

Vergaderjaar 2013–2014

**22 112**

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

**Nr. 1728**

### **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 (Kamerstuk 22 112, nr. 1727)

Fiche 2: Richtlijn technische eisen binnenvaartschepen

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: Richtlijn technische eisen binnenvaartschepen**

### **1. Algemene gegevens**

#### *Titel voorstel*

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad aangaande technische eisen aan binnenvaartschepen en ter intrekking van richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad.

#### *Datum ontvangst Commissiedocument*

10 september 2013

#### *Nr. Commissiedocument*

COM(2013) 622

2013/0302 (COD)

#### *Prelex*

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=1041199](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=1041199)

#### *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*

#### Gedelegeerde handelingen conform de procedure uit artikel 24:

- Artikel 3, eerste lid: aanpassen model communautair certificaat; Artikel 4, derde lid, aanpassen model aanvullend certificaat;
- Artikel 8, derde lid, aanpassen model certificatenregister aan te passen;
- Artikel 10 derde lid, aanpassen model aanvullend certificaat;
- Artikel 22, eerste lid, aanpassen bijlagen I, II, III, IV en VII en vaststellen dienstinstructies;
- Artikel 22, tweede lid, aanpassen verwijzingen naar de bijlagen in het lichaam van de richtlijn;
- Artikel 23, vaststellen tijdelijke voorschriften.

#### Uitvoeringshandelingen conform de procedure uit artikel 25

- Artikel 5, derde lid, goedkeuring aanvullende technische eisen zone 1 & 2;
- Artikel 90, tweede lid, erkenning klassebureaus;
- Artikel 18, aanbevelingen voor gelijkwaardigheid en afwijkingen;

## 2. Samenvatting BNC-fiche

### • *Korte inhoud voorstel*

Het voorstel voorziet in het overhevelen van enkele *definities* en *beslisbevoegdheden* ten aanzien van bijlage 2 (de technische standaard) naar de hoofdtekst van de richtlijn. Het overhevelen van beslisbevoegdheden is zinvol met het oog op toekomstige veranderingen in de institutionele verhoudingen tussen de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Deze situatie zal ontstaan zodra de EU en de CCR, in een gezamenlijk op te richten Comité, een *nieuwe* technische standaard hebben vastgesteld. Verder voorziet het voorstel erin dat de inhoudelijke bijlagen van de richtlijn aangepast kunnen worden via een gedelegeerde handeling, en de vaststelling van *gelijkwaardigheden en afwijkingen* via een uitvoeringshandeling.

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

Artikel 91, eerste lid van het Verdrag betreffende de werking van de EU. Het betreft een gedeelde bevoegdheid. Nederland is hiermee akkoord. Zowel het subsidiariteitsoordeel als het proportionaliteitsoordeel worden door Nederland als positief beoordeeld.

### • *Implicaties/risico's/kansen*

Nederland zal actief bijdragen aan het gezamenlijke werk van EU en CCR aan de *nieuwe* technische standaard. Het risico bestaat dat dit werk zo lang duurt, dat de richtlijn nog lang in de huidige vorm zal blijven bestaan. De *bestaande* technische standaard zal intussen nog vaak op kleinere punten moeten worden aangepast, wat vaak erg tijdrovend blijkt te zijn.

### • *Nederlandse positie*

Nederland verwelkomt het voorstel met het oog op de toekomstige wijziging in de institutionele verhoudingen. Voor wijziging van de bijlagen alsook voor het vaststellen van *gelijkwaardigheden en afwijkingen* dienen doelmatige procedures te worden gevonden.

## 3. Samenvatting voorstel

Het voorstel is een actualisatie van richtlijn 2006/87/EG, met als belangrijkste wijziging het overhevelen van *beslisbevoegdheden* ten aanzien van bijlage 2 naar de hoofdtekst van de richtlijn. Deze aanpassing is gewenst om te anticiperen op veranderingen in de institutionele verhoudingen tussen de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), die voortkomen uit de (nog te starten) vaststelling van een nieuwe eenduidige technische standaard in een gezamenlijk EU/CCR Comité.

In richtlijn 2006/87/EG worden de technische eisen voor binnenvaartschepen vastgelegd. De richtlijn bepaalt dat binnenwateren in de Europese Unie worden onderverdeeld in zones 1 t/m 4, met een aparte zone R voor de Rijn. Al naar gelang de zonerings van de desbetreffende vaarweg, gelden zware (zone 1) tot minder zware (zone 4) technische eisen. Om op de binnenwateren van de Unie te mogen varen dient een schip te beschikken over een communautair certificaat waarin wordt vastgelegd dat het schip aan de relevante technische eisen voldoet. Deze technische eisen zijn neergelegd in bijlage 2 bij de richtlijn. Indien het schip beschikt over een Certificaat van Onderzoek, afgegeven op basis van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de CCR, mag het eveneens op alle binnenwateren van de Unie varen. Dat laatste onder de

voorwaarde dat het schip voldoet aan eventuele strengere eisen die door de lidstaten worden gesteld voor hun eigen wateren van zone 1 en 2.

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

##### *a) Bevoegdheid*

Het voorstel is gebaseerd op artikel 91, eerste lid VWEU. Het betreft een gedeelde bevoegdheid. Nederland acht dit de juiste rechtsgrondslag

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

De subsidiariteit wordt door Nederland als positief beoordeeld. Het doel van de richtlijn is gelijke kansen te bieden voor alle binnenvaartondernemingen binnen de Unie op alle binnenwateren van de Unie. Dit gebeurt door dezelfde technische eisen te stellen aan alle binnenvaartschepen binnen de Unie. Dit kan niet op een ander niveau worden afgedwongen. De proportionaliteit wordt door Nederland als positief beoordeeld. Hoewel men zich af kan vragen of de Commissie niet had kunnen kiezen voor een verordening, heeft de huidige systematiek van richtlijn 2006/87/EG zich in afdoende mate bewezen. De Commissie legt centraal de regels vast en de lidstaten hebben voldoende ruimte om af te wijken.

##### *c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedeelde en/of uitvoeringshandelingen*

Het is voor Nederland van groot belang dat de regelingen binnen het kader van de Unie coherent zijn met die van de CCR en hier bovendien tijdig op aansluiten. Daarom is Nederland van mening dat er gekozen dient te worden voor een procedure die de invloed garandeert van de lidstaten die zitting hebben in de CCR.

#### **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

##### *a) Consequenties EU-begroting*

Geen

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

Op dit moment niet voorzien. Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels van budgetdiscipline.

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

Geen

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

Geen

## **6. Implicaties juridisch**

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

De huidige richtlijn 2006/87/EG wordt geïmplementeerd via een dynamische verwijzing in de regelgeving op basis van de Binnenvaartwet. Met het huidige voorstel kan deze systematiek gehandhaafd worden. Wel zal de verwijzing moeten worden aangepast.

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

De implementatietermijn is kort (1 januari 2015), maar niet onhaalbaar

*c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Er is geen evaluatie- of horizonbepaling in het voorstel voorzien. Nederland zal vragen een dergelijke bepaling in het voorstel op te nemen, aangezien de Commissie heeft toegezegd verdergaande stappen te willen zetten op het gebied van harmonisatie van binnenvaartregelgeving.

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

*a) Uitvoerbaarheid*

Geen

*b) Handhaafbaarheid*

Geen

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen.

## **9. Nederlandse positie**

Nederland hecht veel belang aan de inhoudelijke regelgeving die voor de Europese binnenvaart van belang is, die is vervat in bijlage 2 van de richtlijn. In deze bijlage zijn de technische eisen te vinden waaraan binnenvaartschepen moeten voldoen, willen zij een communautair binnenvaartcertificaat verkrijgen en op de binnenwateren van de Unie mogen varen. De huidige systematiek brengt met zich mee, dat voor binnenvaartschepen in feite gelijktijdig twee technische reglementen van toepassing zijn, namelijk bijlage 2 van genoemde richtlijn en het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de CCR. Deze technische reglementen zijn inhoudelijk nagenoeg identiek, maar wijken op onderdelen wel degelijk af. In theorie zou het zo moeten zijn dat de wijzigingen die de CCR iedere twee jaar doorvoert in het ROSR, om het ROSR aan te passen aan de stand der techniek, op dezelfde manier in de richtlijn worden doorgevoerd. De verschillen tussen beide reglementen werden de afgelopen jaren echter alleen maar groter. Voor de rechtszekerheid en de regeldruk is dit een ongewenste situatie. Dit is onlangs door de Europese Commissie en de CCR onderkend. Op 22 mei werd een administratieve overeenkomst gesloten waarin vergaande harmonisatie en samenwerking werd aangekondigd op het gebied van technische regelgeving. Een nieuw comité moet in het leven worden geroepen, bestaande uit alle CCR en EU-lidstaten, dat een eenduidige *nieuwe*

*technische standaard* moet vaststellen. Vervolgens zullen EU en CCR in hun reglementen naar deze standaard gaan verwijzen. De Commissie acht onderhavig voorstel een noodzakelijke eerste stap in de richting van het vaststellen van deze eenduidige technische standaard. Nederland steunt het voorstel met een aantal kanttekeningen. De Commissie dient stappen te blijven zetten tot harmonisatie van de Europese binnenvaartreggeving conform de administratieve overeenkomst met de CCR, bijvoorbeeld via een horizonbepaling. Nader verkend moet worden of voor het aannemen van aanbevelingen voor *gelijkwaardigheid of afwijkingen* een doelmatige procedure kan worden gevonden. Het is voor Nederland tenslotte van groot belang dat de technische standaard (bijlage 2) snel coherent kan worden gemaakt met die van de CCR op een wijze die voldoende invloed garandeert van de lidstaten die zitting hebben in de CCR.