

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren

COM(2006) 722 final — 2006/0241(COD)

(2007/C 161/25)

De Raad heeft op dinsdag 12 december 2006 besloten, overeenkomstig artikel 171, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 21 februari 2007 goedgekeurd. Rapporteur was de heer SIMONS.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 14 en 15 maart 2007 gehouden 434e zitting (vergadering van 15 maart) het volgende advies uitgebracht, dat met 81 stemmen vóór, bij 1 onthouding, is goedgekeurd:

1. Inleiding

1.1 In de context van een Europa van de burgers is het van groot belang het Gemeenschapsrecht te vereenvoudigen en te verduidelijken om het toegankelijker te maken voor de gewone burger, zodat deze nieuwe mogelijkheden krijgt en in staat wordt gesteld gebruik te maken van de specifieke rechten die hij aan het Gemeenschapsrecht kan ontleen. Dit doel kan niet worden verwezenlijkt zolang talloze bepalingen die meermaals en vaak ingrijpend zijn gewijzigd, gedeeltelijk in het oorspronkelijke besluit en gedeeltelijk in de latere wijzigingsbesluiten te vinden zijn. Om dan na te gaan wat de geldende regels zijn, is veel zoekwerk vereist, waarbij een groot aantal besluiten moet worden vergeleken. Codificatie van meermaals gewijzigde regels is dan ook van essentieel belang om het Gemeenschapsrecht duidelijk en doorzichtig te maken.

1.2 Dit voorstel beoogt de codificatie van Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. De nieuwe verordening vervangt de verschillende besluiten die erin zijn verwerkt; dit voorstel laat de inhoud van de besluiten die worden gecodificeerd onverlet en beperkt zich ertoe deze samen te voegen en daarin slechts de formele wijzigingen aan te brengen die voor de codificatie zelf vereist zijn.

2. Opmerkingen

2.1 Ofschoon het voorstel naar de letter voldoet aan het onder paragraaf twee gestelde werpt het EESC niettemin de dringende vraag op of artikel 5, lid 2, zoals het nu luidt, niet obsoleet is. De daarin genoemde periode van „binnen zes maanden

na de datum van toetreding” voor de genoemde landen (Oostenrijk, Finland, Zweden en de later „en bloc” toegetreden tien lidstaten) is reeds lang voorbij. Alleen als bedoelde overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen nog ergens bij een Europese instelling in onderzoek of behandeling zouden zijn, hetgeen eerst ware na te gaan, zou artikel 5 lid 2 nog enige zin kunnen hebben.

2.2 Overigens dient dan wel de letterlijke tekst van artikel 81 lid 1 van het Verdrag overgenomen te worden, want niet alle overeenkomsten, maar alleen overeenkomsten „tussen ondernemingen” en niet alle besluiten maar alleen besluiten „van ondernemingsverenigingen” kunnen onder artikel 81 lid 1 vallen.

2.3 Het EESC maakt van deze gelegenheid gebruik wederom voor de Europese instellingen te herhalen dat het bundelen van zeevaart en binnenvaart onder de titel „vervoer te water”, zoals in de „Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer 2001-2010” of het Wetgevings- en Werkprogramma 2007 van de Europese Commissie of het Duitse Raadvoorzitterschapsprogramma, inclusief het Meerjarenprogramma van het Duitse, Portugese en Sloveense voorzitterschap of de lopende Europese Parlementaire discussie over het voorstel van de EU Commissie over de aansprakelijkheid bij ongevallen in de passagiersvaart, beleidsmatig tot grote misverstanden kan leiden. De binnenvaartwateren en binnenschepen hebben een geheel ander juridisch kader dan die van de lange of korte zeevaart. Het onderhavige voorstel geeft wel het juiste, want in het verleden bewezen beleidsmatig goed bruikbare kader aan, nl. dat van het inlandvervoer, waaronder het spoorvervoer, wegvervoer en de binnenvaart en de co-modaliteiten daarvan worden verstaan.

Brussel, 15 maart 2007

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
D. DIMITRIADIS