

Vergaderjaar 2018–2019

**22 112**

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

**Nr. 2698**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2018

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij een fiche, dat werd opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: Wijziging van de Noordzee – Middellandse Zee corridor na de Brexit

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok

## **Fiche: Wijziging van de Noordzee – Middellandse Zee corridor na de Brexit**

### **1. Algemene gegevens**

- a) *Titel voorstel*  
Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1316/2013 wat betreft de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie.
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*  
1 augustus 2018
- c) *Nr. Commissiedocument*  
COM (2018) 568
- d) *EUR-Lex*  
<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/index.cfm?fuseaction=list&n=10&adv=0&coteld=1&year=2018&number=568&version=F&dateFrom=&dateTo=&serviceld=&documentType=&title=&titleLanguage=&titleSearch=EXACT&sortBy=NUMBER&sortOrder=DESC>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*  
N.v.t.
- f) *Behandelingstraject Raad*  
Transportraad
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*  
Artikel 172 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*  
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*  
Medebeslissing

### **2. Essentie voorstel**

#### *a) Inhoud voorstel*

Met het beleid voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) wordt gewerkt aan de realisatie van het Europese kernnetwerk<sup>1</sup> en het uitgebreide netwerk<sup>2</sup>. Kernnetwerkcorridors<sup>3</sup>, als omschreven in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1316/2013 (de verordening betreffende de Connecting Europe Facility), zijn een instrument om de totstandbrenging van het kernnetwerk te helpen coördineren. Het beleid komt tot uitdrukking door een aantal activiteiten van de EC:

- Corridorwerkplannen en kaartmateriaal, opgesteld door de Europese coördinator;
- Samenwerking tussen betrokken lidstaten om te komen tot gezamenlijke projecten en implementatie van beleid;
- Subsidie van infrastructuurprojecten vanuit de CEF.

<sup>1</sup> Het Kernnetwerk bestaat uit delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk en weerspiegelt de ontwikkeling van de vraag naar vervoer en de behoefte aan multimodaal vervoer.

<sup>2</sup> Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en maatregelen om een efficiënt en sociaal en ecologisch duurzaam gebruik van die infrastructuur te bevorderen.

<sup>3</sup> Kernnetwerkcorridors bestrijken de belangrijkste verkeersstromen over lange afstand van het kernnetwerk en zijn in het bijzonder bedoeld om de grensoverschrijdende verbindingen in de Unie te verbeteren. Deze corridors zijn multimodaal.

Het Verenigd Koninkrijk (alsmede Nederland, België, Frankrijk en Ierland) maakt momenteel deel uit van de Noordzee – Middellandse Zee corridor (NMZ-corridor). De NMZ-corridor omvat verbindingen tussen Belfast, Dublin en Cork in Ierland, en tussen Glasgow en Edinburgh in het noorden en Folkestone en Dover in zuiden van Groot-Brittannië. Op 29 maart 2017 heeft het Verenigd Koninkrijk de Europese Raad kennisgegeven van zijn voornemen om zich uit de Europese Unie terug te trekken. Dat betekent dat vanaf 30 maart 2019, de terugtrekkingsdatum, alle primaire en secundaire wetgeving van de Unie niet langer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk, tenzij in een geratificeerd terugtrekkingsakkoord een andere datum wordt vastgesteld. Het Verenigd Koninkrijk wordt dan een derde land, een niet-lidstaat van de Unie. Als in een terugtrekkingsakkoord geen overgangsmaatregelen worden vastgesteld, zal het Verenigd Koninkrijk vanaf 30 maart 2019 niet langer deel uitmaken van de NMZ-corridor. Daarmee zou een knip ontstaan in de corridor tussen Ierland en het vasteland van Europa. Om te verzekeren dat de corridor één geheel blijft moet bij het uitblijven van overgangsmaatregelen een nieuwe route worden vastgesteld tussen Ierland en de NMZ-corridor op het Europese vasteland.

De voorgestelde verordening houdt een wijziging van de route van de NMZ-corridor in door over zee een route te definiëren tussen de Ierse kernhavens van Dublin en Cork en havens van de NMZ-corridor op het Europese vasteland, in het geval van een Brexit zonder terugtrekkings-overeenkomst met daarin overgangsmaatregelen t.a.v. TEN-T. De Europese Commissie heeft er daarbij voor gekozen in de Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1316/2013 de Belgische havens Zeebrugge en Antwerpen en de Nederlandse haven van Rotterdam expliciet te vermelden. De genoemde havens krijgen daarmee geen voorkeursbehandeling. Veel andere havens in Nederland (Amsterdam, Terneuzen/North Sea Port), België (Gent/North Sea Ports) en Frankrijk (Calais/Duinkerken) zijn ook onderdeel van de NMZ-corridor. Daaraan verandert niets, de Commissie had ook deze havens expliciet kunnen vermelden. Deze havens kunnen ook gewoon aanspraak blijven maken op financiering uit de CEF.

*b) Impact assessment Commissie*

Niet opgesteld.

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

*a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Nederland ondersteunt het beleid om de van oorsprong 28 nationale netten te verknopen tot één grensoverschrijdend trans-Europees vervoersnetwerk. Het gaat daarbij niet alleen om de ontwikkeling en aansluiting van het eigen nationale netwerk. Het gaat daarbij ook om de transportnetwerken in Europa, waar Nederlandse burgers en ondernemingen gebruik van maken. In 2014 is de nieuwe TEN-T-verordening van kracht geworden. Daarbij is vastgelegd wat tot het Europese kernnetwerk en wat tot het uitgebreide netwerk behoort. Ook zijn technische vereisten in de verordening vastgesteld. Het kernnetwerk dient daar in 2030 aan te voldoen en het uitgebreide netwerk in 2050. Nederland onderschrijft deze aanpak. Nederland maakt onderdeel uit van drie kernnetwerkcorridors (te weten: de Noordzee – Baltische Zee, de Rijn-Alpen en de Noordzee – Middellandse Zee).

*b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

Nederland kan zich vinden in het voorstel van de Europese Commissie om, met het oog op de situatie waarin het relevante acquis niet meer op het VK van toepassing is (30 maart 2019 in het geval van een cliff edge, en 1 januari 2021 in het geval van een overgangperiode als voorzien in het concept-terugtrekkingsakkoord van 19 maart 2018)

, het netwerk tussen Ierland en het vasteland van de EU na de Brexit te herstellen met bovengenoemd voorstel. Het betreft hier een technische aanpassing van de verordening waarbij helderheid wordt geschapen over de route van de corridor. Daarbij behouden alle havens die nu al onderdeel uitmaken van de corridor de mogelijkheid om subsidie aan te vragen. Hoe de handelsstromen tussen Ierland en het vasteland van Europa na de Brexit daadwerkelijk gaan lopen valt, in deze fase van de Brexit onderhandelingen en op basis van deze verordening, niets te zeggen. Die ontwikkeling is afhankelijk van de toekomstige relatie tussen de EU en UK, welke we nu nog niet weten.

Nederland wacht verder af welke onderbouwing de Commissie in de raads werkgroep zal geven ten aanzien van de expliciete vermelding van enkele Nederlandse en Belgische zeehavens en of van Franse zijde nog met een tegenvoorstel wordt gekomen om een Franse zeehaven daaraan toe te voegen. De nadere onderbouwing van de Commissie is ook van belang voor het eventueel expliciet vermelden van andere Nederlandse havens zoals North Sea Ports en Amsterdam.

*c) Eerste inschatting van krachtenveld*

De Franse Minister van Transport heeft zich in de media kritisch geuit over het gegeven dat geen Franse haven staat vermeld terwijl die wel onderdeel uitmaken van het netwerk. Naar verwachting zullen de overige betrokken lidstaten het voorstel steunen waarbij wordt afgewacht of de Europese Commissie mee zal gaan in de Franse visie.

**4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

*a) Bevoegdheid*

De rechtsgrond voor dit voorstel is artikel 172 van het VWEU. Op basis van dit artikel is de Unie bevoegd om maatregelen vast te stellen die betrekking hebben op projecten van gemeenschappelijk belang die bijdragen aan de totstandbrenging en ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

*b) Subsidiariteit*

Nederland beoordeelt de subsidiariteit als positief. Het betreft een wijziging van bestaande EU-wetgeving, dit kan alleen op EU-niveau plaatsvinden.

*c) Proportionaliteit*

Nederland beoordeelt de maatregel als proportioneel. De maatregel gaat niet verder dan noodzakelijk om de corridor tussen Ierland en het vaste land intact te houden.

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

### *a) Consequenties EU-begroting*

Er worden geen gevolgen voor de EU-begroting verondersteld.

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

N.v.t.

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

N.v.t.

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

N.v.t.

### *e) Gevolgen voor concurrentiekracht*

N.v.t.

## **6. Implicaties juridisch**

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

N.v.t.

### *b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

N.v.t.

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

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie. Zij is van toepassing vanaf de dag volgende op die waarop Verordening (EU) nr. 1316/2013 niet meer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk. Nederland kan zich hierin vinden.

### *d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

N.v.t.

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

N.v.t.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen