

**Advies van het Comité van de Regio's over de „Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's: 'Het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid — Duurzame mobiliteit: Perspectieven voor de toekomst'”**

(1999/C 374/17)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien de Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's: „Het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid — Duurzame mobiliteit: Perspectieven voor de toekomst” (COM(1998) 716 def.;

gezien het besluit van de Commissie van 10 december 1998 om het Comité overeenkomstig artikel 198 C, eerste alinea, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap over dit onderwerp te raadplegen;

gezien het besluit van het Bureau van 10 maart 1999 om commissie 3 „Trans-Europese netwerken, vervoer, informatiemaatschappij” te belasten met de voorbereiding van het advies;

gezien zijn eerdere adviezen over de volgende onderwerpen:

- „Havens en maritieme infrastructuur” (CDR 331/98 fin)<sup>(1)</sup>;
- „Nieuw regelgevend kader voor de voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur” (CDR 58/99 rev. 1);
- „Actieprogramma Gemeenschappelijk Vervoerbeleid 1995-2000” (CDR 406/95 fin)<sup>(2)</sup>;
- „Duurzame vervoersstrategie” (CDR 255/97 fin)<sup>(3)</sup>, „Ontwikkeling van het 'Citizens' Network': het belang van goed lokaal en regionaal personenvervoer en de bijdrage van de Europese Commissie aan de totstandkoming daarvan” (CDR 436/98 fin)<sup>(4)</sup>;
- Witboek „Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik: gemeenschappelijk kader” (CDR 408/98 fin)<sup>(5)</sup>;
- „Vervoer en CO<sub>2</sub> — De uitwerking van een gemeenschappelijke benadering” (CDR 230/98 fin)<sup>(6)</sup>;

gezien het door commissie 3 op 15 juli 1999 goedgekeurde ontwerpadvies (CDR 189/99 rev. 1); rapporteur: mevrouw Coffey (IRL, EA),

heeft tijdens zijn 30e zitting van 15 en 16 september 1999 (vergadering van 16 september) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

## 1. Inleiding

1.1. In haar mededeling geeft de Commissie een overzicht van de huidige tendensen en hoofdlijnen binnen het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid (GVB). Aan de hand van de verschillende programma's kijkt zij naar de toekomst van het GVB en naar de uitgangspunten die moeten worden vastgesteld. Sinds

de publicatie van het Actieprogramma GVB 1995-2000<sup>(7)</sup> is er veel gebeurd en de Commissie handhaaft de doelstellingen van het actieprogramma.

1.1.1. Het Comité van de Regio's heeft de recente ontwikkelingen rond het GVB steeds gevolgd en adviezen uitgebracht over de maatregelen die op basis van het actieprogramma zijn uitgevoerd. In het licht van deze eerdere adviezen buigt het zich thans over de onderhavige mededeling van de Commissie en de daarin voorgestelde verdere acties.

<sup>(1)</sup> PB C 93 van 6.4.1999, blz. 20.

<sup>(2)</sup> PB C 337 van 11.11.1996, blz. 13.

<sup>(3)</sup> PB C 180 van 11.6.1998, blz. 1.

<sup>(4)</sup> PB C 198 van 14.7.1999, blz. 8.

<sup>(5)</sup> PB C 198 van 14.7.1999, blz. 16.

<sup>(6)</sup> PB C 198 van 14.7.1999, blz. 3.

<sup>(7)</sup> COM(95) 302 def.

## 1.2. Doelstellingen van het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid

1.2.1. Verbetering van de kwaliteit en van de externe effectiviteit worden in de mededeling als hoofddoelstellingen van het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid genoemd. Deze aspecten zijn van belang om op alle terreinen van het vervoer een duurzame vervoersstrategie te kunnen waarborgen.

1.2.2. De Europese vervoerssystemen moeten efficiënter worden, zodat zij al hun mogelijkheden kunnen benutten, en het concurrentievermogen van Europese bedrijven moet worden verbeterd, om zo tot een maximale groei, werkgelegenheid en milieubescherming te komen. Daartoe worden vijf belangrijke doelstellingen nagestreefd:

- liberalisering van de markttoegang;
- ontwikkeling van geïntegreerde vervoerssystemen in heel Europa;
- zorgen voor eerlijke en efficiënte prijzen binnen en tussen vervoerstakken;
- verbetering van de sociale dimensie;
- ervoor zorgen dat de afgesproken regels naar behoren worden toegepast.

## 2. Markttoegang en -werking

2.1. Op het gebied van markttoegang en -werking noemt de Commissie spoorwegen en havens als de twee belangrijkste prioriteiten.

### 2.2. Spoorwegen

2.2.1. Naast de maatregelen in het kader van het Witboek van de Commissie inzake een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken, heeft de Commissie voorstellen ingediend op het gebied van infrastructuurtarieven, toewijzing van capaciteit, scheiding tussen infrastructuurbeheer en vervoersactiviteiten, en het verlenen van vergunningen. Verder zal de Commissie voorstellen uitwerken inzake openbare-dienstcontracten en overheidssteun voor vervoer over land en een mededeling inzake de integratie van nationale systemen, inclusief technische interoperabiliteit.

2.2.2. In zijn advies over het pakket maatregelen op spoorweggebied spreekt het Comité zich positief uit over de door de Commissie voorgestelde maatregelen. Wel doet het verschillende aanbevelingen die van essentieel belang zijn om ervoor te kunnen zorgen dat de herstructurering van de spoorwegen voor alle betrokken regio's in Europa positief uitpakt; de Commissie zou serieus rekening met deze aanbevelingen moeten houden. Zo zouden infrastructuurbeheerders zich bij de vaststelling van tarieven op commerciële overwegingen moeten kunnen baseren, en niet alleen van starre en vooraf vastgestelde criteria moeten uitgaan. De voorstellen in de richtlijn zouden de infrastructuurbeheerders, die lokale of regionale instanties kunnen zijn, voor problemen kunnen plaatsen, indien deze geen enkele speelruimte hebben om maatregelen te treffen om storingen in het systeem te verhelpen.

2.2.3. Het railvervoer kampt op verschillende fronten met problemen waaraan in de mededeling enige aandacht wordt besteed. Het marktaandeel van de spoorwegen neemt voortdurend af en er kan niet genoeg worden benadrukt dat het railvervoer prioriteit moet worden gegeven. In termen van milieu-effect kan het railvervoer de concurrentie met andere takken van vervoer gemakkelijk het hoofd bieden indien een prijsregime op basis van het „de vervuiler betaalt”-beginsel en door berekening van de externe kosten wordt vastgesteld. Het Comité is ingenomen met de reeks voorstellen van de Commissie, maar wijst erop dat alle betrokkenen in actie moeten komen om het concurrentievermogen van de spoorwegen te verbeteren.

### 2.3. Havens

2.3.1. Na de raadpleging over het Groenboek „Havens en maritieme infrastructuur” zal de Commissie voorstellen indienen over de liberalisering van havendiensten. Het Comité deed in zijn advies over het groenboek verschillende aanbevelingen ter verbetering van het concurrentievermogen. In zijn conclusies stelde het nogmaals dat naar een uniforme regelgeving met betrekking tot zaken als milieuzorg, arbeidsveiligheid en -omstandigheden, externe veiligheid en grenscontroles moet worden gestreefd om eerlijke concurrentievoorwaarden te waarborgen. Bij deze regelgeving en de tarieven voor het gebruik van havenfaciliteiten dient echter rekening gehouden te worden met zowel natuurlijke (bijv. geografische) als bestuurlijke/organisatorische verschillen. Daarnaast zijn richtsnoeren inzake overheidssteun nodig om een vrije en eerlijke concurrentie in de havensector te waarborgen.

2.3.2. Aangezien havens en de maritieme infrastructuur binnen de EU van wezenlijk belang zijn voor de sociaal-economische situatie van bepaalde regio's, wijst het Comité op de noodzaak van naleving van het subsidiariteitsbeginsel. De lokale en regionale overheden zijn het best op de hoogte van de plaatselijke behoeften met betrekking tot de aanleg van havenfaciliteiten. Daarom is het van belang dat de uiteindelijke besluiten op het gebied van havens en maritieme infrastructuur door de betrokken lokale en regionale overheden en bedrijven worden genomen.

## 3. Geïntegreerde vervoerssystemen

3.1. Integratie van de vervoerssystemen in de Gemeenschap staat al geruime tijd hoog op de agenda van de Commissie; dit wordt ook in deze mededeling weer bevestigd. De Commissie wil de verwezenlijking van de prioritaire projecten op het vlak van de trans-Europese netwerken die tijdens de Top van Essen zijn vastgesteld, aanmoedigen en nieuwe TEN-T-richtsnoeren publiceren. Verder wijst de Commissie erop dat de trans-Europese netwerken ook de kandidaat-lidstaten dienen te omvatten. Door middel van het actieplan voor mondiale satellietnavigatie wil de Commissie het gecombineerd vervoer en de intermodaliteit bevorderen. Daarnaast zullen initiatieven op het gebied van vervoerstematica een impuls moeten geven aan de intermodaliteit en daarmee ook aan de efficiency van verschillende vervoerwijzen.

3.2. Het Comité is ingenomen met de aandacht die de Commissie aan de trans-Europese netwerken besteedt. Terecht wordt nadruk gelegd op intelligente vervoerssystemen en telematica waarmee de efficiency van de huidige infrastructuur verbeterd kan worden, en wordt niet alleen gekeken naar de aanleg van nieuwe infrastructuurvoorzieningen; dit is een tendens die aanmoediging verdient. Met de door de Raad gelanceerde strategie ter bevordering van innovatie in het vervoer en op gang gebrachte discussie over de ontwikkeling van een mondiaal satellietnavigatiesysteem (Galileo) en van vervoerstematica is weer een nieuwe stap in deze richting gezet. Dergelijke systemen zouden kunnen worden toegepast bij het seinsysteem van de spoorwegen, de navigatie in de zeevaart, de luchtverkeers- en zelfs de wegverkeerscontrole.

3.3. Om intermodaliteit te bevorderen, heeft de Commissie nieuwe regels voor gecombineerd vervoer opgesteld. Het Comité meent echter dat de toepassing van intelligente vervoerssystemen veel meer zou kunnen opleveren. Er is slechts een kleine markt voor gecombineerd vervoer en meer nadruk op intelligente vervoerssystemen zou een grotere verschuiving naar veiligere en milieuvriendelijkere vervoerwijzen teweeg kunnen brengen.

3.4. Het Comité stelde al in zijn het advies over een duurzame vervoerstrategie<sup>(1)</sup> dat integratie van vervoersnetwerken dient plaats te vinden binnen regio's (aansluiting van verschillende wijzen van vervoer op elkaar), tussen regionale, nationale en internationale vervoerssystemen, en tussen de Europese TEN-T en de vervoersnetwerken van de kandidaat-lidstaten.

3.5. Koppeling van de TEN's aan het stads- en streekvervoer is een wezenlijk onderdeel van ieder vervoerskader waarbij rekening met de Europese burgers wordt gehouden. In zijn advies over het verlenen van financiële bijstand op het gebied van de trans-Europese netwerken<sup>(2)</sup>, wees het Comité op het probleem van de „ontbrekende schakels”; waar doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer bijeenkomen, ontstaan geduchte opstoppingen die de doorstroming van het doorgaand verkeer belemmeren en daarmee het functioneren van de trans-Europese netwerken ondermijnen. Er moet specifieke steun worden gegeven aan projecten waarmee de infrastructuur voor het pendelverkeer wordt verbeterd, zoals busstroken en sneltram/metro. Hopelijk zal invoering van infrastructuurtarieven een verschuiving binnen het vervoer in de hand werken en de druk op het stads- en streekvervoer verminderen, waarmee de weg voor doorgaand vervoer wordt vrijgemaakt.

3.6. In zijn advies over de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken brengt het Comité diverse punten onder de aandacht die in de verordening van de Raad niet aan de orde komen. Zo moeten er meer middelen worden

uitgetrokken, moeten de administratieve procedures worden vereenvoudigd, moet meer steun aan studies worden gegeven, dient een kosten/baten-evaluatie van kleine projecten te worden gemaakt, moeten de lokale en regionale autoriteiten een grotere rol krijgen en moet meer nadruk op OPP's worden gelegd. Deze punten zouden in de richtsnoeren voor de periode 2000-2004 verwerkt moeten worden.

#### 4. Eerlijke en efficiënte prijsstelling in het vervoer

4.1. In zijn advies over het Witboek „Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik”<sup>(3)</sup> onderschrijft het Comité het uitgangspunt van de Commissie dat de tarieven op basis van de marginale maatschappelijke kosten vastgesteld moeten worden. Doel van het witboek is het aanmoedigen van intermodaliteit en van een efficiënter gebruik van de vervoersinfrastructuur. De tarieven dienen tevens te worden gebaseerd op het principe „de vervuiler betaalt” en de kosten moeten in rekening worden gebracht op de plaats waar zij daadwerkelijk worden veroorzaakt. In het kader van een duurzaam vervoer dient een impuls te worden gegeven aan de ontwikkeling van schone technologieën en dienen de tarifieringssystemen dusdanig te worden ontworpen dat schone auto's en carpooling worden gestimuleerd.

4.2. Het Comité zou echter graag zien dat de Commissie zich in de volgende periode (tweede fase, 2001-2004) mede laat leiden door zijn voorstel om het gedrag van mensen niet alleen te beïnvloeden door middel van directe belastingen of tarieven, maar ook door een einde te maken aan fiscale voordelen die autogebruik stimuleren. Voorts dient autogebruik voor privédoeleinden in de Europese vervoersstrategie te worden meegenomen. In een effectieve en brede benadering mogen openbaar vervoer en privégebruik van de auto niet worden gescheiden. Om verschillende redenen dient bij de tarieven de nodige flexibiliteit te worden ingebouwd en het Comité stelt dat kosten en tarieven alleen dan tot gedragswijzigingen bij de keuze van vervoermiddelen kunnen leiden, indien er voor burgers en bedrijven bruikbare alternatieven voorhanden zijn. Het Comité verzoekt de Commissie om als eerste stap een studie te verrichten naar de haalbaarheid en de mogelijke maatschappelijke, economische en ecologische voordelen van telewerken.

4.3. Het is van doorslaggevend belang dat de lokale en regionale overheden volledig bij de besluitvorming inzake de structuur van de heffingen en tarieven worden betrokken en dat zij adequaat worden vertegenwoordigd in het Comité van deskundigen. Er dient voldoende aandacht uit te gaan naar de behoeften van bepaalde regio's en de nodige flexibiliteit moet worden ingebouwd om te voorkomen dat problemen als ontoegankelijkheid of een perifere ligging erger worden. Daar de lokale en regionale overheden een groot deel van de principes in praktijk zullen brengen en ook de problemen zullen oplossen, moeten zij bovendien iets te zeggen hebben over de besteding van de inkomsten uit de tarieven en heffingen.

<sup>(1)</sup> CDR 255/97 fin — PB C 180 van 11.6.1998, blz. 1.

<sup>(2)</sup> CDR 217/98 fin — PB C 93 van 6.4.1999, blz. 29.

<sup>(3)</sup> COM(1998) 466 def.

## 5. Sociaal-economische cohesie

5.1. Sociaal-economische cohesie behoort tot de prioriteiten van de Commissie en kwam uitvoerig aan de orde in een mededeling over vervoer en cohesie<sup>(1)</sup>. In dit document wordt aangegeven welke bijdrage het GVB naast instrumenten als de Structuurfondsen en het Cohesiefonds kan leveren tot vermindering van regionale en sociale ongelijkheden in de EU. Met een beter verkeers- en vervoerssysteem kan een minder ontwikkelde regio meer investeringen aantrekken en de economische ontwikkeling stimuleren. Het Comité is met name tevreden over de aandacht die in de mededeling aan duurzaamheid en toegankelijkheid wordt gegeven. Een toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer is uit sociaal, economisch en ecologisch oogpunt van belang en komt daarmee volgens de EU-regels in aanmerking voor overheidssteun.

5.2. De Commissie bekijkt voortdurend hoe het openbaar vervoer kan worden opengesteld voor concurrentie zonder dat dit ten koste gaat van de toegankelijkheid. Naar aanleiding van de bevindingen van een studie naar de regels voor en het functioneren van het openbaar vervoer over de weg werd gesteld dat de transparantie en efficiency van het openbaar vervoer ten behoeve van minder bevoorrechte regio's en bevolkingsgroepen verbeterd moet worden. De lokale en regionale overheden moeten meer bevoegdheden en verantwoordelijkheden krijgen, zodat zij naar eigen inzicht een adequaat vervoerssysteem kunnen ontwikkelen. Daartoe dienen zij te beschikken over de nodige financiële middelen om actie te ondernemen; deze zouden voor zover mogelijk moeten worden bijeengebracht via plaatselijke belastingen.

5.3. De Commissie streeft er voortdurend naar, verbetering van het concurrentievermogen hand in hand te laten gaan met verbetering van de arbeidsvoorwaarden en voorstellen inzake arbeidstijd. Op basis van de richtlijn inzake arbeidstijd heeft de Commissie zich steeds vaker gebogen over de zgn. „uitgesloten sectoren”, die ook werknemers in de vervoersector omvatten. Er is echter nog geen volledige overeenstemming bereikt over alle aspecten van de arbeidsvoorwaarden van deze werknemers; dit is wel dringend noodzakelijk, willen de problemen kunnen worden opgelost en het streven naar eerlijke concurrentievoorwaarden op correcte wijze kunnen worden verenigd met het streven naar sociale bescherming.

## 6. Ervoor zorgen dat de regels worden toegepast

6.1. Omzetting en correcte toepassing van de EU-mededingingsregels is van essentieel belang voor het functioneren van de interne vervoersmarkt en de Commissie zet zich hier resoluut voor in. Het Comité steunt de Commissie, omdat daarmee voor iedereen eerlijke voorwaarden gecreëerd worden. Het Comité dringt erop aan dat de specifieke behoeften van de lokale en regionale overheden bij de verduidelijking en

herziening van wetgeving in aanmerking worden genomen. Verder zou het Comité zich graag vertegenwoordigd zien in regelgevende instanties op het gebied van vervoer, zoals het raadgevend comité van de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

## 7. Kwaliteitsverbetering

7.1. De Commissie wijdt een heel hoofdstuk aan veiligheids- en milieu-aspecten van het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid. De EU heeft een belangrijke taak bij het waarborgen van een hoog veiligheidsniveau voor zowel consumenten als werknemers. Het Comité steunt het pakket maatregelen dat momenteel wordt voorbereid en de maatregelen die voor de periode 2000-2004 zijn voorgesteld.

### 7.2. Veiligheid

7.2.1. De Commissie hecht grote waarde aan veiligheid voor consumenten en werknemers in een markt waarop de omvang van verkeer en files voortdurend toenemen. Zij heeft inmiddels voorstellen ingediend op het gebied van de burgerluchtvaart<sup>(2)</sup>, ro-ro-passagiersveerboten<sup>(3)</sup> en het wegtransport (autotestprogramma EURO-NCAP). In zijn advies (CDR 406/95 fin)<sup>(4)</sup> over de veiligheid van de luchtvaart wees het Comité erop dat kleinere luchthavens andere behoeften hebben dan grotere en dat hiermee bij het opstellen van EU-regelgeving rekening moet worden gehouden.

7.2.2. Veiligheid is een zeer belangrijk aspect dat in deze mededeling onvoldoende aandacht krijgt. In zijn advies over het Actieprogramma op het gebied van het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid 1995-2000 gaat het Comité in op de behoefte aan herziening van snelheidsbeperkingen, aan een strengere controle op de naleving van verkeersregels en aan vervolging van verkeersovertreders. Er zouden bepaalde rijbeperkingen kunnen worden ingevoerd, bijvoorbeeld dat jongeren geen zware motorvoertuigen mogen besturen. Verder dringt het Comité aan op het opzetten van een project om de effecten van de maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid in de verschillende lidstaten met elkaar te vergelijken en kijkt het met belangstelling uit naar de mededeling van de Commissie inzake prioritaire acties voor het wegverkeer. Het Comité pleit verder voor een „nul gebreken-strategie”, net als bij de integrale kwaliteitszorg in de industrie; zodoende zou het ook gemakkelijker worden om activiteiten ter verbetering van de verkeersveiligheid beter te laten aansluiten bij de inspanningen op het gebied van de openbare gezondheidszorg. Het Comité zou graag zien dat op dit vlak actie wordt ondernomen.

<sup>(2)</sup> COM(97) 55 def., COM(97) 382 def.

<sup>(3)</sup> COM(1998) 71 def.

<sup>(4)</sup> CDR 406/95 fin — PB C 337 van 11.11.1996, blz. 13.

<sup>(1)</sup> COM(1998) 806 def.

### 7.3. Milieu

7.3.1. Overeenkomstig artikel 6 van het EG-Verdrag moeten de eisen inzake milieubescherming worden geïntegreerd in de omschrijving en uitvoering van het beleid en het optreden van de Gemeenschap met het oog op het bevorderen van duurzame ontwikkeling. Bovendien zal de strategie voor de integratie van het milieu in het beleid van de EU consequent worden voortgezet. De Commissie houdt zich onder meer bezig met lawaai en emissies in de luchtvaart, scheepsafval en ladingsresiduen, problemen die worden veroorzaakt door zware vrachtwagens en emissienormen in het kader van het Auto/Oil-II-programma. De Commissie zal zo nodig ook nieuwe initiatieven uitwerken die niet zijn opgenomen in het werkprogramma en de strategie van de Raad.

7.3.2. In zijn advies over het actieprogramma 1995-2000 dringt het Comité erop aan, het actieprogramma aan te vullen met speciale maatregelen ter bescherming van ecologisch kwetsbare regio's en gebieden die te lijden hebben van het Europese vervoerssysteem. Hierbij valt te denken aan infrastructurele ingrepen en geïntegreerde oplossingen voor het verkeersnetwerk; desnoods zou in uitzonderlijke gevallen het recht van de reiziger om in volledige vrijheid een transportmiddel te kiezen, kunnen worden afgeschaft, mits het mogelijk om is gelijkwaardige alternatieven aan te bieden. De Unie moet bovendien meer vaart zetten achter onderzoek op het gebied van voertuigen die weinig CO<sub>2</sub> en andere schadelijke stoffen uitstoten en naar brandstoffen die niet uitgeput kunnen raken.

7.3.3. De meest effectieve en duurzame oplossing voor het emissieprobleem is vermindering van de behoefte aan vervoer. Het ruimtelijke-orderingsbeleid speelt daarbij een centrale rol, omdat het de reisafstanden kan helpen verkleinen, waardoor — in combinatie met aanvullende maatregelen — een verlaging van de emissie met ongeveer één derde tegen 2010 gerealiseerd zou kunnen worden. Hoewel de Gemeenschap geen bevoegdheden heeft op het gebied van ruimtelijke ordening, zou de Commissie afspraken kunnen voorstellen die aanmerkelijk positieve effecten op milieu en duurzame ontwikkeling zouden kunnen sorteren. Het Comité staat weliswaar positief tegenover onderzoek naar de rol van het GVB binnen het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief, maar acht dit volstrekt onvoldoende in vergelijking met de maatregelen die het heeft voorgesteld om de CO<sub>2</sub>-uitstoot aan banden te leggen.

7.3.4. Aangezien wegtransport en luchtvaart de grootste CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagierskilometer hebben, zou de aandacht in de eerste plaats op deze sectoren moeten worden gericht. Goederenvervoer door de lucht en over de weg levert om soortgelijke redenen eveneens problemen op. In zijn advies over Vervoer en CO<sub>2</sub> pleit het Comité voor heffingen op brandstoffen (met uitzondering van het openbaar vervoer) en harmonisering van de belasting op kerosine in de luchtvaart. Het Comité meent wel dat ten aanzien van de luchtvaart en het wegtransport in perifere gebieden gezien de efficiency daarvan voor een flexibele benadering moet worden gekozen. De voorstellen van de Commissie om infrastructuurtarieven in

te voeren zouden een verschuiving tussen vervoertakken en daarmee een efficiënter gebruik van de infrastructuur moeten bevorderen, maar dit soort tarieven moet wel worden gecombineerd met structurele veranderingen op het gebied van infrastructuurgebruik, bijvoorbeeld in het kader van het ruimtelijke-orderingsbeleid.

### 7.4. Openbaar vervoer

7.4.1. Er staan specifieke beschermingsmaatregelen op het programma waarmee wordt beoogd het vertrouwen van de consumenten te vergroten. Het actieprogramma inzake het openbaar stadsvervoer, de enige vorm van vervoer die voor alle burgers beschikbaar is, omvat gebieden als „beste praktijken”, intermodale geïntegreerde diensten en benchmarking. Binnen het vijfde kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling heeft de Commissie een reeks gerichte onderzoeksactiviteiten voorgesteld om de doelmatigheid, duurzaamheid, veiligheid en intermodaliteit van het vervoersysteem te verbeteren.

7.4.2. De lokale en regionale overheden dienen te worden betrokken bij onderzoeksactiviteiten in het kader van het vijfde O&O-kaderprogramma. Zij zijn immers de ideale partners bij de uitvoering van onderzoeksprogramma's omdat zij het dichtst bij de burgers staan en het meeste inzicht hebben in de plaatselijke behoeften. Bovendien zijn sommige onderzoeksactiviteiten zeer relevant voor het openbaar stadsvervoer, zoals „duurzame mobiliteit en intermodaliteit”, en „systemen en diensten voor de burgers”.

7.4.3. Met meer nadruk op liberalisering kan een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer tegen lagere kosten voor de overheid worden gewaarborgd. Aanbesteding biedt een mogelijkheid om de subsidiëring van het vervoer door de overheid terug te brengen. Het verlenen van concessies voor diensten in het openbaar stadsvervoer, waarbij bedrijven concurreren om routes die door de plaatselijke overheid worden vastgesteld, is hiervan een voorbeeld. De betrokken autoriteit stelt voorwaarden voor de kwaliteit van de dienstverlening vast en biedt alleen op basis hiervan contracten aan. Op deze manier kunnen middelen worden vrijgemaakt om het openbaar vervoer te verbeteren en efficiënter te maken. Bovendien zal privatisering van het openbaar vervoer en het oprichten van openbaar-particuliere partnerschappen de kwaliteit van de dienstverlening ten goede komen, waarvan uiteindelijk de consumenten profiteren. De Commissie zou hieraan in het kader van haar programma voor de periode 2000-2004 prioriteit moeten geven.

7.4.4. In termen van de globale strategie die volgens het Comité zou moeten worden vastgesteld, is het van essentieel belang voor koppelingen met het lokale openbaar vervoer te zorgen. In zijn advies over de ontwikkeling van het Citizens' Network<sup>(1)</sup> wijst het Comité op de belangrijke rol van de

(1) CDR 436/98 fin — PB C 198 van 14.7.1999, blz. 8.

lokale en regionale overheden in het openbaar vervoer. Hierin beklemtoonde het Comité dat:

- een goed openbaar stads- en streekvervoer van doorslaggevend belang is voor het behoorlijk functioneren van nationaal en Europees vervoer;
- een efficiënt vervoersysteem uit economisch, ecologisch en sociaal oogpunt zeer belangrijk is;
- flexibiliteit noodzakelijk is om een geïntegreerd, intermodaal systeem te ontwikkelen;
- een goed functionerend „citizens' network” essentieel is voor een duurzame stedelijke ontwikkeling.

## 8. Verbetering van de externe effectiviteit

8.1. De Commissie spant zich in om concrete resultaten met de kandidaat-lidstaten te boeken en voor een soepele opname in de EU te zorgen. De ervaring die met de totstandbrenging van de interne markt is opgedaan, is nuttig bij de omvangrijke taak om de wetgeving te bestuderen en aan te passen. Er zijn reeds onderhandelingen met derde landen aan de gang op het gebied van de burgerluchtvaart, zware vrachtwagens, busdiensten en binnenwateren. Op langere termijn zal de Gemeenschap voortdurend toezien op het functioneren van de vervoersmarkt; daartoe zal de invloed van vervoer op regionale ontwikkeling, milieu en veiligheid met behulp van het Europees systeem van vervoergegevens in het oog worden gehouden.

8.2. Het regelgevend kader zal te zijner tijd moeten worden herzien, met name in verband met wijzigingen van de richtsnoeren inzake overheidssteun; het Comité dringt aan op vereenvoudiging van de regels. Uit administratief oogpunt kan het huidige kader log zijn en vereenvoudiging zal tot meer efficiency en transparantie leiden. Het trans-Europese vervoersnetwerk zal moeten worden aangepast aan de ontwikkelingen in het uitbreidingsproces en bij de financiering ervan zal rekening moeten worden gehouden met de behoeften van de kandidaat-lidstaten. In feite moeten alle bovengenoemde gebieden in het licht van de uitbreiding opnieuw worden beoordeeld. Daarnaast is het van belang dat de uitbreiding van de EU en de ontwikkeling van vervoersnetwerken binnen en tussen nieuwe lidstaten geen schade toebrengen aan ecologisch kwetsbare gebieden in de kandidaat-lidstaten. Indien het milieu niet via algemene maatregelen optimaal beschermd kan worden, zou de Commissie moeten overwegen, een ecopuntensysteem zoals in de Alpen geldt, in te voeren.

## 9. Aanbevelingen

9.1. In aanvulling op bovenstaande opmerkingen wenst het Comité nog een aantal aanbevelingen voor te leggen over kwesties die zijns inziens in het kader van het toekomstig vervoerbeleid zouden moeten worden behandeld, maar die in de mededeling niet aan de orde komen.

9.2. Net als in zijn advies over een duurzaam vervoerbeleid voor lokale en regionale overheden wijst het Comité er eens te meer op dat de lokale en regionale overheden bij alle fasen van de ontwikkeling van het Europees vervoerbeleid betrokken dienen te worden. Aangezien regelmatig een beroep op hen wordt gedaan om bij te dragen tot de financiering van vervoersprojecten, moeten zij nauw worden betrokken bij het uitwerken van beleidsmaatregelen, zodat zij ervoor kunnen zorgen dat de plaatselijke behoeften naar behoren in aanmerking worden genomen.

9.3. Hoewel de Gemeenschap geen bevoegdheden heeft op het gebied van ruimtelijke ordening, zou de Commissie ervoor moeten zorgen dat bij de beleidsontwikkeling gehoor wordt gegeven aan de aanbevelingen in het advies van het Comité over het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief. Zoals ook al in het advies over een duurzame vervoersstrategie werd opgemerkt, kan een verbeterd vervoersysteem, als onderdeel van een stadsvernieuwingprogramma, een sleutelrol spelen bij sociaal-economisch herstel van stedelijke achterstandsgebieden. Het ruimtelijke-ordeningsbeleid staat centraal in elke duurzame vervoersstrategie, onder meer omdat het de behoefte aan vervoer kan beperken.

9.4. De Commissie moet de mensen bewust maken van het feit dat een nieuwe benadering van vervoer noodzakelijk is. Ieder nieuw beleid staat of valt immers met de instemming van het publiek. De lokale en regionale overheden zijn echter het best in staat om de mensen te wijzen op het belang van duurzaamheid en milieubescherming. Daarom moeten Commissie en lokale en regionale overheden nauw met elkaar samenwerken.

9.5. Verplichte overleg- en inspraakprocedures zijn een noodzakelijke vereiste voordat een aanvang met infrastructuurprojecten wordt gemaakt. Soms duren projecten daardoor langer, waarbij in extreme gevallen middelen verloren gaan en de kosten hoger uitvallen dan begroot. Dit probleem moet het hoofd worden geboden door de inspraak- en overlegprocedures waar mogelijk effectiever te maken, waarbij wel de democratische burgerrechten beschermd dienen te worden. De Commissie zou zich bij het opstellen van richtsnoeren voor het toekomstige GVB over deze kwestie kunnen buigen en oplossingen kunnen uitwerken (bijv. „beste praktijken”).

9.6. De Commissie komt een belangrijke rol toe met betrekking tot het aantrekken van particulier kapitaal in het openbaar vervoer. Zij zou meer kunnen doen bij het toekennen

van middelen en het uitwerken van voorstellen en projecten om te verzekeren dat zij gericht zijn op onder meer maatregelen

ten behoeve van de verkeersveiligheid en onderzoek naar schonere technologie.

Brussel, 16 september 1999.

*De voorzitter*

*van het Comité van de Regio's*

Manfred DAMMEYER

**Advies van het Comité van de Regio's over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten”**

(1999/C 374/18)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien de lijst per 1 mei 1999 nog hangende Commissievoorstellen, waarvan de rechtsgrondslag en/of procedure door de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam is gewijzigd (SEC(1999) 581 def.);

gezien het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten” (COM(1998) 414 def. — 98/0227 COD ex-SYN)<sup>(1)</sup>;

gezien het besluit van de Raad bij brief van 14 juni 1999 om het Comité van de Regio's overeenkomstig de artikelen 265, eerste alinea, en 71 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap over dit onderwerp te raadplegen;

gezien het besluit van zijn Bureau van 15 september 1999 om de heer Walsh (VK, ELDR) aan te wijzen als algemeen rapporteur en hem overeenkomstig artikel 39 van het Reglement van Orde van het Comité te belasten met het opstellen van een advies ter zake,

heeft tijdens zijn 30e zitting van 15 en 16 september 1999 (vergadering van 16 september) dit advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

## 1. Inleiding

1.1. Richtlijn 96/53/EG van de Raad heeft onder meer betrekking op het toelaten van vrachtwagens met een gewicht van 44 ton in Europa. De Commissie stelt nu voor, deze richtlijn dusdanig te wijzigen dat ook bepaalde vrachtwagencombinaties met een gewicht boven de 40 ton en een asdruk van 11,5 ton op de aangedreven as in de lidstaten mogen rijden, voor zover hun rit deel uitmaakt van gecombineerd vervoer.

1.2. Hoewel het Europees Parlement gecombineerd vervoer in het algemeen steunt, heeft het dit Commissievoorstel tijdens zijn eerste lezing op 15 april 1999 verworpen en op alternatieve mogelijkheden aangedrongen.

1.3. Voor de lokale en regionale overheden gaat het om de vraag of de betrokken vrachtwagens de wegeninfrastructuur extra zullen beschadigen en versterking van deze infrastructuur (met name van bruggen) noodzakelijk zullen maken, voor zover de decentrale overheden verantwoordelijkheden op dit gebied hebben.

<sup>(1)</sup> PB C 261 van 19.8.1998, blz. 13.