

Vergaderjaar 2017–2018

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 2615

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2018

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 10 fiches, die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: mededeling Een nieuwe Europese agenda voor cultuur (Kamerstuk 22 112, nr. 2609)

Fiche: Mededeling EU-samenwerkingskader jeugd (periode 2019–2027) (Kamerstuk 22 112, nr. 2610)

Fiche: Aanbeveling automatische wederzijdse erkenning van diploma's (Kamerstuk 22 112, nr. 2611)

Fiche: Aanbeveling betreffende stelsels voor onderwijs en opvang van hoge kwaliteit voor jonge kinderen (Kamerstuk 22 112, nr. 2612)

Fiche: Aanbeveling inzake een alomvattende benadering van het onderwijzen en leren van talen (Kamerstuk 22 112, nr. 2613)

Fiche: Verordening Promotie mkb-groeimarkt (Kamerstuk 22 112, nr. 2614)

Fiche: Aanbeveling veiligheidsnormen kleine passagiersschepen

Fiche: Wijziging Richtlijn 2009/103 inzake aansprakelijkheidsverzekering voor Motorrijtuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 2616)

Fiche: Richtlijn plastic wegwerpproducten & vistuig (Kamerstuk 22 112, nr. 2617)

Fiche: Mededeling en aanbeveling over betere samenwerking bij de bestrijding van door vaccinatie te voorkomen ziektes (Kamerstuk 22 112, nr. 2618)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
S.A. Blok

Fiche: Aanbeveling veiligheidsnormen kleine passagiersschepen

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Aanbeveling van de Raad inzake veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter.
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
23 mei 2018
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2018) 314
- d) *EUR-Lex*
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52018DC0314>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*
SWD(2015) 197
- f) *Behandelingstraject Raad*
Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie (TTE)
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

2. Essentie voorstel

Op 20 december 2017 zijn de wijzigingen van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften- en normen voor passagiersschepen van kracht geworden. Deze Richtlijn is van toepassing op passagiersschepen die nationale reizen ondernemen. Voor passagiersschepen die internationale reizen ondernemen gelden internationale normen. Met deze wijzigingen zijn de prescriptieve veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen met een lengte kleiner dan 24 meter (hierna: kleine passagiersschepen) uit Richtlijn 2009/45/EG geschrapt. De reden daarvoor was dat de veiligheidseisen voor kleine passagiersschepen vaak moeten worden aangepast in verband met de grote verscheidenheid aan inzet van deze schepen en het lokale vaargebied waarbinnen deze schepen opereren. Dit heeft geleid tot een grote diversiteit aan scheepsmodellen en technische oplossingen, waardoor geharmoniseerde prescriptieve veiligheidseisen vaak moeilijk toepasbaar zijn. Dergelijke aanpassingen moesten volgens genoemde richtlijn worden aangemeld bij de Europese Commissie, die daar vervolgens in samenwerking met de lidstaten haar goedkeuring aan moest geven, hetgeen een veelheid van bureaucratische handelingen tot gevolg had.

Om toch een hoge Europese veiligheidsstandaard voor kleine passagiersschepen te behouden en ook om enige vorm van harmonisatie te behouden ten behoeve van de Europese interne markt is de huidige voorliggende aanbeveling veiligheidsnormen voor kleine passagiersschepen door de Europese Commissie ontwikkeld in nauwe samenwerking met de Europese lidstaten. Deze aanbeveling bevat veiligheidsvoorschriften- en normen in de vorm van doelstellingen en functionele eisen op een abstracter niveau dan de huidige prescriptieve eisen voor kleine passagiersschepen volgens Richtlijn 2009/45/EG.

De voorliggende aanbeveling bevat doelstellingen en functionele eisen voor het ontwerp, de constructie, het onderhoud, de inrichting en uitrusting van schepen, waaronder ook middelen voor communicatie en navigatie. Daarnaast zijn er meer specifieke doelstellingen en functionele eisen die verband houden met specifieke gevaren, zoals brand aan boord,

kapseizen en/ of zinken en voor de bescherming van mensenlevens in geval van een noodsituatie. Het is aan de lidstaten om te bepalen hoe aan deze doelstellingen en functionele eisen te voldoen.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart is een belangrijke doelstelling van het Nederlandse maritieme beleid, zo ook de veiligheid van passagiersschepen. De Nederlandse regelgeving op dit gebied volgt nauw afspraken die in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en in Europees verband worden gemaakt.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Inzet van Nederland is dat afspraken op Europees niveau complementair zijn aan de internationale afspraken, proportioneel zijn en alleen daar waar nodig worden opgesteld. De voorliggende aanbeveling voldoet hieraan. Het voorstel sluit goed aan bij het Nederlandse beleid m.b.t. de veiligheid van passagiersschepen en kan in algemene zin door Nederland worden gesteund. Nederland kan – mede als gevolg van de uitgebreide consultaties door de Europese Commissie – daarom instemmen met de huidige inhoud van de aanbeveling.

Meer specifiek is Richtlijn 2009/45/EG voor Nederland voornamelijk van belang voor de Nederlandse zeegaande traditionele zeilschepen¹. Nederland is voornemens de voorliggende aanbeveling als maatstaf te hanteren voor deze zeegaande traditionele zeilschepen en deze daarom mee te nemen in de evaluatie van de nationale eisen, die momenteel wordt uitgevoerd. Nederland zal het voorstel in de evaluatie meenemen ondanks het feit dat deze zeilschepen worden uitgezonderd van Richtlijn 2009/45/EG².

Hantering van de aanbeveling als maatstaf zal naar verwachting de acceptatie van Nederlandse zeilschepen in het buitenland vergroten. Ook voor de kleine passagiersschepen, geen traditioneel zeilschip zijnde, is Nederland voornemens de aanbeveling over te nemen.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Het voorstel voor de aanbeveling is uitgebreid besproken met de experts van de lidstaten en tevens met de industrie en met belangenorganisaties. Vrijwel alle lidstaten steunen het voorstel.

De industrie is in principe voorstander van het voorstel omdat er meer flexibiliteit – in de zin van mogelijkheden tot aanpassing van de veiligheidsvoorschriften en -normen aan lokale omstandigheden – wordt geboden dan in de huidige situatie.

Ook het Europees Parlement en maatschappelijke organisaties zullen de totstandkoming van een aanbeveling naar verwachting in principe steunen omdat zij tijdens de onderhandelingen over de wijzigingen van Richtlijn 2009/45/EG kritische kanttekeningen hebben geplaatst bij het volledig schrappen van veiligheidsvoorschriften en -normen voor kleine passagiersschepen.

¹ Het merendeel van de zeegaande traditionele zeilschepen is gecertificeerd volgens de richtlijn of voldoet aan nationale normen die als gelijkwaardig worden beschouwd. Deze nationale normen zijn gebaseerd op internationale normen in samenhang met Richtlijn 2009/45/EG.

² De reden dat deze nu zijn uitgezonderd is dat de eisen volgens genoemde Richtlijn en volgens het voorliggende voorstel voor een aanbeveling zijn afgeleid van internationaal en Europees geldende veiligheidsvoorschriften en -normen.

4. Grondhouding ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit, financiële gevolgen en gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten

a) Bevoegdheid

Het voorstel is gebaseerd op artikel 292 van het VWEU, waarin bepaald is dat de Raad aanbevelingen vaststelt op voorstel van de Commissie. Daarnaast is grondslag voor het voorstel artikel 100, tweede lid, van het VWEU, dat voorziet in de mogelijkheid om gemeenschappelijke regels voor zeevervoer vast te stellen. Nederland is het eens met de gekozen rechtsbasis.

b) Subsidiariteit

Nederland beoordeelt de subsidiariteit van het voorstel positief. Om zorg te dragen voor een hoog veiligheidsniveau van kleine passagiersschepen gebaseerd op geharmoniseerde doelstellingen en functionele eisen, is actie op Europees niveau noodzakelijk. Harmonisering zal acceptatie van schepen onder de vlag van een andere lidstaat vergemakkelijken en ook de bouw en verhandelbaarheid van kleine passagiersschepen bevorderen en versoepelen. Tegelijkertijd behouden de lidstaten de nodige flexibiliteit om rekening te kunnen houden met lokale omstandigheden.

c) Proportionaliteit

Nederland beoordeelt de voorstellen als proportioneel omdat het voorstel een juiste balans heeft tussen het bereiken van een hoog geharmoniseerd veiligheidsniveau voor kleine passagiersschepen en ruimte aan de lidstaten te laten daar waar nodig.

d) Financiële gevolgen

Het voorstel heeft geen financiële consequenties. Mochten er onverhoopt toch financiële consequenties zijn, dan zullen deze worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

e) Gevolgen voor regeldruk, administratieve lasten en concurrentiekracht

Het voorstel heeft geen gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten. In het geval schepen aan de aanbeveling voldoen kan dit zoals eerder aangegeven een positief effect hebben op de acceptatie van Nederlandse schepen in andere EU landen, hetgeen eveneens een positief effect kan hebben op de concurrentiekracht.