

Vergaderjaar 2008–2009

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 820

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;
2. Mededeling en actieplan over de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen. (22 112, nr. 821).

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

Fiche: Mededeling inzake strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018

1. Algemene gegevens

Voorstel: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's inzake strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018

Datum Commissiedocument: 21 januari 2009.

Nr. Commissiedocument: COM(2009) 8 definitief.

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&Dosld=197854

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

Behandelingstraject Raad: Transportraad 30 maart 2009, Raadsconclusies.

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW).

2. Essentie voorstel

Doel van de mededeling is de belangrijkste strategische doelstellingen voor het Europese zeevervoerssysteem tot 2018 voor te stellen en te bepalen op welke essentiële actieterreinen de Europese Unie moet ingrijpen om het concurrentievermogen van de sector te versterken en tegelijk de milieuprestaties te verbeteren. De mededeling past in de bredere context van het Europese vervoersbeleid («duurzame mobiliteit») en het geïntegreerd maritiem beleid.

Scheepvaart is belangrijk voor de economische groei en welvaart van Europa. 80% van de wereldhandel verloopt via de zee, 40% van het Europese vrachtvervoer gaat via intra-Europese kustvaart (shortsea) en jaarlijks doen 400 miljoen passagiers Europese havens aan. De scheepvaart en alle verwante maritieme industrieën zijn een belangrijke bron van inkomsten en werkgelegenheid in de EU.

De EU en de lidstaten hebben een groot gemeenschappelijk belang bij het bevorderen van een veilige, beveiligde en efficiënte Europese en internationale scheepvaart op schone zeeën en oceanen, bij het concurrentievermogen op lange termijn van de Europese scheepvaart en de aanverwante maritieme sectoren op de wereldmarkten en bij de aanpassing van het volledige zeevervoerssysteem aan de uitdagingen van de 21e eeuw. De strategische opties uit de mededeling bieden een kader voor het bereiken van deze doelstellingen

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 Commissie geeft in haar mededeling een algemeen overzicht van de zaken die belangrijk zijn voor een duurzame zeescheepvaart in de EU. In de mededeling doet de Commissie zo'n 70 aanbevelingen. Voorstellen voor concrete wet- en regelgeving worden niet gedaan. Een deel van de aanbevelingen bevat bestaand beleid en een deel van de aanbevelingen is

nieuw. Deze nieuwe aanbevelingen of voorgenomen acties zijn nog weinig concreet. Onduidelijk is hoe de Commissie invulling wil geven aan die voorgenomen acties, wat haar eigen rol daarbij zal zijn en wat de rol van de lidstaten en de industrie zal zijn. Het betreft bovendien zo'n breed spectrum aan activiteiten met wisselende bevoegdheden van de Commissie, dat de Nederlandse reactie op deze mededeling dan ook niet anders dan van algemene aard kan zijn. Het subsidiariteitsaspect van deze mededeling wordt door Nederland overwegend positief beoordeeld. Zo kan het concurrentievermogen van de internationale scheepvaart niet verbeterd worden door actie van individuele lidstaten. Hetzelfde geldt voor het verbeteren van milieuprestaties en het tegengaan van piraterij, gezien de grensoverschrijdende dimensies van deze doelstellingen. De proportionaliteit kan echter gelet op de nadere invulling door nog te ontvangen voorstellen, nog niet worden beoordeeld. 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 Europese Commissie «Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU 2018». De Commissie heeft door het benoemen van zoveel aan de zeevaart gerelateerde onderwerpen een integraal beeld gegeven van het beleid voor de zeevaartsector zoals dat vormgegeven wordt c.q. kan worden met inspanningen van de EU, IMO (Internationale Maritieme Organisatie, een VN-instelling), nationale lidstaten en het bedrijfsleven. De Commissie presenteert doelstellingen en aanbevelingen gericht op het versterken van het concurrentievermogen en verbetering van milieuprestaties. Nederland deelt die ambitie van de Europese Commissie. Voor Nederland zijn in dit verband belangrijke onderwerpen een *competitief staatssteunkader* voor de zeevaartsector, een *goed functionerende arbeidsmarkt*, het verbeteren van de milieuprestaties, het op de internationale agenda plaatsen van *piraterij, alsmede het bevorderen van de veiligheid en het tegengaan van illegale migratie- en goederenstromen*. Nederland ondersteunt de opname van deze onderwerpen in de mededeling, omdat zij van groot belang zijn voor de toekomst van de zeevaartsector.

De Commissie doet aanbevelingen die in lijn zijn met het Nederlandse zeescheepvaartbeleid (zie Beleidsbrief Zeevaart «Verantwoord varen en een vitale vloot», 2008). De vraag is echter wel op welke wijze de Commissie invulling gaat geven aan de genoemde doelstellingen en aanbevelingen, of zij die zelf ter hand wil nemen of een stimulerende rol wil spelen richting lidstaten en bedrijfsleven. De doelstellingen en aanbevelingen zijn daar nu nog te weinig concreet voor. Ook missen zij enige vorm van prioritering. Nederland zal de verdere concretisering van de doelstellingen en aanbevelingen kritisch volgen en op subsidiariteit en proportionaliteit beoordelen. Daarnaast zal zij toezien op de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid en het voorkomen van onnodige administratieve lasten. Nederland zal de voorstellen beoordelen in lijn met de beleidsbrief Zeevaart van 2008.

Nederland hecht evenals de Commissie belang aan een *concurrerend vestigingsklimaat* voor zeescheepvaartondernemingen in de vorm van een concurrerend communautair kader voor staatsteun. In dat verband is het minimaal handhaven van het staatssteunkader van belang. Mede op basis van de evaluatie van de Nederlandse fiscale maatregelen (september 2007) is in de Beleidsbrief zeevaart van april 2008 aan de Kamer gemeld dat de fiscale regelingen voor de zeescheepvaart dienen om de sector in staat te stellen te concurreren op de internationale mari-

tieme markt. De Europese Commissie oppert een verband tussen positieve maatregelen en groenere scheepvaart en een sterker verband tussen werkgelegenheid en steun. Op zichzelf onderschrijft Nederland de doelen groenere scheepvaart, technologische innovatie en werkgelegenheid. De vraag in hoeverre hier een koppeling met steun gewenst is, wil Nederland laten afhangen van de evaluatie van de Commissie van het maritieme staatssteunkader in 2011.

Nederland hecht evenals de Commissie belang aan aandacht voor *de maritieme arbeidsmarkt* gericht op het behoud van Europese zeevarenden op de vloot. Ook Nederland is voorstander van betere samenwerking binnen het maritieme onderwijs en het verbeteren van het imago, maar ziet dat vooral ook als taak van dat maritieme onderwijs zelf, in samenwerking met het bedrijfsleven. Nederland kan op dit moment de consequenties van de opvolging van de Mededeling van de Commissie betreffende het herbezielen van het regelgevend sociale kader voor meer en betere banen voor zeevarenden in de EU niet overzien. Er moet voor gewaakt worden dat Europese zeevarenden zich niet uit de markt prijzen. De in het kader van het Maritieme Arbeidsverdrag van de ILO gemaakte afspraken ten aanzien van mondiale minimale sociale voorwaarden voor alle zeevarenden over o.a. veilig werken, dienen daarbij gevolgd te worden. Datzelfde geldt voor de op te richten *werkgroep* die een correct evenwicht moet vinden tussen de arbeidsvoorwaarden van zeevarenden en het concurrentievermogen van de vloot. Het ontwikkelen van een doelgericht kader voor de *veilige bemanning* van schepen lijkt vooralsnog geen bevoegdheid van de EG. Een objectief onderzoek naar de menselijke factor kan worden ondersteund. De Nederlandse studies op dit gebied kunnen worden ingebracht.

Nederland zou de acties op het gebied van *milieu* prioriteit willen geven. Ze is het eens met de lijn van de Commissie om binnen de IMO actie te ondernemen ter vermindering van broeikasgasemissies van schepen en indien dit niet mocht baten actie te ondernemen op EU-niveau. Daarnaast is ook Nederland voorstander van een vlotte implementatie van internationale (IMO en EU) milieuwetgeving. Nederland is het met de Europese Commissie eens dat zij zich in eerste instantie zal concentreren op de *uitvoering en handhaving van bestaande veiligheidsregelgeving*.

De voorstellen van de Europese commissie ten aanzien van de *beveiliging van het zeevervoer*, zowel voor wat betreft het voorkomen van terroristische aanslagen als de beveiliging ten aanzien van piraterij en het voorkomen van illegale migratie, zijn in lijn met het Nederlandse beleid. Ook Nederland is er voorstander van om piraterij hoog op de internationale agenda te plaatsen. Actie door lidstaten of Europese Unie alleen dragen onvoldoende bij aan een snelle oplossing van het probleem. De aspecten die verband houden met illegale migratie verdienen nog nadere uitwerking.

Nederland ondersteunt de ambitie van de Commissie de diverse informatiesystemen op het gebied van *maritieme surveillance* op elkaar aan te sluiten met als doel te komen tot tot een geïntegreerd informatiebeheersysteem. Dit kan bijdragen aan de reductie van administratieve lasten voor de bedrijven in de maritieme sector en leiden tot verbetering van de toepassing van EG-regelgeving. Een *«need-to-know»* basis is daarbij van belang evenals bescherming van persoons- en bedrijfsgegevens en de ontwikkelingen in andere internationale organisaties. In dit kader is het lopende maritieme surveillance project van het EDA (Europees Defensie Agentschap) van belang wat als doel heeft het op elkaar aansluiten van militaire en civiele systemen voor betere operationele inzetbaarheid.

Ten aanzien van het zorgen voor de juiste voorwaarden om investeringen in de havensector aan te trekken heeft Nederland de zorg dat de Commissie aanstuurt op herverdeling van ladingstromen. Nederland laat beslissingen over ladingstromen liever aan de markt over. Die kiest vanzelf de meest efficiënte oplossing. Richtsnoeren van de Commissie over de toepassing van de communautaire milieuwetgeving op de *havenontwikkeling* zijn zeer welkom.