

Vergaderjaar 2013–2014

**22 112**

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

**Nr. 1694**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 september 2013

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij vijf fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Horizon 2020 investeringspakket onderzoek en innovatie (Kamerstuk 22 112, nr. 1692)

Fiche 2: Mededeling internationalisering van hoger onderwijs (Kamerstuk 22 112, nr. 1693)

Fiche 3: Mededeling De blauwe gordel, naar een scheepvaartruimte zonder grenzen

Fiche 4: Mededeling en richtlijn pakketreizen en geassisteerde reisarrangementen (Kamerstuk 22 112, nr. 1695)

Fiche 5: Wijziging verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA) (Kamerstuk 22 112, nr. 1696)

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

**Fiche: Mededeling «De blauwe gordel, naar een scheepvaart-ruimte zonder grenzen»**

**1. Algemene gegevens**

*Titel voorstel*

Mededeling van de Commissie «De blauwe gordel, naar een scheepvaart-ruimte zonder grenzen».

*Datum ontvangst Commissiedocument*

8 juli 2013

*Nr. Commissiedocument*

COM (2013) 510

*Pre-lex*

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=1041063](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=1041063)

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

Er is geen impact assessment opgesteld.

*Behandelingstraject Raad*

Transport Raad in samenwerking met ministerie Infrastructuur en Milieu.

*Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Financiën

**2. Essentie voorstel**

Deze mededeling geeft een uitwerking van kernactie 2 uit de mededeling van de Commissie van 2 oktober 2012 «Akte voor de Interne Markt II – Samen voor nieuwe groei» (Kamerstuk 22 112, nr. 1507, fiche 3). Kernactie 2 geeft aan dat een echte interne markt voor vervoer van Unie-goederen over zee bereikt kan worden door deze goederen niet langer te onderwerpen aan administratieve en douaneformaliteiten bij het tijdelijk verlaten van het douanegebied van de Unie en bij wederbinnenkomst in dat douanegebied. In de mededeling «Akte voor de Interne Markt II» is opgenomen dat de Commissie een «blauwe gordel pakket» zal indienen met wetgevende en niet-wetgevende initiatieven om de administratieve lasten voor het vervoer per schip binnen de Unie te verminderen tot een niveau dat vergelijkbaar is met andere vervoerswijzen. Het blauwe gordel pakket wordt met deze mededeling gepresenteerd.

De belangrijkste doelstelling van het blauwe gordel pakket is de concurrentiepositie van de zeevaart ten opzichte van andere vervoerswijzen te verbeteren door de administratieve lasten voor de zeevaart terug te schroeven. Verwacht wordt dat de efficiency van de zeevaart binnen de Unie zal worden verbeterd en de kosten zullen dalen zodra de blauwe gordel een feit is. Daardoor wordt de concurrentiepositie van Europese rederijen, verladers en producenten positief beïnvloed.

De Commissie zal twee maatregelen voorstellen die snel concrete en operationele resultaten moeten opleveren, namelijk:

- optimalisering van de regeling reguliere lijndienst. Deze regeling maakt het mogelijk om Uniegoederen over zee tussen havens binnen de Unie te vervoeren zonder dat de goederen de status van Uniegoederen verliezen.
- een faciliterend mechanisme voor schepen die naast havens binnen de Unie ook havens in derde landen aandoen.

De optimalisering van de regeling reguliere lijndienst betreft een verkorting van de termijn van de afgifte van de vergunning door de douaneautoriteiten van 45 naar 15 dagen en de mogelijkheid om in de aanvraag al op te nemen welke havens in de toekomst mogelijk onderdeel gaan uitmaken van de lijndienst. Daarmee wordt voorkomen dat er bij toevoeging van nieuwe havens aan het schema van de lijndienst wederom een volledige aanvraagprocedure voor de vergunning – met daarbij behorende consultatieprocedure tussen de betrokken lidstaten – moet worden doorlopen.

De faciliterende maatregel betreft de ontwikkeling en het gebruik van een elektronisch manifest (hierna e-manifest) vanaf juni 2015. Op dit moment kan de regeling reguliere lijndienst alleen worden toegepast op schepen die geen haven buiten de Unie aanlopen, waarmee deze regeling slechts aantrekkelijk is voor een beperkte groep schepen. Met de ontwikkeling van een e-manifest kan de Uniestatus ook worden doorgegeven aan opvolgende Unie-havens, zelfs als tussendoor een haven buiten de Unie wordt aangelopen. In een e-manifest kan niet alleen de status van de goederen (Uniegoederen of niet-Uniegoederen) worden vermeld, maar ook of de goederen zullen worden uitgevoerd uit de Unie dan wel aan boord zullen blijven. Het e-manifest wordt door de douane van de haven van vertrek bevestigd. In de opvolgende haven binnen de Unie wordt het e-manifest elektronisch beschikbaar gesteld aan de douane, voorafgaand aan de daadwerkelijke aankomst van de goederen. Een e-manifest stelt de douane van de opvolgende haven in staat om op basis van de status van de goederen te bepalen welke controle op de goederen vereist is. Voor de goederen met Uniestatus zijn dan, met uitzondering van steekproefcontroles, geen douanecontroles meer noodzakelijk. Hierdoor worden de handelsactiviteiten van reders en verladers sterk gefaciliteerd.

### **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?**

*Bevoegdheid:* de douane-unie behoort tot de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie (artikel 3 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie).

*Subsidiariteit:* Niet van toepassing gelet op het feit dat het hier gaat om de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie.

*Proportionaliteit:* De Nederlandse grondhouding ten opzichte van de proportionaliteit is positief. De voorgestelde maatregelen staan in de juiste verhouding tot het te bereiken doel. Nederland onderschrijft de voorstellen in de mededeling voor de uitbreiding van de lijndienst en de verdere facilitering van het vervoer over zee.

*Financiële gevolgen:* Nederland verwacht met name van de voorstellen voor een faciliterend mechanisme voor schepen die naast havens binnen de Unie ook havens in derde landen aandoen een aanpassing en/of nieuwbouw van geautomatiseerde systemen om de uitwisseling van e-manifesten mogelijk te maken. De mededeling is echter nog niet concreet genoeg om daar nu al een definitief oordeel over te kunnen geven. Weliswaar stelt de Commissie dat het niet de bedoeling is om ten behoeve van het gebruik van een e-manifest nieuwe systemen te ontwikkelen, maar om voort te borduren op bestaande systemen. Opgemerkt wordt dat ook de aanpassing van bestaande systemen hoge

kosten met zich kan meebrengen. Bovendien zullen, om het potentieel van een e-manifest optimaal te benutten, verbindingen moeten worden gelegd met bestaande systemen buiten de douane-organisatie. Dit zal potentieel eveneens extra kosten met zich meebrengen.

Indien sprake is van budgettaire gevolgen voor Nederland, dan zullen deze worden ingepast in de begroting van het/de beleidsverantwoordelijke departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline. Indien er gevolgen zijn voor de EU-begroting, dan is Nederland van mening dat de financiële middelen gevonden dienen te worden binnen de bestaande financiële kaders van de EU-begroting.

*Regeldruk en administratieve lasten:* de mededeling van de Commissie ziet op het vereenvoudigen van de formaliteiten bij het vervoer van Uniegoederen over zee en een verdere facilitering van het vervoer van Uniegoederen aan boord van schepen die naast havens binnen de Unie ook havens in derde landen aanlopen. Al met al zullen de voorstellen een vermindering van de administratieve lasten tot gevolg hebben. Hoe groot die vermindering zal zijn zal afhangen van de voorstellen tot wijziging van de huidige uitvoeringsbepalingen van het Communautair Douanewetboek (Verordening (EEG) nr.2454/93 van de Commissie), die de Commissie later zal doen.

De mededeling zal in geen geval extra regeldruk met zich meebrengen.

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

Nederland kan op hoofdlijnen instemmen met de voorstellen van de Commissie in de mededeling. Voor Nederland, met de mainport Rotterdam en vele andere havens, is een soepel vervoer van goederen over zee een belangrijk punt. Nederland is, net als de Commissie, van mening dat vervoer van Uniegoederen over zee met zo min mogelijk barrières moet plaatsvinden. Als bij aankomst in een Uniehaven duidelijk is dat het om goederen met de Uniestatus gaat dan is, met uitzondering van steekproefcontroles, geen douanetoezicht meer vereist.

De voorstellen van de Commissie om de vergunning voor de reguliere lijndienst sneller af te geven, binnen 15 dagen in plaats van binnen 45 dagen, worden volledig door Nederland gesteund. Dat geldt ook voor de mogelijkheid om in de aanvraag voor de vergunning reguliere lijndienst al havens in lidstaten op te nemen die mogelijk in de toekomst in de lijndienst zullen worden betrokken.

Ook de voorstellen voor verdere facilitatie van het vervoer over zee in de gevallen dat naast havens in de Unie ook havens in derde landen worden aangedaan wordt door Nederland gesteund. Kanttekening hierbij is wel dat in het ontwerp van een e-manifest, dat volgens de mededeling vanaf juni 2015 volledig operationeel moet zijn, de samenhang moet worden bewaakt met de vereenvoudigingen voor het vervoer van niet-Uniegoederen over zee tussen havens binnen de Unie. In het ontwerp van het nieuwe douanewetboek van de Unie (BNC fiche COM (2012) 64, van 20 februari 2012) wordt immers voorzien in een vereenvoudigde procedure voor vervoer van niet-Uniegoederen over zee, waarbij het elektronische transportdocument als aangifte voor douanevervoer gebruikt kan worden. In het ontwerp voor een e-manifest moet nadrukkelijk met deze vereenvoudigde procedure voor douanevervoer rekening worden gehouden. Hetzelfde geldt voor de Mededeling van de Commissie voor risicobeheer in de toeleveringsketen, waarin de Commissie een voorstel doet voor verbetering van de informatiepositie van de opvolgende havens. Mogelijk speelt dit ook een rol in het kader van de blauwe gordel.

Verder is Nederland van mening dat de datum van juni 2015 voor het volledig operationeel zijn van een e-manifest niet realistisch is. Naast het ontwikkelen van het e-manifest zijn de douanediensdiensten van de lidstaten in de periode tot juni 2015 bezig met het ontwerpen van het douanewetboek van de Unie en de daarbij behorende gedelegeerde- en uitvoeringshandelingen, dat vanaf mei 2016 dient te worden toegepast. Het ligt niet voor de hand om de huidige wetgeving, te weten de uitvoeringsbepalingen van het Communautair Douanewetboek, nog ingrijpend te wijzigen terwijl op hetzelfde moment de Commissie en de lidstaten bezig zijn om de gedelegeerde – en uitvoeringshandelingen van het douanewetboek van de Unie te redigeren. Daar komt bij dat voor de implementatie van een e-manifest de nodige stappen op automatiseringsvlak, zowel op communautair als nationaal niveau, gezet zullen moeten worden. Op dit moment ontbreekt nog ieder zicht op de concrete invulling en verwezenlijking daarvan. Bezien vanuit deze invalshoek zou het beter zijn om voor de implementatie van een e-manifest geen datum te noemen.

De best haalbare optie lijkt om de invoering van een e-manifest te verschuiven naar mei 2016, en hiervan pas gebruik te gaan maken tegelijk met het van toepassing worden van het douanewetboek van de Unie. Als de Commissie toch wil vasthouden aan de datum van juni 2015 voor invoering van een e-manifest, dan wil Nederland dit gefaseerd invoeren, waarbij in juni 2015 een e-manifest alleen gebruikt wordt om de Uniestatus van goederen aan te tonen in opvolgende havens binnen de Unie. Een verdere facilitatie, waarbij een e-manifest ook wordt gebruikt voor het vermelden of het goederen zijn die worden uitgevoerd of goederen die aan boord blijven, kan dan later worden toegepast. Ook de mogelijkheid om een e-manifest als vereenvoudigde aangifte voor douanevervoer voor vervoer over zee kan in een later stadium worden toegestaan.