

Vergaderjaar 2013–2014

**22 112**

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

**Nr. 1729**

### **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 (Kamerstuk 22 112, nr. 1728)

Fiche 3: Mededeling Naiades II

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: Mededeling Naiades II**

### **1. Algemene gegevens**

*Titel voorstel*

Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's naar kwaliteit binnenvaart transport NAIADES II

*Datum ontvangst Commissiedocument*

10 september 2013

*Nr. Commissiedocument*

COM (2013) 623

*Pre-lex*

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=1041200](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=1041200)

*Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*

Niet opgesteld.

*Behandelingstraject Raad*

Transportraad

*Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### **2. Essentie voorstel**

Deze mededeling is een vervolg op de Naiades I. Dit was een geïntegreerd actieplan uit 2006 om met concrete maatregelen het marktpotentieel van de binnenvaart in heel Europa optimaal te benutten en vervoer via de binnenwateren aantrekkelijker te maken. Naiades I beschreef vijf terreinen, te weten: markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur. Naiades II bevat doelen voor de volgende onderwerpen: infrastructuur, innovatie, functionering van de markt, verbetering milieuprestatie, banen en vaardigheden en het integreren van de binnenvaart in de multimodale logistieke ketens.

De Commissie stelt dat de binnenvaart energie efficiënt is en bijdraagt aan de doelstellingen van de CO<sub>2</sub>-arme economie zoals uiteengezet in het Witboek Transport (COM/2011/0144). Door zijn lage geluidsniveau is het bovendien geschikt om vrachtvervoer in gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid te realiseren. De binnenvaart dreigt haar voorsprong op milieugebied echter te verliezen. Bij een tussentijdse evaluatie van Naiades is gebleken dat deze mededeling een significant mobiliserend effect heeft gehad in de lidstaten. Waar de economische en milieu vooruitzichten verslechteren, de vooruitgang in het oplossen van infrastructuur knelpunten achterblijft en de sector momenteel moeilijke tijden doormaakt en lijdt aan overcapaciteit in bepaalde sectoren, heeft de Commissie besloten om Naiades te actualiseren. Om de binnenvaart te laten bijdragen aan de EU 2020 strategie moet de kwaliteit van de exploitatie van de sector verhoogd worden, inclusief infrastructuur, milieuprestatie, markten en innovatie, banen en vaardigheden en integratie in de logistieke keten.

De mededeling wordt vergezeld van twee concrete wetgevingsvoorstellen (zie de fiches met nummer COM(2013)621 en COM(2013)622)(Kamerstuk 22 112, nr. 1720), die overigens een beperkte relatie met de mededeling hebben.

**3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?**

Bevoegdheidsvaststelling:

De EU en de lidstaten hebben een gedeelde bevoegdheid op het terrein van transport (zie ook art. 91 VWEU). De Commissie is dan ook bevoegd om de mededeling vast te stellen.

Subsidiariteit:

Nederland heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de subsidiariteit. Maatregelen ter benutting van het marktpotentieel van de binnenvaart dienen bij voorkeur EU-breed vormgegeven te worden in het licht van de interne vervoersmarkt. Aandachtspunt is de rolverdeling bij de wijze waarop de verschillende afzonderlijke acties zullen worden opgepakt, door Commissie, lidstaten of marktpartijen. De subsidiariteit zal bij elke actie opnieuw worden bezien.

Proportionaliteit:

Nederland heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de proportionaliteit van de mededeling. Bij de uitwerking van de acties en maatregelen zal per geval bezien moeten worden of deze proportioneel zijn. Daarbij moet onder andere goed op de financiële belasting van de lidstaten worden gelet.

*Consequenties EU-begroting*

Nog niet te kwantificeren. Financiering zal gerealiseerd worden via CEF en HORIZON 2020, maar deze zullen nog uitgewerkt worden nadat de genoemde programma's zijn aangenomen. Nederland is van mening dat de middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014–2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Lidstaten worden door de Commissie opgeroepen binnenwateren in hun investeringsstrategie op te nemen en daarbij gebruik te maken van structuurfondsmiddelen. Nederland kan zich vinden in het inzetten van structuurfondsen indien de lidstaten dit wenselijk achten en het past binnen de thematische doelstellingen van de structuurfondsen.

*Financiële consequenties voor rijksoverheid en decentrale overheden*

Naiades I liep al in grote lijnen parallel met de Nederlandse beleidsinzet en daar verandert Naiades II niet veel aan. De eventuele financiële consequenties verbonden aan de innovatie acties (subsidiëring ombouw naar Liquefied natural gas (LNG) met katalysatoren en nabehandeling van de uitlaatgassen) kunnen pas gekwantificeerd worden als de actie concreet uitgewerkt is en duidelijk is wat er precies moet gebeuren, welk tijdraam daarvoor beschikbaar is en of de sector zelf voldoende middelen tot haar beschikking heeft. Eventuele budgettaire gevolgen worden, afhankelijk van de concrete voorstellen, ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijk(e) departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline.

### *Financiële consequenties voor bedrijfsleven*

Sommige acties vergen de gebruikelijke commerciële acties van de sector, zoals integratie in de multimodale ketens. Andere, zoals verlaging van de emissies en het betalen van de externe kosten kunnen aanzienlijke financiële consequenties met zich meebrengen. Afhankelijk van de concrete uitwerking van de verschillende acties zal duidelijk worden wat dit precies betekent.

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

Ook hier is het afhankelijk van de concrete invulling van verschillende acties hoe groot deze gevolgen zijn. Duidelijk is wel dat verschillende acties regelgeving vergen en dat nergens in Naiades II aandacht gevraagd wordt voor vermindering van regeldruk.

#### **4. Nederlandse positie over de mededeling**

Nederland is van oudsher een sterke speler in de Europese binnenvaart en heeft grote belangen bij een kwalitatieve verhoging van het binnenvaart-transport, zoals de mededeling beoogt.

Nederland waardeert de aandacht voor de binnenvaart en steunt de kwaliteitsslag die de Commissie de sector probeert te laten maken. Door de traditionele binnenvaartlanden is flink aangedrongen op dit vervolg van Naiades. De mededeling legt acties bij actoren als lidstaten en sector. Zonder een strakke regie lijkt de slagingskans lager dan gewenst. De Commissie zal dus een actieve rol moeten blijven spelen en het initiatief moeten nemen bij het uitvoeren van de verschillende acties en het niet laten bij deze mededeling alleen.

Op het gebied van het bestuur is een belangrijke stap gezet met het tekenen van een administratieve regeling op 22 mei 2013 tussen de Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Daarmee is veiliggesteld dat op de wetgevingsgebieden die beheerst worden door de regeling (technische voorschriften en beroepskwalificaties) daadwerkelijke Europese harmonisatie gerealiseerd kan worden, met participatie van alle internationale wetgevingsorganisaties. Nederland had graag verdergaande stappen op het gebied van het bestuur in de mededeling gezien.

De financiering van de voorgestelde maatregelen vergt aandacht. De volledige onderbouwing komt pas aan de orde in een werk document dat gepresenteerd zal worden na vaststelling van CEF en HORIZON 2020.

Nederland onderschrijft de analyse in de mededeling t.a.v. de noodzaak tot vergroenen van de vloot. Hoewel de binnenvaart als energiezuinige modaliteit goed presteert als het gaat om de emissie van CO<sub>2</sub>, gaat zij achterlopen op het gebied van de emissie van luchtverontreinigende stoffen (stikstofoxiden en fijn stof). De lange levensduur van binnenscheepsmotoren is hier mede debet aan.

Nederland is het eens met de conclusie dat strengere emissienormen nodig zijn om voortgang te boeken bij de emissiereductie in de binnenvaart. Nederland steunt de benadering om hierbij te differentiëren naar motorvermogen en/of scheepsgrootte en naar nieuwe en bestaande motoren, waarbij de meeste aandacht uitgaat naar die motoren die het grootste deel van de emissies veroorzaken.

Nederland vindt het een goede zaak dat de Commissie oog heeft voor de slechte economische situatie van de binnenvaartsector, en dat de Commissie in dat verband aangeeft dat de nu voorziene data van

inwerkingtreding van de verschillende emissienormen mogelijk nog aangepast worden.

Nederland kijkt met belangstelling uit naar het voorstel van de Commissie voor de herziening van Richtlijn 97/68/EG. Vooralsnog heeft Nederland een voorkeur voor een benadering die zich richt op nieuwe motoren. Deze benadering past bij de huidige economische situatie, waarin binnenvaart-ondernemers bovendien moeilijker toegang hebben tot kapitaal.