

lutie van de Raad van 13 juli 1992 betreffende toekomstige prioriteiten voor de ontwikkeling van het beleid inzake consumentenbescherming⁽¹⁾ een belangwek-

⁽¹⁾ PB nr. C 186 van 23. 7. 1992.

kend initiatief op weg naar een EG-systeem dat de consument in de interne markt een hoge mate van bescherming biedt. Het Comité betreurt tot slot dat de Raad op geen enkel punt in deze resolutie naar het initiatiefadvies van het Comité verwijst.

Gedaan te Brussel, 24 november 1992.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Susanne TIEMANN

Advies over:

- het voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de totstandbrenging van een netwerk voor gecombineerd vervoer in de Gemeenschap,
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 75/130/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen bepaalde lid-staten, en
- het voorstel voor een Verordening (EEG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren⁽¹⁾

(93/C 19/10)

De Raad heeft op 5 oktober 1992 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikelen 75 en 84(2) van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de voornoemde voorstellen.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 18 november 1992 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Tukker.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 301e Zitting (vergadering van 24 november 1992) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het ESC waardeert het initiatief van de Commissie om zich in te zetten voor verbetering en uitbreiding van het gecombineerd vervoer.

1.2. Het Commissiedocument COM(92) 230 bevat o.a.:

- een mededeling van de Commissie aan de Raad;
- een voorstel aan de Raad voor een besluit betreffende de invoering van een gecombineerd transportnet in de EG;

— ontwerp voor een richtlijn van de Raad ter verbetering van Richtlijn 75/130/EEG;

— ontwerp voor een richtlijn van de Raad ter wijziging van Richtlijn 89/1100/EEG betreffende de financiële hulpverlening.

1.3. Van deze vier documenten is het eerste verreweg het interessantst en het belangrijkste. Dit advies zal voor het grootste gedeelte daaraan gewijd zijn.

2. Algemeen

2.1. De Commissie wijst erop dat de volgende factoren een verbetering van het gecombineerd vervoer (tus-

⁽¹⁾ PB nr. C 282 van 30. 10. 1992, blz. 8, 10, 12.

sen de diverse transportmodi (weg, rail, binnenvaart en zeevaart onderling) noodzakelijk maken:

- de wegen binnen de EG zijn of raken vol,
- de toename van het vervoer die na 1993 wordt verwacht, kan niet alleen door het wegvervoer worden opgevangen,
- mits de samenwerking van de spoorwegen internationaal wordt verbeterd, kunnen de spoorwegen een groter pakket vervoeren,
- de binnenwateren hebben nog capaciteit genoeg voor uitbreiding,
- ook de zeevaart (en vooral de kustvaart) zou een belangrijke rol in het gecombineerd vervoer kunnen spelen (een Commissievoorstel inzake de zeevaart is in voorbereiding),
- het vervoer per spoor of via het water is milieuvriendelijker dan wegvervoer.

2.2. Het doel dat de Commissie voor ogen staat, is het creëren van een structuur die gecombineerd vervoer mogelijk maakt om zodoende vervoer van de overvolle wegen naar andere transportmodi te verleggen. Dit geldt niet alleen voor weg/rail en weg/binnenvaart, maar dient ook uitgebreid te worden tot de zeevaart.

2.3. Een en ander dient echter zodanig te geschieden dat het verleggen van het vervoer van de ene vervoerwijze naar de andere natuurlijk verloopt, d.w.z. zonder dwangmaatregelen.

2.3.1. De verlader moet vrij kunnen bepalen aan welke vervoerwijze hij de voorkeur geeft.

2.4. Daartoe zal het noodzakelijk zijn de kosten van de weg en de zgn. „externe kosten” aan ieder der transportmodi toe te rekenen, ten einde concurrentievervalsing te voorkomen.

2.5. De vraag of de Gemeenschap moet ingrijpen ter verbetering en uitbreiding van het gecombineerd vervoer, beantwoordt zij zelf met „ja”. Gezien het belang van het vervoer binnen de EG, de invloed op het milieu (CO₂), het broeikas-effect, de congesties en het verschil tussen het vervoer in het centrum van de Gemeenschap en het vervoer van en naar de perifere gebieden, vindt het Comité dat in dit geval het EG-belang boven dat van de lid-staat gaat.

3. Commentaar

3.1. Het Comité deelt de mening van de Commissie dat plannen ter bevordering van het gecombineerd vervoer slechts effect kunnen sorteren, wanneer zij centraal in de EG worden genomen en door alle lid-staten worden goedgekeurd.

3.2. Het Comité is echter van mening dat gecombineerd vervoer slechts een gedeelte van de toename van

het vervoer na 1993 kan opvangen en dat het weinig ontlasting van de congesties op de wegen zal bieden. Andere maatregelen, zoals vrije cabotage en uitbreiding of verbetering van het wegennet, zullen daarom van belang blijven.

3.2.1. In het streven van de spoorwegen in de EG naar zg. high-productive lines, is een studie en een kosten/baten-analyse voor het double stack-containervervoer evenals trouwens alle andere technische systemen, die de produktiviteit verhogen, aan te bevelen.

3.3. Het doel van de Commissie, de uitstoot van CO₂ te verminderen en zo het milieu te ontzien, kan en moet ook op andere wijze geschieden [zie Stichting NEA = Transportonderzoek en -opleiding, (NEA)-rapport van maart 1992].

3.4. Het Comité is van mening dat bij de uitvoering van de planning van de infrastructuur er door de Commissie op moet worden toegezien dat in het kader van de subsidiariteit niet nieuwe knelpunten worden geschapen door gebrek aan overleg en samenwerking bij de uitvoering van de gezamenlijke plannen.

3.4.1. De Commissie dient er bovendien voor te zorgen dat de bouw van de infrastructuur door de lid-staten zodanig geschiedt dat aansluiting tussen de lid-staten tijdig plaatsvindt.

3.4.2. Voorkomen moet worden dat een lid-staat de bouw van geplande gecombineerd-vervoerprojecten uit concurrentie-overwegingen niet bouwt of vertraagt.

3.4.3. Bij de bestudering van de kaarten die als bijlage bij het Commissievoorstel zijn gevoegd, is bij het Comité de vrees ontstaan dat een aantal prioriteiten die door lid-staten worden gesteld, voorrang zullen verkrijgen boven het Europese kader. Het Comité legt er de nadruk op dat Europese netwerken gebaseerd dienen te zijn op kostenbeheersing binnen de Europese planning.

3.5. Het Comité vreest dat bij verscheidene Europese spoorwegmaatschappijen interne moeilijkheden in verband met reorganisatie en/of privatisering, vertragingen bij de invoering van het gecombineerd vervoer kunnen opleveren.

3.5.1. Bovendien bestaat de angst dat de voor de infrastructuur aanwezige financiële middelen in eerste instantie gebruikt zullen worden voor de aanleg van TGV-lijnen en dat het overige vervoer op de tweede plaats komt.

Het Comité vraagt zich af of er, voordat een besluit tot investering genomen wordt, een kosten/baten-analyse gemaakt wordt.

3.6. Financiering

3.6.1. In bijlage 4 behandelt de Commissie de financiële hulp aan het gecombineerd vervoer (wijziging van Verordening (EEG) nr. 1107/70).

3.6.2. Het Commissievoorstel is nogal vaag over de wijze van financiering.

3.6.2.1. Gedeeltelijk zal de financiering kunnen geschieden uit het Cohesiefonds (perifere gebieden) en/of het Regionaal Fonds, maar het grootste gedeelte zal door de lid-staten zelf moeten worden opgebracht.

3.6.2.2. Daarbij zullen dus een goede planning van en toezicht op de financiering onontbeerlijk zijn. Geschiedt dit niet, dan is het niet uitgesloten dat er gaten zullen vallen in de infrastructuur, doordat één of meer lid-staten niet in staat zijn aan de financiële verplichtingen te voldoen.

3.6.3. Het Comité kan akkoord gaan met het voorstel tot verstrekking van financiële bijstand door de regeringen (of eventueel lagere overheden) van de lid-staten voor de bouw van de infrastructuur, voor zover het vaste installaties en rollend materieel betreft, mits beperkt in tijd en tot een bepaald percentage van de investering, dat in alle lid-staten gelijk moet zijn. Subsidie van de vrachtprijs van het gecombineerd vervoer dient in welke vorm dan ook te worden verboden.

3.6.3.1. Financiële steun ten behoeve van de infrastructuur voor transitovervoer door derde landen moet mogelijk zijn, mits deze in het belang van de EG is.

4. Verdere opmerkingen

4.1. Wanneer de plannen voor de bouw van infrastructuur voor het gecombineerde vervoer aan de Commissie ter goedkeuring dienen te worden voorgelegd, zal dat belemmerend werken. Zo niet, dan moeten er wel goede criteria worden vastgelegd.

4.2. De technische uitwisselbaarheid van systemen wordt bedreigd door:

- grotere maten van containers in de VS,
- andere vormen van gecombineerd vervoer.

4.2.1. Deze technische vernieuwingen zorgen voor grotere problemen in de uitwisselbaarheid van laadeenheden op wagons en op terminals. Er zijn steeds meer systemen, die niet of nauwelijks uitgewisseld kunnen worden.

4.2.2. De Commissie zal een keuze moeten maken tussen :

- uitwisselbaarheid van nieuwe met bestaande systemen,
- gewoon één systeem voorschrijven,
- de beste systemen naarboven laten komen ten koste van de uitwisselbaarheid, m.a.w. niet ingrijpen.

4.3. In hoeverre is de kans uitgesloten (of aanwezig) dat infrastructuurprojecten EG-steun wordt onthouden, alleen omdat een buurland bevreesd is voor zijn concurrentiepositie?

4.4. Volgens de EG moet ook weg/watervervoer worden bevorderd, maar:

- weg/watervervoer is slechts relevant voor een paar landen;
- de overige EG-landen bezitten vrijwel geen binnenvaart en hebben er weinig kennis van.

4.5. In het Commissievoorstel worden trajecten opgesomd die in 1997 en in 2005 gereed moeten zijn. Daarin worden niet alle lid-staten genoemd.

4.6. In het nieuwe artikel 2 is de oude definitie van weg/railvervoer met daarin ... „naar het dichtstbijzijnde geschikte station van lading/lossing ...” gehandhaafd. Dit zou echter moeten worden vervangen door: „De meest geschikte laad- of losplaats binnen 150 km.”

Gedaan te Brussel, 24 november 1992.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
Susanne TIEMANN