

Vergaderjaar 2007–2008

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

BB

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 februari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft in haar vergaderingen van 18 december 2007 en 15 januari 2007 gesproken over de Europese mededeling Actieplan inzake goederenlogistiek (COM(2007)607) en het desbetreffende BNC-fiche (22 112, 591[2])². Naar aanleiding daarvan heeft de commissie per brief d.d. 30 januari 2008 een aantal vragen gestuurd aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

De minister heeft daarop bij brief van 25 februari 2008 een reactie gestuurd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijke overleg.

De griffier van de commissie,
Menninga

¹ Samenstelling:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Meindertsma (PvdA), Dupuis (VVD), Slagter-Roukema (SP), Linthorst (PvdA), Schouw (D66), (voorzitter), Thissen (GL), Slager (SP), Hendriks (CDA), Haubrich-Gooskens (PvdA), Hofstra (VVD), Asscher (VVD), Klein Breteler (CDA), Hillen (CDA), Huijbregts-Schiedon (VVD), Laurier (GL), De Vries-Leggedoor (CDA), Janse de Jonge (CDA), Smaling (SP), Koffeman (PvdD), Rehwinkel (PvdA), Vliegenthart (SP), (vice-voorzitter) en Yildirim (Fractie-Yildirim).

² Zie E070138 op www.europapoort.nl

BRIEF AAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Den Haag, 30 januari 2008

De commissie Verkeer en Waterstaat heeft in haar vergaderingen van 18 december 2007 en 15 januari 2008 gesproken over de Europese mededeling Actieplan inzake goederenlogistiek (COM(2007)607) en het desbetreffende BNC-fiche (22 112, 591[2]).

De commissie deelt de kritische houding van de regering ten aanzien van de proportionaliteit van het Europese Actieplan. De commissie is echter verbaasd dat u aangeeft in het fiche niet veel problemen te zien ten aanzien van de subsidiariteit. Mede daar u constateert dat in het Actieplan menig voornemen tot verdere regelgeving is neergelegd, bijvoorbeeld minimumvereisten voor logistieke beroepen, een wetgevingsvoorstel voor het faciliteren van de korte vaart, standaardisatie voor stedelijk goederenvervoer en intermodale laadeenheden. In het BNC-fiche worden niet minder dan dertig maatregelen aangekondigd. Het feit, dat goederenvervoer grensoverschrijdende dimensies kent, betekent niet automatisch, dat daarmee wordt gerechtvaardigd dat Europese regelgeving moet worden geïnitieerd. Kunt u aangeven, hoe u tot de conclusie komt, dat ten aanzien van de subsidiariteit geen problemen zijn geconstateerd?

Tevens constateert de commissie dat veel van de genoemde aspecten in uw BNC-fiche terecht worden benoemd als zaken, die nu juist door het bedrijfsleven zelf zouden moeten worden opgepakt. Kunt u aangeven, of deze terechte constatering nog consequenties heeft voor de subsidiariteits- of proportionaliteitsvraag?

In het fiche wordt aangegeven dat de regering vervolgvorstellen van de Europese Commissie kritisch zal bekijken op proportionaliteit, subsidiariteit en financiële gevolgen. Kunt u uitleggen waarom dat moment wordt afgewacht. Is het niet op zijn plaats al in dit stadium aan de Europese Commissie te laten weten, dat Nederland kritisch staat ten aanzien van menige voorgenomen en aangekondigde maatregel? Als de kritische beoordeling pas plaats heeft, als de voornemens tot nadere regelgeving al in concepten zijn neergelegd, is het aanmerkelijk ingewikkelder geworden hier nog een halt aan toe te roepen.

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer der Staten-Generaal,
Menninga

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 februari 2008

Uw commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft in haar vergaderingen van 18 december 2007 en 15 januari 2008 gesproken over de Europese mededeling Actieplan inzake goederenlogistiek (COM(2007)607) en het desbetreffende BNC-fiche (22 112, 591[2]). Hieruit is een aantal vragen gekomen die de commissie mij per brief heeft gesteld.

Allereerst is de commissie verbaasd over de constatering dat ik niet veel problemen zie ten aanzien van de subsidiariteit. In haar redenering betekent het feit, dat goederenvervoer grensoverschrijdende dimensies kent, niet automatisch dat daarmee wordt gerechtvaardigd dat Europese regelgeving moet worden geïnitieerd.

Ik denk dat de commissie en ik het in belangrijke mate met elkaar eens zijn in onze beoordeling van het Actieplan goederenlogistiek. De commissie lijkt echter een andere interpretatie te hanteren van de begrippen subsidiariteit en proportionaliteit dan ik. Met het subsidiariteitsbeginsel wordt naar mijn mening gekeken naar de vraag of het opportuun is dat juist op Europees niveau actie wordt ondernomen ten aanzien van een bepaald beleidsonderwerp. Dit oordeel staat nog los van de vorm en inhoud van die actie¹. De in het Actieplan goederenlogistiek gepresenteerde onderwerpen hebben over het algemeen genomen een grensoverschrijdende dimensie. Een aanzienlijk deel van het Europese goederenvervoer gaat over de landsgrenzen heen, wat betekent dat de stimulering van slimme en efficiënte logistieke oplossingen het meeste effect sorteert wanneer dat op Europees niveau gebeurt. Op die manier krijgen vervoerders in heel Europa namelijk te maken met hetzelfde soort prikkels en initiatieven. Objectief gezien is het Europese niveau het aangewezen niveau voor actie, en in mijn visie ook het gewenste. Dit leidt tot mijn positieve oordeel over de subsidiariteit van het Actieplan.

Daarmee is nog niet gekeken naar de middelen en de vorm die de Europese Commissie voorstelt om te komen tot stimulering van slimme en efficiënte logistiek: de proportionaliteitsvraag. Mijns inziens kan dat grotendeels zonder nieuwe regelgeving. Ik zie hierin met name een faciliterende rol weggelegd voor de Europese Commissie. Dit is vergelijkbaar met de rol die de Nederlandse overheid zelf aanneemt ten opzichte van de logistieke sector. Omdat de in het Actieplan aangekondigde acties nog weinig concreet zijn uitgewerkt, kan ik op dit moment geen beoordeling geven over de proportionaliteit van de acties. Ik heb in het BNC-fiche over het Actieplan aangegeven op welke terreinen volgens mij de belangrijkste aandachtspunten liggen ten aanzien van de proportionaliteitsvraag. Pas wanneer de acties meer vorm krijgen, kan ik toetsen of ze niet verder gaan dan nodig is en of de gewenste flexibiliteit voor de lidstaten en de sector behouden blijft.

De commissie en ik delen het beeld dat het domein van logistieke dienstverlening in de eerste plaats een zaak van het bedrijfsleven is. De Europese Commissie is zich hier ook van bewust. Dit komt tot uiting in de acties die ze formuleert, waarbij meestal nadere uitwerking plaats zal vinden in samenwerking met bedrijfsleven en belanghebbenden. Ze houdt zich hiermee vooralsnog aan de faciliterende rol die ik voor haar weggelegd zie. Dit alles heeft verder geen consequenties voor mijn voorlopige subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel.

¹ Deze oordeelsvorming is conform Bijlage 4 van Kamerstuk 22 112-539 van 7 juni 2007, waarin het kabinetsstandpunt over de subsidiariteits- en proportionaliteitsvraag is weergegeven.

Tenslotte vraagt de commissie of Nederland haar standpunt ten aanzien van het Actieplan niet proactiever bij de Europese Commissie bekend moet maken. Met het Actieplan goederenlogistiek geeft de Europese Commissie aan welke onderwerpen de komende jaren op de agenda staan. Tegelijkertijd is nu nog niet duidelijk in welke richting de voorstellen uitgewerkt zullen worden. Ik acht het daarmee nu niet opportuun bepaalde acties bij voorbaat af te wijzen. Wel heeft Nederland in de Raadswerkgroepen ter voorbereiding van de conclusies van de Transportraad van 29 en 30 november jl. duidelijk aangegeven welke aandachtspunten we zien bij de uitwerking van het Actieplan. Dit heeft bijgedragen aan de uiteindelijke formulering van de Raadsconclusies. De Raad geeft hierin een duidelijk signaal in de richting van de Europese Commissie over de belangrijke eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven op dit terrein en de faciliterende rol die de autoriteiten daarbij kunnen spelen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings