

Vergaderjaar 2013–2014

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 1727**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 november 2013

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

Fiche 1: Verordening capaciteitsbeleid binnenvaartvloot

Fiche 2: Richtlijn technische eisen binnenvaartschepen (Kamerstuk 22 112, nr. 1728)

Fiche 3: Mededeling Naiades II (Kamerstuk 22 112, nr. 1729)

Fiche 4: Verordening financiële benchmarks (Kamerstuk 22 112, nr. 1730)

Fiche 5: Mededeling naar een opener onderwijs (Kamerstuk 22 112, nr. 1731)

Fiche 6: Mededeling EU-bossenstrategie (Kamerstuk 22 112, nr. 1732)

Fiche 7: Verordening Europees Ontwikkelingsfonds: Uitvoering, Financieel Reglement en Overbruggingsfaciliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 1733)

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

## **Fiche: Verordening capaciteitsbeleid binnenvaartvloot**

### **1. Algemene gegevens**

#### *Titel voorstel*

Voorstel voor een Verordening van het Europese Parlement en de Raad voor aanpassing van Verordening (EC) nr. 718/1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren.

#### *Datum ontvangst Commissiedocumenten*

10 september 2013

#### *Nr. Commissiedocument*

COM(2013) 621

#### *Prelex*

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=1041198](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=1041198)

#### *Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board*

Niet opgesteld

#### *Behandelingstraject Raad*

Transportraad

#### *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

#### *Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

##### *a) Rechtsbasis*

Artikel 91, eerste lid van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie.

##### *b) Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement*

Gewone wetgevingsprocedure. Raad: gekwalificeerde meerderheid. EP: medebeslissing.

##### *c) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

n.v.t.

### **2. Samenvatting BNC-fiche**

#### *• Korte inhoud voorstel*

Het voorstel past artikel 8 van Verordening (EG) nr. 718/1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren aan. De aanpassingen maken de omscholing mogelijk van eigenaren/schippers alsmede aanmoediging van technologische vooruitgang op milieugebied.

#### *• Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Artikel 91 lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de EU. Het betreft een gedeelde bevoegdheid. Nederland is hiermee akkoord. De subsidiariteit en de proportionaliteit worden als positief beoordeeld.

• *Implicaties/risico's/kansen*

Het reservefonds van de Europese Unie is de verzameling van gelden van reservefondsen die de Lidstaten voor sloop hebben ingericht. In Nederland heeft het kabinet in 2007 besloten het door de sector opgebrachte reservefonds (sloopfonds) van ca. € 22 mln. op te nemen in de algemene middelen met het oogmerk het daaruit op enig moment weer vrij te maken. Dat is dus nu het geval.

• *Nederlandse positie*

Nederland verwelkomt het voorstel en zal tijdens de onderhandelingen inbrengen dat van de gecentraliseerde middelen prioriteit moet uitgaan naar technologische vooruitgang op milieugebied.

### **3. Samenvatting voorstel**

De verordening is in 1999 ingevoerd als een reguleringsmechanisme om de capaciteit van de binnenvaartvloot te beheersen en was een continuatie van een marktreguleringsmechanisme dat decennia in de binnenvaart werd gebruikt. Dat mechanisme stelde op de sloop van overbodige scheepsruimte. De daarvoor benodigde gelden werden opgebracht door het bedrijfsleven via de slooppremie die afhankelijk van het scheepstype en -grootte jaarlijks betaald moest worden. Daarnaast werden boetes geheven indien bij nieuwbouw niet gekozen werd voor inbreng van slooptonnage (de oud-voor-nieuw-regeling). Daarnaast stelden EU en lidstaten ook middelen ter beschikking. De gelden die tijdelijk in de lidstaten verbleven werden het reservefonds of ook wel sloopfonds genoemd. De premies en boetes werden namelijk geadministreerd en geïnd door de lidstaten en op afroep van de Commissie doorgestort aan hen. In 2003 is dit stelsel omgevormd tot een waakmechanisme dat kan worden geactiveerd in geval van ernstige verstoringen van de markt als bedoeld in Richtlijn 97/75. Op dat moment hadden alle deelnemende lidstaten nog middelen «in kas» die per lidstaat op een andere manier gehouden werden. Na aftrek van overheidsmiddelen is in Nederland toen gekozen voor een post op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Op basis van de toen geldende begrotingsregels is in 2007 het bovengenoemde kabinetsbesluit tot stand gekomen.

De onderhavige wijziging van de verordening betreft de maatregelen waarvoor het reservefonds ingezet kan worden.

De aanpassingen beogen ten eerste de mogelijkheid te bieden om ook de schipper/eigenaar (naast de werknemers) gebruik te laten maken van de bestaande maatregelen voor beroepsopleiding of omscholing bij het verlaten van de sector.

Ten tweede is een bestedingsdoel toegevoegd waardoor innovatie van schepen en de aanpassing van de vloot aan de technische vooruitgang op milieugebied aangemoedigd kan worden.

### **4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel**

#### *a) Bevoegdheid*

De Commissie baseert haar voorstel op artikel 91, eerste lid VWEU. Het betreft een gedeelde bevoegdheid. Nederland acht dit de juiste grondslag.

#### *b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

De subsidiariteit wordt door Nederland als positief beoordeeld. Het doel van de verordening is gelijke kansen te bieden voor alle binnenvaartton-

dernemingen binnen de EU. Dat kan het best op EU niveau worden geregeld. Deze verordening biedt de mogelijkheid dat de organisaties die de binnenvaart vertegenwoordigen kunnen vragen om acties op EU niveau op de genoemde terreinen.

De proportionaliteit wordt door Nederland als positief beoordeeld. De voorgestelde maatregelen staan inhoudelijk in goede verhouding tot de doelstelling van het voorstel. De maatregelen zijn er om voor de opleiding of omscholing van bemanningsleden die niet het statuut van «werkne-mer» in de sector bezitten en ter aanmoediging van innovatie van schepen en de aanpassing van de vloot aan de technische vooruitgang op milieugebied.

*c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedele-geerde en/of uitvoeringshandelingen*

n.v.t.

## **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administra-tieve lasten**

*a) Consequenties EU-begroting*

*Geen*

*b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

Voor de uitvoering van deze verordening zal, conform de afspraak in 2007, uit de algemene middelen een bedrag van ca. € 22 mln. voor het sloopfonds moeten worden vrijgemaakt. Dit zijn de financiële middelen die door de sector zijn opgebracht en vanwege EU verplichtingen uit onderhavige verordening moeten worden overgemaakt aan de Europese Commissie, indien een bestemming gevonden is.

*c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

Het bedrijfsleven krijgt de mogelijkheid om subsidie aan te vragen.

*d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

Indien een scheepseigenaar subsidie wil ontvangen zal hij daarvoor een aanvraag moeten doen met voldoende onderbouwing van de financiële consequenties. Dit is mede afhankelijk van het soort actie dat hij gesubsidieerd wil zien. De bestaande verordening kende vijf mogelijke bestedingsdoelen en deze wijziging breidt één daarvan uit waardoor scholing ook voor scheepseigenaren mogelijk wordt en voegt daar een zesde aan toe waardoor innovaties gesubsidieerd kunnen worden.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

*Geen.*

*b) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

Inwerkingtreding 20 dagen na publicatie.

*c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Er is geen evaluatie- of horizonbepaling voorzien.

## **7. Implicaties voor uitvoering en handhaving**

*a) Uitvoerbaarheid*

*Geen.*

*b) Handhaafbaarheid*

*Geen.*

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen.

## **9. Nederlandse positie**

Nederland staat positief tegenover het voorstel. Het voorstel biedt de mogelijkheid het EU reservefonds, dat al bijna vijftien jaar nauwelijks is benut, op een zinvolle manier in te zetten. Het is aan het binnenvaartbedrijfsleven zelf om hierover met de Commissie tot afspraken te komen. Vooral op het gebied van verminderen van uitlaatemissies liggen kansen. Onduidelijk is echter nog in hoeverre met de omvang van het fonds daadwerkelijk een flinke stap in de technologische vooruitgang op milieugebied kan worden gemaakt.