsen.

3.4.2. Het Comité schaarft zich uiteraard achter het streven naar samenvoeging van de nationale vervoersinfrastructuren in transeuropese netwerken en uitbreiding van het Europese railvervoerssysteem op de traditionele trajecten. Het is echter nog de vraag of deze trajecten integraal deel zullen uitmaken van de geplande netwerken voor het goederenvervoer dan wel of een nieuwe koers zal worden ingeslagen. Het Comité mist momenteel een concept, alsook een financieel plaatje. De infrastructuurkosten zijn geweldig hoog en het is nog niet duidelijk of deze door de lid-staten dan wel door de EU als geheel zullen worden gedragen.

3.5. *Veiligheid en vermindering van geluidshinder*

3.5.1. De Commissie stelt evenals de adviesgroep van de commissaris vast dat het railvervoer met kostbare veiligheidsverplichtingen te maken heeft. Op grond hiervan zou men kunnen stellen dat kostenverlaging veiligheidsvermindering betekent. Tegenover de zeer hoge veiligheidskosten in deze vervoerstak, waarin ook een deel van de externe kosten zit opgesloten, staat evenwel meer veiligheid voor de klanten. Het Comité kan in dit verband moeilijk een standpunt formuleren omdat het niet beschikt over gedetailleerde informatie aangaande de desbetreffende kosten van hoofdconcurrent wegvervoer. Investerings- en onderhoudswerkzaamheden met betrekking tot signalering, bewakingsystemen, parkeergelegenheid, enz. die ten laste van centrale en lokale autoriteiten komen, alsook kosten die inherent zijn aan de overheidstaak, moeten ook worden meegenomen bij of in de kostenberekening; dit zal stellig een heel ander beeld opleveren.

Ongeacht alle economische overwegingen moet worden beseft dat het vervoer per spoor al decennia lang in het teken van veiligheid staat en dat dit concept niet zo maar op basis van een kosten-batenvergelijking mag worden losgelaten.

3.5.2. Voor de nieuwe vervoersinfrastructuur of de uitbreiding van bestaande voorzieningen bestaan EG-regelingen die verplichtingen bevatten tot consultatie over de door respectieve vervoerstakken veroorzaakte milieuhinder. Het staat dus nog niet vast of (b.v. in verband met geluidshinderbestrijding) aan de spoorwegen striktere verplichtingen dan aan de concurrentie moeten worden opgelegd. Ook is nog onduidelijk wie de extra kosten zal gaan dragen.

3.6. *Sociale aspecten*

3.6.1. Alvoëns het Europees Sociaal Fonds aan te spreken, dienen een aantal uitgangspunten te worden vastgesteld. Arbeidsplaatsen kunnen niet eenvoudigweg systematisch worden geschrapt want daardoor wordt de situatie op de arbeidsmarkt nog verslechterd en zouden de geplande diensten met minder personeel moeten worden verleend. Modernisering en gebruik van nieuwe technieken kunnen beter door het huidige personeel worden uitgevoerd.

3.6.2. Op die manier stijgen kwaliteit en efficiency van de spoorwegdiensten, verloopt het arbeidsproces soepeler, en worden bestaande arbeidsplaatsen veilig gesteld. Maar ook hier hangt alles af van de investeringsbereidheid van de lid-staten. Ook het personeelsprobleem behoort grotendeels tot de lasten van het verleden van de spoorwegmaatschappijen, d.w.z. van de staten.

3.6.3. Commissie en Raad moeten gepaste aandacht schenken aan het sociale overleg met het personeel.

⁽¹⁾ PB nr. C 397 van 31. 12. 1994, blz. 8.

Onderhandelingen met de nationale vakverenigingen, alsook op het niveau van het Europees paritair comité zijn geboden.

4. Tijdpad voor de te nemen maatregelen en conclusies

4.1. De EG probeert sinds 1968 tot gemeenschappelijke richtsnoeren voor de spoorwegsector te komen. Daarbij werden een aantal aanbevelingen, richtlijnen, verordeningen en andere besluiten vastgesteld. Deze instrumenten, waarvan het juridisch bindende karakter varieert, hebben echter niet tot het gewenste resultaat geleid. Het Comité heeft nimmer kennis genomen van de regelmatig door de Commissie aan de Raad voorgelegde verslagen over de tenuitvoerlegging van deze besluiten in de lid-staten, en kan daarom niet beoordelen welk concreet effect de instrumenten hebben gesorteerd.

In paragraaf 2.3 werd al benadrukt dat de daar genoemde analyse met prioriteit in het tijdpad voor de te nemen maatregelen moet worden opgenomen.

4.2. Het Comité is ingenomen met de door de Commissie voor 1997 en 1998 geplande onderzoeken, verslagen en mededelingen over de verschillende maatregelen op spoorweggebied; dergelijke initiatieven verdienen alleszins steun. Het betreurt echter dat de Commissie hiermee niet eerder is gekomen en dat bijgevolg de desbetreffende gegevens vandaag ontbreken. Deze gegevens vormen immers feitelijke en degelijke informatie waarop concrete voorstellen en een strategie kunnen worden gebaseerd.

4.3. De Commissie moet het bestaande instrumentarium niet overhaast wijzigen, omdat de respectieve richtlijnen omzettingstermijnen kennen tot midden 1997 en zelfs eind 1999.

4.4. Voorwaarde voor toegang tot de spoorweginfrastructuur en interoperabiliteit van de hogesnelheidstreinen is dat de lid-staten de richtlijnen uitvoeren. Tussen tenuitvoerlegging en de beslist noodzakelijke evaluatie daarvan moet echter weer tijd liggen.

4.5. Alvorens de EG-voorschriften te wijzigen, moet de Commissie de feiten diepgaand analyseren en evalueren. Vervolgens kunnen dan besluiten worden genomen.

4.6. Er moet nog duidelijkheid komen over de rechtsgrondslag voor de toepassing op de spoorwegen van de door de Commissie opgestelde richtsnoeren voor de beoordeling van reddings- en herstructureringsoperaties ten behoeve van ondernemingen in moeilijkheden.

4.7. Wat de andere plannen van de Commissie betreft, kan worden volstaan met de in dit advies reeds gemaakte opmerkingen.

4.8. Omdat zeer snel moet worden gehandeld, wil het Comité niet aanbevelen om het Witboek nog eens grondig door te lichten, hoewel dat eigenlijk wel nodig is. Het verwacht echter dat bij de uitvoering van Witboek en strategie in hoge mate met de opmerkingen in dit advies rekening wordt gehouden.

Brussel, 23 april 1997.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

T. JENKINS
