

Vergaderjaar 2008–2009

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 821

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 maart 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij twee fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Mededeling inzake strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018; (22 112, nr. 820)
2. Mededeling en actieplan over de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen.

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
F. C. G. M. Timmermans

Fiche: Mededeling en actieplan over de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen

1. Algemene gegevens

Voorstel: Mededeling en actieplan met het oog op de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen

Datum Commissiedocument: 21 januari 2009

Nr. Commissiedocument: COM (2009) 10 definitief

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&Dosld=197853

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: Niet opgesteld

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Transport, Transportraad 30 maart 2009 (Raadsconclusies).

Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer en Waterstaat, in nauwe samenwerking met Financiën.

2. Essentie voorstel

Maritiem transport in de Europese Unie is onderworpen aan complexe administratieve procedures, zelfs wanneer vaartuigen alleen binnen de EU havens aandoen en hun lading enkel bestaat uit goederen die ressorteren onder de vrije Europese markt. Het gevolg is dat intra-EU maritiem transport van goederen geconfronteerd wordt met relatief hoge administratieve lasten en daarmee een nadelige concurrentiepositie heeft ten opzichte van andere transportmodaliteiten.

Het doel van de instelling van de «Europese maritieme ruimte zonder grenzen» is om het intra-Europese kustvervoer – *short sea shipping* (SSS) – aantrekkelijker, efficiënter en meer concurrerend te maken en het milieu beter te beschermen door een aantal administratieve procedures te schrappen of te vereenvoudigen. De Europese maritieme ruimte zonder grenzen moet de Interne Markt uitbreiden met het intra-Europese maritiem transport. Het concept van de Europese maritieme vervoersruimte werd reeds aangekondigd in de mededeling van de Commissie uit 2007 over een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie (het zogenaamde Blauwboek) alsmede in de «*Mid-term review*» van de Commissie van het 2001 Witboek over een Europees vervoersbeleid. In zijn Conclusies van 11 december 2006 over de bevordering van *short sea shipping* heeft de Raad in dit verband ook de noodzaak onderstreept om de administratieve procedures te vereenvoudigen. In de mededeling wordt een elftal acties aangekondigd.

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

De mededeling kent een actieplan met EU-maatregelen voor de korte termijn (gereed in 2010) en voor de middellange termijn (gereed in 2013) alsmede een aantal aanbevelingen aan de lidstaten.

Voorgestelde korte termijn maatregelen:

- vereenvoudiging van de douaneformaliteiten voor schepen die tussen twee EU havens varen (i.e. wijziging verordening communautaire douanewetboek);
- richtsnoeren voor een snellere documentencontrole voor het vervoer van dierlijke en plantaardige producten tussen EU-havens;
- rationalisering van de door verschillende instanties en wetgevingen geëiste documenten.

Voorgestelde middellange termijn maatregelen:

- vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten voor schepen die varen tussen EU-havens, maar ook in een derde land of een vrije zone havens aandoen;
- uitbreiding van de elektronische gegevensuitwisseling;
- één administratief loket;
- vereenvoudiging van de regels inzake het vervoer per schip van gevaarlijke goederen.

Aanbevelingen aan de lidstaten

- coördinatie van administratieve inspecties met het oog op een snellere afhandeling;
- faciliteren van administratieve communicatie;
- afgifte van een ontheffingsbewijs inzake loodsdiensdiensten;
- rationalisering van de stromen en de ruimte in havens.

Het gaat alles bij elkaar om nieuwe wetgeving, ter vervanging, aanpassing en opschoning van bestaande wetgeving. Daarnaast gaat het om richtsnoeren voor efficiëntere naleving van bestaande wetgeving. Er is sprake van stroomlijning van bestaande administratieve handelingen en controles aan de grenzen van de lidstaten. Naar verwachting zal in de nog te verschijnen voorstellen tot wijziging van bestaande EU-regelgeving geen sprake zijn van inhoudelijke wijzigingen. Het voorlopige oordeel over de bevoegdheid en de subsidiariteit is dan ook positief.

Proportionaliteit wordt voor de meeste elementen positief beoordeeld. Een kanttekening dient echter gemaakt te worden bij de aangekondigde wijziging van de douanewetgeving voor schepen (die tussen twee EU havens varen). De bestaande implementatieproblemen dienen met het bedrijfsleven geëvalueerd te worden. Nederland heeft derhalve een voorbehoud met betrekking tot het proportionaliteitsaspect van dit onderdeel.

Ook verdient het vervoer van gevaarlijke stoffen en de toepassing van de «*International Maritime Dangerous Goods*» (IMDG) Code en het «*Euro-pean Agreement concerning the international Carriage of Dangerous Goods by Road*» (ADR) speciale aandacht. Vanzelfsprekend kan de EU-regelgeving niet strijdig zijn met internationale verplichtingen. Zie ook hieronder.

Indien het voorstel budgettaire gevolgen heeft, dan worden deze ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline.

4. Nederlandse positie over de mededeling

Nederland verwelkomt de mededeling van de Commissie. De doelstelling hiervan is Nederland uit het hart gegrepen, zij ijvert hier al jaren voor. Het zogenaamde *shortsea* vervoer is voor Nederland niet onbelangrijk: 60% van de Nederlandse reders is actief in dit segment. De Nederlandse *shortsea* sector staat, gemeten in omvang van de vervoerde lading, in Europa na het Verenigd Koninkrijk en Italië op de derde plaats. Momenteel

ligt het aandeel van het *shortsea* vervoer in het internationale goederenvervoer van en naar Nederland op ongeveer 20%. De Nederlandse regering heeft deze ontwikkeling de afgelopen jaren actief gesteund door onder meer financiële ondersteuning van het Voorlichtingsbureau *Short Sea Shipping*.

Tot de actiepunten in de mededeling behoren ook voorstellen tot het verwijderen van overlappingen en/of strijdigheden in Europese regelgeving die tot onnodige administratieve lasten voor het intra-Europees vervoer over zee leiden. Dit streven past in de doelstelling van de Commissie om te komen tot betere regelgeving («*Better Regulation*»). Verder benadrukt de Commissie in haar mededeling dat naast voorstellen in de sfeer van de één-loket gedachte («*Single Window*») de administratieve knelpunten ook via technologische/innovatieve oplossingen weggenomen kunnen worden.

Over de noodzaak hiervan voor het bedrijfsleven stuurde de verladersorganisatie EVO in juli 2008 een «brandbrief» aan de staatssecretaris van Economische Zaken en van Financiën.

Het één loket concept is overigens niet alleen in intra-Europees vervoer van belang maar ook voor het internationale scheepvaartverkeer van en naar Europa. Het opzetten van één loket door de OMO/FAO, de WCO, de AEO, de IATA en de ICAO wordt bevorderd door onder meer het standaardiseren van de aan te leveren gegevens, het ontwikkelen van standaard elektronische berichten en het ontwikkelen van richtsnoeren voor het opzetten van één enkel loket. De ambitie van de Commissie om de administratieve procedures te vereenvoudigen en daarmee een pad te effenen om «single windows» mogelijk te maken wordt dan ook onderschreven. Het streven naar het gebruik van elektronische data uitwisseling en de papieren documenten af te schaffen is daarbij wenselijk en past in de hedendaagse ontwikkelingen.

Nederland ziet uit naar het voorstel van de Commissie tot vereenvoudiging van de douaneformaliteiten, maar tekent hierbij aan dat een wijziging van de wetgeving nauwlettend zal moeten worden onderzocht. Prioriteit moet worden gegeven aan verbetering van de implementatie van de bestaande wetgeving. Nederland wil ervoor waken dat de voorstellen van de Commissie leiden tot meer regeldruk en fraudegevoeligheid. Een evaluatie, in samenwerking met het bedrijfsleven, van de implementatie van bestaande wetgeving zou een goed instrument kunnen zijn om een start te maken tot echte lastenverlichting. Winst zou voorts te behalen zijn met vereenvoudiging en vooral stroomlijning van het huidige documentatiesysteem inzake gezondheid en veiligheid, milieu, veterinaire en fytosanitaire inspecties.

De Commissie Noordzij, die op verzoek van het kabinet afgelopen jaar een fundamentele verkenning uitvoerde naar transportbelemmeringen, gaf in haar adviesrapport «Weg belemmeringen. Van red tape naar red carpet» een top-15 aan van regeldruk-knelpunten die binnen één jaar zouden moeten worden opgelost. «*Short sea shipping*» is er één van, dat wil zeggen de invoerrechten voor de kustvaart en de afhandelingswijze door de fiscus. Als actie adviseert de Commissie Noordzij overleg terzake tussen deskundigen van overheid en bedrijfsleven om te bezien of in Nederland een proefproject kan worden gestart. De bedoeling is om, bij succes, te bezien in hoeverre dat proefproject kan worden uitgebreid richting andere lidstaten. Eventueel kan dit punt op de lijst worden geplaatst met dereguleringsvoorstellen voor de EU High Level Group, onder leiding van Edmund Stoiber. Deze heeft als opdracht voorstellen te

¹ International Maritime Organisation/
Facilitation of International Maritime
Traffic.

² World Customs Organisation.

formuleren om in 2012 de administratieve lasten die door EU-wetgeving aan het bedrijfsleven in Europa worden opgelegd, met 25% te verminderen.

Ten aanzien van de voorgestelde maatregel tot vereenvoudiging van regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan boord van schepen die vrachtwagens vervoeren (zogenoeten ro-ro-schepen, «*roll-on, roll-off*») geldt nog wel de nodige waakzaamheid. Volgens Nederland is de manier waarop de vereenvoudiging wordt voorgesteld niet gewenst. Met name bij certificering van wegvoertuigen worden onder het ADR geen vastzetvoorzieningen voorgeschreven. Deze worden onder de IMDG Code voorgeschreven. In het kader van de veiligheid en de stabiliteit van het schip acht Nederland het niet wenselijk dat voertuigen zonder deze vastzetvoorzieningen voor zeevervoer worden toegestaan.

Voor wat betreft de «*One stop administrative shop*» heeft Nederland vorig jaar hierin een belangrijke stap gezet door de ondertekening van het Convenant Ladingregie Zeehavens: om in de logistieke keten geen onnodige vertraging en kosten te veroorzaken krijgt het grensoverschrijdende goederenvervoer in de zeehavens voor wat betreft de handhavingdiensten voortaan slechts met één loket te maken.

De materie van vereenvoudiging van administratieve lasten en een Europees *level playing field* is niettemin voor het maritiem transport weerbarstig. Daarom blijft Nederland van mening dat vereenvoudiging en harmonisatie van financiële en administratieve procedures vereist is en de Europese lidstaten zich meer moeten inspannen om bestaande knelpunten op het gebied van onder meer administratieve lasten, douane en inspecties op te heffen.