

Goederenvervoer per spoor vrij vanaf 2006

Goederenvervoer is een belangrijke economische activiteit in Europa. In de afgelopen tien jaar steeg de hoeveelheid vervoerde goederen met ongeveer 26%. Het spoor heeft daarin een aandeel van ongeveer 8%; in 1970 was dat nog 20%. De rest van de goederen wordt vervoerd over het water (kust- of binnenvaart) of over de weg.

Goederenvervoer per spoor is minder flexibel dan per vrachtauto. Op dit moment zijn de meeste spoorwegmaatschappijen

staatseigendom en hebben vaak een monopoliepositie. Door zo'n monopolie werken spoorwegmaatschappijen niet altijd even efficiënt. Om de positie van het internationale goederenvervoer per spoor te versterken, is door Raad van Ministers en Europees Parlement besloten deze markt vanaf 2006 te liberaliseren en om de binnenlandse markt per 2007 open te stellen voor buitenlandse vervoerders. Voor de liberalisering van het personenvervoer is er nu een nieuw voorstel van de Europese Commissie, dat na de Europese verkiezingen wordt behandeld. Dit voorstel is voor de positie van de NS van groot belang.

Behalve de liberalisering bestaat het zgn 'spoorwegpakket' uit drie andere delen. Om de veiligheid op het spoor te waarborgen moeten er uniforme veiligheidsregels

komen die in geheel Europa gelden. Onderdeel daarvan is de invoering van een Europees rijbewijs voor treinmachinisten. Ook op technisch gebied moeten spoorwegen moet harmonisatie plaatsvinden. De verschillen in technische standaards belemmeren de groei van het Europese spoorwegvervoer.

Om te voorkomen dat lidstaten veiligheidsmaatregelen worden getroffen die feitelijk neerkomen op bevoordelen van de eigen spoorwegmaatschappij, dus leiden tot concurrentievervalsing, moet er een Europees Spoorwegbureau worden opgericht waaraan alle veiligheidsmaatregelen moeten worden voorgelegd. Pas na goedkeuring door dit bureau kunnen veiligheidsregels van kracht worden.

Peter Pex is positief over het genomen besluit. In een later stadium kan het Europees Parlement beslissen over de liberalisering van personenvervoer. "Goederenvervoer is voor Nederland zeer belangrijk. Daarom ben ik blij dat liberalisering van het spoorvervoer voor goederen en personenvervoer gescheiden worden behandeld. Zodoende hebben we nu al een liberalisering voor het goederenvervoer kunnen bereiken." aldus Pex.

Europees geld voor problemen grote steden

In de Europese Unie worden regio's die achterblijven ondersteund. Hiervoor zijn de zogenaamde cohesiefondsen beschikbaar. Het Europees Parlement behandelt nu het voorstel voor de besteding van deze fondsen in de periode 2007-2013, later is het woord aan de Raad van Ministers. Hoewel dit ver weg lijkt, is het nu van belang goed te omschrijven waaraan dit geld wordt uitgegeven. Peter Pex heeft zich in het bijzonder sterk gemaakt voor het oplossen van problemen in grote steden, met name in Zuid-Holland. In heel Europa hebben steden te kampen met verarmde wijken, werkloosheid en immigratie-problematiek. Het Europese geld zal altijd een toevoeging zijn op nationale en lokale budgetten, waardoor er iets extra's kan worden gedaan. Als dit besluit wordt genomen kunnen Nederlandse steden dus ook in de toekomst in aanmerking komen voor middelen uit Europese fondsen.

vervolg van pagina 1

de variatie van infrastructuurheffingen niet mag leiden tot een verhoging van de gemiddelde tol is aangenomen in de Transportcommissie van het Parlement. Daarnaast is zijn amendement aangenomen waarin staat dat de gewogen gemiddelde tol een maximum is; lidstaten mogen ook een lagere tol heffen. Dit is van belang voor ondernemers in perifere landen als Nederland. De Transportcommissie van het Europees Parlement heeft ingestemd met compensatie voor de tolheffing door verlaging van brandstofheffingen en wegenbelasting. Eveneens is een amendement aangenomen waarin Pex voorstelt om compensatieregelingen voor tolheffing ook rekening te laten houden met toekomstige regionale of lokale tolheffingen. Na het ter perse gaan van deze nieuwsbrief is er op 20 april over dit onderwerp gestemd in de plenaire vergadering van het Europees Parlement.

Commissie neemt verzoek Pex over Invoering digitale tachograaf uitgesteld

Beter geen regelgeving dan slechte regelgeving die niet is te handhaven. Dit principe hanteerde Europarlementariër Peter Pex bij de discussies over de invoering van de digitale tachograaf. Dit instrument registreert de rij- en rusttijden, snelheid, de afgelegde afstand, gegevens van de bestuurderskaart en verschillende soorten werkzaamheden van vrachtwagenchauffeurs.

Het lag in de bedoeling de installatie per 5 augustus 2004 verplicht te stellen. Maar technisch was alles nog lang niet op orde. Er was geen goed werkend en goedgekeurd prototype beschikbaar. Voor Peter Pex aanleiding de Europese Commissie te verzoeken de invoering uit te stellen. Het kostte wat moeite maar uiteindelijk zag Eurocommissaris De Palacio in dat Pex gelijk had. De invoering van de digitale tachograaf is nu met één jaar uitgesteld.

Vrachtwagens niet dubbel belasten

Een goede infrastructuur voor het goederenvervoer is niet alleen van belang voor het bedrijfsleven, de baten komen ten goede aan iedere burger in de vorm van economische groei. De Europese Commissie heeft dan ook een ambitieus plan ontwikkeld voor de verdere ontwikkeling van de Europese infrastructuur. Het plan kost 220 miljard euro. Bedragen van deze omvang hebben de lidstaten niet in een potje over.

Daarom heeft de Europese Commissie voorgesteld de gebruikers van de infrastructuur, de vrachtwagens te laten betalen voor het gebruik. Europarlementariër Peter Pex heeft geen bezwaren tegen het principe "de gebruiker betaalt". Uitbreiding en verbetering van de Europese transportinfrastructuur mag echter niet leiden tot dubbele lasten voor vervoerders en verladers. Pex heeft in de Transportcommissie van het Europees Parlement gepleit voor een reële verhouding ten opzichte van infrastructuurgebruik: de gebruiker moet betalen, maar niet teveel. In het Europees Parlement wil een aanzienlijk deel van de leden veel externe kosten doorberekenen aan de gebruiker om zo milieudoelstellingen te realiseren met buitenproportionele consequenties voor vervoerskosten. Pex is van mening dat dit een onjuiste aanpak is. Afgezien van de moeilijkheid omtrent de berekening van externe kosten is het van belang om

de internationale concurrentiepositie van de EU in het oog te houden: logistieke kosten zijn nu al hoger dan bijvoorbeeld in de Verenigde Staten.

Pex wil voorkomen dat de opbrengsten van de heffing voor het infrastructuurgebruik door vrachtwagens gebruikt

Jammer, geen Rotterdammer

Van sommige artikelen zou je wensen dat ze nooit geschreven hoefden te worden. Dit is er een duidelijk voorbeeld van. In het besef dat alles eindig is - en zeker in de politiek - moet toch worden geconstateerd dat bij het vertrek van Peter Pex van een voortijdig einde sprake is. Dat heeft alles te maken met de onnavolgbare politieke carrousel die tegen verkiezingstijd begint te draaien. Zeker op Europees niveau. Ik spreek niet alleen namens mijzelf, maar namens de gehele Rotterdamse afdeling van het CDA, wanneer ik stel dat het waarachtig geen overdreven eis is om te verlangen dat een Rotterdammer deel uitmaakt van het Europees Parlement. (Een Rotterdammer in de Tweede-Kamerfractie ontbreekt al evenzeer) Het is anders gelopen. Tijd dus voor woorden van respect aan Peter Pex, die ik dertig jaar geleden in de Rotterdamse gemeenteraad leerde kennen en die ook toen al respect afdwong voor zijn haarscherpe politieke analyses. Echt afscheid nemen is niet aan de orde, want met zijn beweeglijke geest zal hij het podium blijven beheersen. Het ga je goed, Peter!

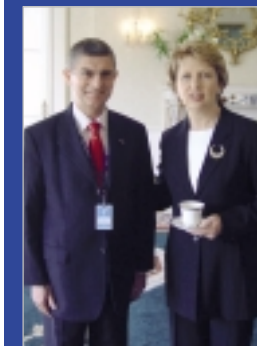
Leo W.J. van Atten

Adieu en tot ziens!

Op 20 juli sluit ik officieel mijn tweede en laatste termijn af als lid van het Europees Parlement. Maar ik neem geen afscheid van Europa. Omdat ik altijd heb gestreefd naar een combinatie van werken in het bedrijfsleven en publieke taken (14 jaar lid van de gemeenteraad van Rotterdam en zes jaar Europarlementariër) ken ik de interactie tussen openbaar bestuur en het runnen van een bedrijf maar al te goed. Ik weet ook dat er bijna geen enkele organisatie om "Brussel" heen kan, vanwege de vergaande Europese integratie in de afgelopen 50 jaar. Ik geloof in de voordelen voor Nederland van deze Europese eenwording, Rotterdam is als haven van Europa een goed voorbeeld. De rol van het Europees Parlement is onmisbaar als vertegenwoordiging van de Europese bevolking. Ik wens de nieuwe lichte Europarlementariërs veel wijsheid in hun werk ten aanzien van de burgers, bedrijven en openbaar besturen. Europa is het waard, de Europese burgers zijn het waard. Veertig jaar geleden heb ik de Europese samenwerking in een beginstadium leren kennen. Nu vindt een belangrijke uitbreiding plaats en krijgt de EU een nieuw verdrag. Europa is niet af. In het belang van de burgers van Europa gaat de opbouw verder. Ik zal de ontwikkelingen met grote belangstelling blijven volgen.
Peter Pex

Relatie met de VS vlot trekken

Tijdens het periodiek overleg van het Europees Parlement met afgevaardigden van het Congress van de Verenigde Staten, heeft Peter Pex gepleit voor het vlottrekken van de besprekingen over de economische relatie tussen de VS en de EU. Pex: "Door de vervlechting van beide economieën wordt mededingingspolitiek belangrijker dan handelspolitiek. Politieke idealen moeten prevaleren boven bureaucratisch denken. Het is de taak van parlementariërs de vastgelopen besprekingen tussen diplomaten en bureaucraten vlot te trekken." De conclusies van het overleg zijn verrat in een gezamenlijke verklaring die wordt gezonden aan de Raad van Ministers van de EU en de president van de VS.



Europarlementariër Pex in gesprek met Mary Mc Aleese, president van de Republiek Ierland

Colofon

Voor u in Europa

Uitgave: Peter Pex
Lid van het Europees Parlement voor de Europese Volkspartij (EVP-ED/CDA)

Eindredactie: Peter Pex
Teksten: Peter Pex
Peter van der Schaaf
Jan-Willem Reijrink
Tijn van Winsen

Productie: DSP Communicatieadviseurs bv - Rotterdam

Vormgeving: PMA - Hazerswoude
Fotografie: Europees Parlement
Druk: Perfect - Schiedam

Het komt goed met Europa

"Wat wensen we Europa toe de komende vijf jaar?"

Europarlementariër Peter Pex, die op 20 juli afscheid neemt van het Europees Parlement, stelt de vraag aan drie collega's: Ria Oomen, Bartho Pronk en Bert Doorn. Met z'n vieren bestrijken ze belangrijke terreinen van Europees beleid: de positie van de Europese burger, arbeid en arbeidsomstandigheden, het milieu en de economie.

Integratie

Het belangrijkste gesprekstema is de uitbreiding van de Europese Unie met tien landen.

Bartho: "Het is onze opdracht de integratie van de tien nieuwe lidstaten succesvol te laten verlopen. Dat red je niet in vijf jaar. Maar als we kijken naar de positieve ontwikkelingen in landen als Ierland en Spanje die 31 respectievelijk 17 jaar geleden lid werden van de Europese Unie, dan kan het alleen maar goed uitpakken, zowel voor de oude als voor de nieuwe lidstaten." *Bert vult aan:*

"We staan aan het begin van een zichzelf versterkende cyclus van economische groei in de landen. Nederland is inmiddels de grootste buitenlandse investeerder in Polen. Wat heeft dat voor geweldige gevolgen voor de welvaart van de Polen?"

Peter: "Als econoom kijk ik vooral naar de mogelijkheden van de ontwikkeling van de welvaart in die landen. Nu is hebben de nieuwe lidstaten een Bruto Nationaal Product van 'maar' 840 miljard euro.

Maar als ik kijk naar de welvaartsontwikkeling in de landen die later tot de Europese Unie zijn toegetreden, dan zie ik een enorm groeipotentieel. Dat is met name van belang voor de meest kwetsbaren aan de onderkant van de samenleving."

Ria: "Mijn belangrijkste zorg is dat ook de sociaal-economische integratie tot stand komt. De mensen in de meeste landen hebben bijna 50 jaar geleefd in een cultuur waarin de belangen en de rechten van het individu ondergeschikt waren aan die van de staat. De cultuur van het afleggen van verantwoordelijkheid door bestuurders en volksvertegenwoordigers is nog in ontwikkeling. Het is onze opdracht ze te helpen bij de ontwikkeling van een samenleving waarin de mens centraal staat."

Profijt

Bert: "De nieuwe landen moeten ten volle kunnen profiteren van hun lidmaatschap. Een knelpunt daarbij is de Europese bureaucratie. Er zijn Europese regels uitgevaardigd waarvan je je oprecht kunt afvragen of ze wel enige zin hebben. Veel regels werken belemmerend op de integratie van de nieuwe lidstaten. We moeten dan ook niet bang zijn te knippen in het woud van overbodige regels. Ook moet je je afvragen of je wel alles vanuit Brussel moet willen regelen." *Ria:* "We mogen ook niet vergeten dat

sommige lidstaten de nationale implementatie van Europese regels zo ingewikkeld maken, dat mensen zich afvragen 'zijn ze gek geworden in Brussel?'"

Bert: Nationale parlementen moeten ook

nadrukkelijker in de gaten houden wat er in Brussel gebeurt."

Peter: "Omgekeerd moeten wij er voor waken dat niet allerlei dingen intergouvernementeel worden geregeld. Dat belemmert de ontwikkeling van één markt."

Europa op kop

Bartho wijst op een ander aspect van de uitbreiding met "de tien": "De positie van Europa in de wereld gaat sterk veranderen. Met straks een Bruto Nationaal Product van ruim 8.600 miljard euro steken we de Verenigde Staten naar de kroon (BNP



V.l.n.r.: Ria Oomen, Peter Pex, interviewer, Bartho Pronk en Bert Doorn

Wat heeft Peter Pex gedaan?

Peter Pex is twee termijnen lid geweest van het Europees Parlement: van 1994 t/m 1999 en van juni 2003 tot juli 2004. In die tijd heeft hij zes jaren lang een groot aantal parlementaire functies vervuld en heeft de belangen van de Europese burgers en bedrijven op uiteenlopende terreinen behartigd.

- Voorzitter Commissie cultuur, jeugd, onderwijs en media
- Plaatsvervangend lid van de delegatie in de Gemengde Parlementaire Commissie EU-Turkije
- Plaatsvervangend lid van de Economische en Monetaire Commissie
- Vice-voorzitter van de Parlementscommissie Buitenlandse Economische Betrekkingen
- Lid van de Commissie voor Regionaal Beleid, Vervoer en Toerisme
- Lid van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme
- Lid van de Tijdelijke commissie voor de verbetering van de veiligheid op zee
- Lid van de delegatie voor de betrekkingen met de Verenigde Staten
- Lid van de Petitiescommissie (woordvoerder namens de EVP-fractie)

Onderwerpen van het afgelopen jaar

auteursrecht • veiligheid luchtvaart • liberalisering Europees vrachtovervoer per spoor • technische en organisatorische harmonisering vrachtovervoer per spoor • positie van de Nederlandse havens • monetaire stabiliteit van de Europese Unie • veiligheid op zee • milieuramp olietanker Prestige • strafbaarstelling olielozingen op zee • vrachtovervoer over de weg (verschillende onderwerpen) • compensatie voor passagiers bij overboekingen in vliegtuigen • consumentenbescherming bij aankoop goud en zilver • samenwerking met de VS inzake veiligheid en terrorisme • genetisch gemodificeerd voedsel • kosten en kwaliteit prothesen ("nieuwe heupen") • tolheffing vrachtauto's in Duitsland • milieueffingen vrachtauto's door Oostenrijk • concurrentievervalsing scheepsbouw • Europese 'grondwet' • digitale tachograaf • infrastructuur goederenvervoer.

VS ruim 9.000 miljard euro).

Qua inwoneraantal (455 miljoen) zijn we iets kleiner dan de ASEAN-landen (503 miljoen), maar veel groter dan de VS (290 miljoen). De toetreding van de tien landen heeft een versterking van hun economische ontwikkeling tot gevolg. Het duurt niet lang meer of Europa is de grootste economische entiteit ter wereld. De ASEAN-landen blijven met een BNP van ruim 4.100 miljard Euro ver achter."

Bert: "Die koppositie in de wereld brengt mondiale verantwoordelijkheden met zich mee. Die zullen we ook moeten aanvaarden."

Peter: "We hebben straks een markt die geweldige mogelijkheden biedt."

Komt het goed met Europa?

Peter: "Je moet de komende periode bezien in historisch perspectief. Waar zijn we vandaan gekomen? In 1951 werd door zes landen een clubje met een beperkt interessegebied opgericht, de Europese Gemeenschap voor Kolen- en Staal. Kijk eens naar een land als Ierland dat 20-25 jaar geleden het zielige neefje van 'Oom Europa' was. De Ieren ontvluchtten hun land omdat ze geen perspectief zagen. Nu is Ierland een land waar veel lidstaten jaloers op zijn. Een soortgelijke ontwikkeling staat Europa weer te wachten. Niet in vijf jaar, maar zeker in 10 tot 20 jaar zullen we in de nieuwe lidstaten geweldige ontwikkelingen zien."

Peter: "Als Europarlementariërs hebben we de plicht er voor te zorgen dat de nieuwe lidstaten volwaardige Europeanen kunnen worden en ten volle van de voordelen van Europa kunnen genieten. Ria: "We moeten uiterst terughoudend zijn met allerlei beperkende maatregelen gebaseerd op vermeend eigenbelang. Dat is niet in hun belang, maar ook niet in ons belang."

Vier Europarlementariërs, vier verschillende mensen met vier verschillende achtergronden. Maar met een visie met één gemeenschappelijke ondertoon: vertrouwen. Vertrouwen in de kracht van Europa en vertrouwen dat de 'oude' en 'nieuwe' Europeanen er wat van zullen maken.

Pex hekelt steun Spaanse scheepsbouw

Scheepsbouw is niet de meest florissante sector. Lage lonenlanden nemen een steeds groter deel van de markt van nieuwbouw en reparatie. De concurrentie tussen Europese scheepsbouwers is groot. Als dan de Spaanse regering 715 miljoen euro uittrekt voor steun aan Spaanse scheepswerven, is er dan geen sprake van concurrentievervalsing? Dat vraagt Europarlementariër Peter Pex zich af. Samen met zijn collega Albert Jan Maat heeft Pex de Europese Commissie gevraagd een diepgaand onderzoek in te stellen naar concurrentievervalsing gedrag van de Spaanse overheid.

Opvallend is namelijk dat de kostprijs van de Spaanse scheepsbouw nogal laag is ten opzichte van de rest van Europa. Dat riekt naar extra steun van de overheid op slimme manier verpakt. In de EU mogen de lidstaten voor de scheepsbouw een algemene steunregeling invoeren van 6% van de afneemprijs van een schip. Pex en Maat zijn van mening dat gelet op de omvang van de Spaanse scheepsbouwindustrie, de hoogte van de Spaanse steun als buitenproportioneel kan worden beschouwd. Bijkomend probleem is dat de Spaanse scheepswerven voor 70% in handen zijn van de



Foto: ANP

overheid. Ze willen ook weten of de Europese Commissie toestemming heeft gegeven voor het steunpakket. (In voorkomende gevallen mag een land met toestemming van de Europese Commissie steun geven aan een sector of een bedrijf.) Eurocommissaris Mario Monti heeft al gemeld dat Spanje de steun niet heeft aangemeld in Brussel. Spanje is van mening dat de Europese Commissie niets heeft te zeggen over het pakket steunmaatregelen. Peter Pex deelt die opvatting niet. Voor de Nederlandse Scheepsbouw is een extra probleem dat de Nederlandse regering uiterst terughoudend is om

bovengenoemde subsidie van 6 % toe te kennen. Daarover hebben CDA kamerleden vragen gesteld.

Na interventie Pex: Europese Commissie gebruikt Nederlandse kennis

De Nederlandse Rijksdienst voor het Wegverkeer heeft een internationaal werkend systeem ontwikkeld voor de uitwisseling van voertuiggegevens en rijbewijsinformatie, Eucaris genaamd. Toen Pex vernam dat de Europese Commissie een systeem wilde opzetten voor de uitwisseling van rijbewijsgegevens, concludeerde hij dat het voor de hand lag dat de Commissie de know-how van de Rijksdienst voor het Wegverkeer zou benutten. Na een werkbezoek aan de RDW kon Pex constateren dat het systeem naar behoren functioneert. De RDW was ook graag bereid haar kennis en expertise ter beschikking te stellen van de Commissie.

De Commissie wilde echter een eigen systeem opzetten, zonder de ervaringen van Eucaris te benutten. "Dit is van de gekke," meende Pex en voerde een aantal gesprekken met de Commissie. Deze interventie heeft ertoe geleid dat de Commissie wel degelijk wil samenwerken met Eucaris bij de opzet van een EU-breed systeem.

Dat nooit weer!

De ramp met de olietankers Prestige en Erika hadden onoverzienbare ecologische en economische gevolgen. Voor het Europees Parlement aanleiding om te zeggen: "Dat nooit weer!" Een in november 2003 ingestelde 'Tijdelijke Commissie inzake Veiligheid op Zee', waarin Peter Pex zitting heeft, heeft zich in de afgelopen vijf maanden gebogen over de vraag: Hoe voorkomen we in de toekomst dit soort rampen? Ook is geanalyseerd welke gevolgen de Prestige-ramp had voor het milieu, de gezondheid, de visserij, het toerisme en de industrie.

Na raadpleging van 27 experts en analyse van tientallen (onderzoek)rapporten, konden begin maart de eerste voorlopige conclusies worden getrokken. Experts waren het er over eens dat de menselijke factor bij rampen als met de Prestige een belangrijke rol spelen. Naar schatting de helft van de rampen op zee zijn veroorzaakt door menselijk falen. Andere conclusies in het concept verslag: meer veiligheidsinspecties aan boord, de opzet van een wereldwijde databank met gegevens van de veiligheidsinspecties en, waar met name Peter Pex zich hard voor maakt; de vorming van een gemeenschappelijke Europese Kustwacht.

Na het ter perse gaan van deze Nieuwsbrief heeft in de week van 20 april het Europees Parlement in plenaire zitting over de conclusies en aanbevelingen gestemd. Volgens Peter Pex is de kans zeer groot dat het rapport wordt aangenomen.