

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 94/55/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg”⁽¹⁾

(1999/C 329/03)

De Raad heeft op 7 juni 1999 besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 71, lid 1, sub c) van het EG-Verdrag te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die was belast met de voorbereidende werkzaamheden, heeft haar advies op 20 juli 1999 goedgekeurd; rapporteur was de heer Giesecke.

Het Comité heeft tijdens zijn 366e zitting van 22 en 23 september 1999 (vergadering van 22 september 1999) het volgende advies uitgebracht, dat met 89 stemmen vóór en 2 stemmen tegen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. In alle EU-lidstaten bestaat grote publieke aandacht voor het vervoer van gevaarlijke goederen en het beleid dat op dit gebied wordt gevolgd.

1.2. Met de voorgestelde richtlijn wordt beoogd, veiligheids- en kwaliteitsnormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg te waarborgen.

1.3. Uitgangspunt is Richtlijn 94/55/EG, die nog niet volledig omgezet kon worden.

1.4. Het probleem waar het om draait is dat het Europees comité voor normalisatie (CEN) nog geen gemeenschappelijke normen voor houders (tanks) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de zin van klasse 2 (gassen) heeft opgesteld, zoals wel was voorzien in Richtlijn 94/55/EG.

1.5. Deze gassen worden in vrachtwagens vervoerd, verpakt in bijv. aanstekers, spuitbussen, kampeerkooktoestellen, als verwarmingsmateriaal voor huishoudelijk gebruik of als industriegassen.

1.6. De lidstaten hanteren al ca. 80 jaar uiteenlopende voorschriften op het gebied van de verpakking en het vervoer van dit soort gevaarlijke gassen.

1.7. Alleen al de technische voorschriften kunnen sterk van lidstaat tot lidstaat verschillen, vooral vanwege de klimatologische omstandigheden (bijvoorbeeld in Finland en Griekenland). Daarom is een gemeenschappelijke Europese norm noodzakelijk.

1.8. In iedere lidstaat krijgen regering en brancheorganisaties te maken met de gevolgen van de normalisatie. Daarom is het noodzakelijk dat in iedere lidstaat een zekere mate van overeenstemming bestaat.

1.9. De voorstellen van de lidstaten en die van de organisaties op EU-niveau moeten op elkaar worden afgestemd; de verschillende belangen lopen daarbij sterk uiteen. Toch is het voor het Comité niet duidelijk waarom er nog geen CEN-norm is opgesteld, hoewel dit uit oogpunt van de veiligheid en milieubescherming wel geboden is.

2. Het Commissievoorstel

2.1. De Commissie wil de in Richtlijn 94/55/EG voorziene termijn verlengen om redenen die zij in de toelichting uiteenzet.

2.2. De Commissie stelt zelf nieuwe termijnen voor, c.q. laat verdere verlengingen vanwege de complexiteit van de materie over aan het in artikel 9 bedoelde comité.

2.3. De lidstaten mogen zelf afwijkende bepalingen blijven vaststellen voor vervoer van gevaarlijke goederen dat tot hun eigen grondgebied beperkt blijft.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Op grond van het bovenstaande is het Commissievoorstel zeker zinvol te noemen.

3.2. Het Comité dringt erop aan dat lidstaten bij plaatselijk vervoer strengere normen dan die van de ADR mogen toepassen. Dit komt ook de gelijke behandeling van railvervoer en wegtransport ten goede.

3.3. Aangezien er minder strenge eisen mogen worden gesteld, zou de Commissie moeten aangeven wat zij onder „plaatselijk vervoer” verstaat. Het Comité vindt dat plaatselijk vervoer in geen geval grotere gedeelten van een distributiegebied mag omvatten.

3.4. Gezien de diverse voorvallen die zich in het verleden hebben voorgedaan, verwacht het Comité dat de bevoegde autoriteiten bij de afgifte van vergunningen voor het uitvoeren van eenmalig vervoer van gevaarlijke goederen de strengst mogelijke maatstaven hanteren.

⁽¹⁾ PB C 171 van 18.6.1999, blz. 17.

4. Specifieke opmerkingen

4.1. In de voorgestelde richtlijn wordt bepaald dat afwijkingen voor plaatselijk vervoer geen discriminatie mogen inhouden (art. 6 lid 9). Het Comité vindt dat bij afwijkingen voor eenmalig vervoer (art. 6 lid 11) hetzelfde dient te gelden.

4.2. De Commissie stelt in haar beschrijving van de „huidige situatie” dat deze richtlijn eigenlijk al van kracht had moeten zijn (m.i.v. 1 januari 1999).

4.3. Aangezien dit niet het geval is, blijft het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg vooralsnog onderworpen aan nationale voorschriften.

4.4. Het Comité heeft begrip voor de aanvankelijk afwachtende houding van de Commissie bij de indiening van dit richtlijnvoorstel, maar meent dat het huidige voorstel tijdig vóór het verstrijken van de overgangstermijn effect kan sorteren.

Brussel, 22 september 1999.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

B. RANGONI MACHIAVELLI

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/49/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor”⁽¹⁾

(1999/C 329/04)

De Raad heeft op 7 juni 1999 besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 71, lid 1, sub c) van het EG-Verdrag te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die was belast met de voorbereidende werkzaamheden, heeft haar advies op 20 juli 1999 goedgekeurd; rapporteur was de heer Giesecke.

Het Comité heeft tijdens zijn 336e zitting van 22 en 23 september 1999 (vergadering van 22 september 1999) het volgende advies uitgebracht, dat met 110 stemmen vóór, bij 2 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. In alle EU-lidstaten bestaat grote publieke aandacht voor het vervoer van gevaarlijke goederen en het beleid dat op dit gebied wordt gevolgd.

1.2. Met de voorgestelde richtlijn wordt beoogd, veiligheids- en kwaliteitsnormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor te waarborgen.

1.3. Uitgangspunt is Richtlijn 96/49/EG, die nog niet volledig omgezet kon worden.

1.4. Het probleem waar het om draait is dat het Europees comité voor normalisatie (CEN) nog geen gemeenschappelijke normen voor houders (tanks) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de zin van klasse 2 (gassen) heeft opgesteld, zoals wel was voorzien in Richtlijn 96/49/EG.

1.5. Deze gassen worden per spoor vervoerd, verpakt in bijv. aanstekers, spuitbussen, kampeerkooktoestellen, als verwarmingsmateriaal voor huishoudelijk gebruik of als industriegassen.

1.6. De lidstaten hanteren al ca. 80 jaar uiteenlopende voorschriften op het gebied van de verpakking en het vervoer van dit soort gevaarlijke gassen.

1.7. Alleen al de technische voorschriften kunnen sterk van lidstaat tot lidstaat verschillen, vooral vanwege de klimatologische omstandigheden (bijvoorbeeld in Finland en Griekenland). Daarom is een gemeenschappelijke Europese norm noodzakelijk.

1.8. In iedere lidstaat krijgen regering en brancheorganisaties te maken met de gevolgen van de normalisatie. Daarom is het noodzakelijk dat in iedere lidstaat een zekere mate van overeenstemming bestaat.

⁽¹⁾ PB C 181 van 26.6.1999, blz. 25.