

Vergaderjaar 2003–2004

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 330

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2004

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij dertien fiches aan te bieden die werden opgesteld door de Werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Mededeling van de Commissie «Voortzetting van de integratie van het Europese Spoorweg systeem, *het derde spoorpakket*»
2. Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de *certificering van het treinpersoneel* belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap
3. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de *rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer*
4. Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de *ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap*
5. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende *compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteits-eisen* voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor
6. Mededeling van de Commissie aan de Raad: Follow-up van het witboek «Een nieuw elan voor Europa's jeugd». Voorstel tot *gemeenschappelijke doelstellingen voor een beter begrip en kennis van jongeren* als antwoord op de resolutie van de Raad van 27 juni 2002 over het nieuwe kader voor Europese samenwerking in jeugdzaken
7. Mededeling van de Commissie aan de Raad: Follow-up van het witboek «Een nieuw elan voor Europa's jeugd». Voorstel tot *gemeenschappelijke doelstellingen voor vrijwilligersactiviteiten door jongeren* als antwoord op de resolutie van de Raad van 27 juni 2002 over het kader voor Europese samenwerking in jeugdzaken
8. Voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van een *Communautair Bureau voor visserijcontrole* en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2847/93 tot invoering van een controle-regeling voor het gemeenschappelijk visserijbeleid

9. Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de *typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing*, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad
10. Mededeling van de Commissie aan de Raad: *Herziening eEurope 2005: «eEurope 2005 Action Plan: An Update»*
11. Communication from the Commission on the modification of the European Community's *import regime for bananas*
12. Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over het *voorkomen en bestrijden van georganiseerde criminaliteit in de financiële sector*
13. Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende beperkingen op het op de markt brengen en het gebruik van *tolueen en trichloorbenzeen* (achtentwintigste wijziging van Richtlijn 76/769/EEG van de Raad)

De Staatssecretaris voor Europese Zaken,
A. Nicolai

Titel:

Mededeling van de Commissie «Voortzetting van de integratie van het Europese Spoorweg systeem, het derde spoorpakket»

<i>Datum Raadsdocument:</i>	10 maart 2004
<i>Nr Raadsdocument:</i>	7170/04
<i>Nr. Commissiedocument:</i>	COM(2004) 140 def
<i>Eerstverantwoordelijk ministerie:</i>	Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.o.m. EZ, JUST, FIN, VROM, BZ

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Landvervoer; VTE Raad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Het derde spoorwegpakket vult, na het eerste en tweede spoorwegpakket, de Europese spooragenda verder in en ondersteunt het in gang gezette hervormingsproces met voorstellen voor het goederenvervoer en internationaal personenvervoer per spoor. Voor het goederenvervoer zijn het de laatste, noodzakelijke stappen voor een op Europese schaal concurrerende sector. Dit pakket is gebaseerd op de hervormingsdoelstellingen in het Witboek »Het Europees Vervoerbeleid tot het jaar 2010, tijd om te kiezen«, teneinde spoorwegvervoer als duurzame en concurrerende vervoersmodaliteit te stimuleren en de kwaliteit van het spoorwegvervoer te verbeteren. Het derde spoorwegpakket bestaat uit de volgende vier voorstellen:

- een voorstel voor een richtlijn inzake de certificering van treinbestuurders die actief zijn op het communautaire spoorwegnet. De problematiek van de opleiding van treinbestuurders is nadrukkelijk een punt van bijzondere aandacht geweest tijdens het besluitvormingstraject over het tweede spoorwegpakket, mede op instigatie van het Europees Parlement
- een voorstel voor een verordening betreffende de rechten van de reizigers in het internationale treinverkeer
- een voorstel voor een richtlijn betreffende de openstelling van de markt voor personenvervoerdiensten
- een voorstel voor een verordening betreffende de kwaliteit van diensten op het gebied van het goederenvervoer over het spoor.

Voor deze vier voorstellen is een separaat BNC-fiche opgesteld.

In 2001 hebben Raad en Europees Parlement de maatregelen uit het eerste spoorpakket aangenomen. Met de maatregelen uit het eerste pakket zijn:

- de diensten voor internationaal goederenvervoer over het spoor voor concurrentie opgesteld;
- wordt een duidelijk en transparant kader geboden voor de toekenning van bevoegdheden op het gebied van tarifiering en infrastructuur;
- wordt iedere lidstaat verplicht tot oprichting van een controleorgaan.

Over het tweede spoorwegpakket hebben Raad en Europees Parlement in maart 2004 overstemming bereikt. Het tweede spoorwegpakket bestaat uit maatregelen die:

- technische en veiligheidseisen voor de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen harmoniseren;
- de interoperabiliteitseisen geleidelijk uitbreiden tot het gehele spoorwegnet;
- leiden tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau voor het verlenen van technische bijstand bij werkzaamheden op het gebied van interoperabiliteit en veiligheid
- per 2007 het recht op toegang tot de infrastructuur uitbreiden tot goederenvervoer binnen een lidstaat -(cabotage).

Rechtsbasis van het voorstel: n.v.t., betreft een mededeling

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: n.v.t.

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit: n.v.t., het betreft een mededeling.

Consequenties voor de EU-begroting: geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger: Strikt genomen niet van toepassing, betreft een mededeling. Zie fiches over separate voorstellen.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): n.v.t.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: n.v.t.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland heeft geen uitgesproken voorkeur voor behandeling van het derde spoorpakket als één pakket, omdat het pakket uit verschillende, uiteenlopende onderdelen bestaat. Ten aanzien van de voorstellen over passagiersrechten bij internationaal vervoer en liberalisering van internationaal personenvervoer bestaat grote terughoudendheid. Nederland is positiever over de andere onderdelen van dit pakket: het voorstel over certificering van machinisten en het voorstel over kwaliteitseisen voor het goederenvervoer. Voor een nadere uitwerking van het Nederlandse standpunt terzake wordt verwezen naar vier separate fiches over de verschillende onderdelen van het pakket.

Fiche 2: Richtlijn inzake certificering treinpersoneel

Titel:

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap

<i>Datum Raadsdocument:</i>	8 maart 2004
<i>Nr Raadsdocument:</i>	7 148/04
<i>Nr. Commissiedocument:</i>	COM(2004)142 def
<i>Eerstverantwoordelijk ministerie:</i>	Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.o.m. FIN, EZ, JUS, VROM en BZ

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Landtransport, Vervoer, Telecommunicatie en Energie Raad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Het voorstel regelt de afgifte van diploma's voor treinmachinisten. Onderscheid wordt gemaakt in rijbewijzen te verstrekken door de overheid en «aanvullende geharmoniseerde verklaringen» te verstrekken door de vervoerders en infrastructuurbeheerders. Daartoe worden de eisen geharmoniseerd en diploma's erkend door andere vervoermaatschappijen. De richtlijn regelt in een eerste fase de diplomering ten behoeve van het internationale treinverkeer, dus de erkenning tussen lidstaten. In de

tweede fase regelt de concept richtlijn de nationale erkenning, dus tussen vervoermaatschappijen in één land.

Rechtsbasis van het voorstel: art 71 EG-Verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie procedure

Instelling nieuw Comitologie-comité:

Bestaand comité van richtlijn 96/48, 01/16 en 04/49. Dit comité zal regelgevende bevoegdheden krijgen voor de technische eisen opgenomen in de annexes van de richtlijn.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief: het voorstel zal de interoperabiliteit van het rijdend personeel van internationaal spoorvervoer faciliteren, iets dat door de Lidstaten afzonderlijk niet te realiseren valt.

Proportionaliteit: positief. Gelet op het doel van het voorstel, de verbeterde mogelijkheid van grensoverschrijdende inzet van machinisten, is een richtlijn het geëigende middel.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de

rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

In de huidige situatie worden de diploma's verstrekt door de vervoerders aan hun medewerkers. Hieraan vooraf gaat een onderzoek door particuliere exameninstituten; deze exameninstituten hebben een overheids-erkenning. In het voorstel wordt de diplomering nu deels onder overheids-bemoeienis gebracht met de mogelijkheid tot uitbesteding aan derden. Het is mogelijk dat de bestaande exameninstituten gehandhaafd kunnen blijven, waarbij de afgifte van rijbewijzen onder Rijksverantwoordelijkheid gaat plaatsvinden. Verstrekking van de «aanvullende geharmoniseerde verklaringen» blijft bij de bedrijven uit de sector. Eventuele budgettaire consequenties, voor zover deze niet kunnen worden doorberekend aan de sector, worden gedekt binnen het beleidsverantwoordelijke departement.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

De inspectie van Verkeer en Waterstaat zal als «competent body» kunnen optreden om de rijbewijzen te gaan verstrekken, gebaseerd op een onderzoek door de erkende exameninstituten.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: 2 jaar na besluitvorming, door aanpassing van de spoorwegwet 2003. Er is geen aanleiding om de haalbaarheid van deze gebruikelijke termijn aan te vechten.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland beoordeelt dit voorstel positief en acht het vooral nuttig voor het internationale goederenvervoer per spoor. In het kader van spoor-goederencorridors is door vervoerders belang van Europese aanpak van rijbewijs onderschreven. Door verbeterde mogelijkheden van grensoverschrijdende inzet van machinisten wordt de doelmatigheid van het spoorvervoer verhoogd. Nederland plaatst wel vraagtekens bij de nood-

zaak om in de 2e fase nationaal vervoer ook onder het toepassingsbereik van de richtlijn te brengen. Uit oogpunt van eenheid in processen van rijbewijsverstrekking kan naar alle waarschijnlijkheid echter ook met dit onderdeel van de richtlijn worden ingestemd.

Van belang is het bevorderen van een goed functionerende Europese arbeidsmarkt voor machinisten waarbij het mogelijk is dat machinisten kunnen overstappen tussen vervoerders met erkenning van hun reeds opgedane kwalificaties.

Fiche 3: Verordening betreffende rechten en verplichtingen reizigers internationale treinverkeer

Titel:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer

<i>Datum Raadsdocument:</i>	8 maart 2004
<i>Nr Raadsdocument:</i>	7 149/04
<i>Nr. Commissiedocument:</i>	COM(2004)143
<i>Eerstverantwoordelijk ministerie:</i>	Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.o.m. JUS, FIN, EZ, VROM en BZ

Behandelingstraject in Brussel:

Raadswerkgroep Landtransport, Vervoer, Telecommunicatie en Energie-Raad.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

De Commissie constateert een afname in de internationale treindiensten in Europa, met name vanwege de concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen. De Commissie acht het noodzakelijk de kwaliteit van deze diensten te verbeteren door middel van de voorliggende verordening. Het voorstel omvat een pakket regels voor het versterken en verbeteren van de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale spoorvervoer.

Het voorstel bevat onder meer regels over de beschikbaarheid van informatie, het sluiten van de vervoerovereenkomst, de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen, schadevergoeding aan de reiziger, vergoeding in geval van vertraging, het vervoer van personen met verminderde mobiliteit, de kwaliteit van de vervoerdienst en de afhandeling van klachten.

Rechtsbasis van het voorstel: Art. 71 EG-Verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie procedure

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: gematigd positief. Indien het voor bepaalde onderwerpen nodig is dat de overheid regels aan het internationale spoorvervoer stelt, ligt een aanpak op Europees of internationaal niveau voor de hand. Hierbij is overigens op te merken dat Nederland het van belang acht dat daarbij eerst de mogelijkheden die het COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) biedt, ten volle worden benut.

Proportionaliteit: positief. Een verordening lijkt het geëigende middel om te bereiken dat in alle lidstaten spoorbedrijven aan dezelfde eisen voldoen en daar geen divergentie tussen is.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Een eerste beschouwing van het voorstel en raadpleging van NS laat zien dat het voorstel aanzienlijke administratieve lasten voor internationale spoorvervoerders met zich mee brengt. De Europese spoorvervoerders werken op dit moment gezamenlijk aan een globale indicatie van de hoogte van deze lasten. Ter illustratie kan worden vermeld dat het aantal reizigerskilometers afgenomen via NS Internationaal in 2003 ongeveer 4,7% van het totaal aantal reizigerskilometers van NS bedroeg. De omzet van internationale treintickets in Nederland laat sinds 2001 een dalende tendens zien. De verwachting is wel dat de opening van de hogesnelheidslijn een stijging van de vraag naar internationale treinreizen tot gevolg zal hebben.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Volgens het voorstel dient er een nationale instantie te worden aangewezen die onafhankelijk toezicht houdt op de uitvoering van de verordening.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

20 dagen na publicatiedatum; voorgesteld tijdspad nog niet bekend.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Het Nederlandse beleid gaat uit van een geringe bemoeienis van de overheid met het internationale personenvervoer per spoor. Nederland beschouwt dit vervoer als een activiteit, die op commerciële basis moet concurreren met andere modaliteiten, zoals het vliegverkeer of het internationale busvervoer. Voor het vliegverkeer is in februari 2004 een richtlijn vastgesteld waarin een aantal passagiersrechten rond instapweigering, annulering en vertraging is geregeld.

Een eerste beschouwing leert dat dit een complex voorstel betreft door de hoeveelheid van onderwerpen en het feit dat veel onderwerpen al op andere plaatsen zijn geregeld. Het voorstel heeft raakpunten met het nationale aansprakelijkheidsrecht, het nationale vervoersrecht en het bestaande systeem van klachtenafhandeling in de Wet personenvervoer. In internationaal verband heeft Nederland de COTIF gecodificeerd. Bovendien zijn veel van de onderwerpen al geregeld door de sector zelf, al dan niet door middel van gezamenlijke afspraken tussen vervoerders uit verschillende landen. De sector heeft naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie over de gebrekkige kwaliteit van de dienstverlening het initiatief genomen om e.e.a. nader uit te werken in een handvest.

Daarnaast zijn in de concessie met HSA afspraken vastgelegd over diverse onderwerpen uit de verordening.

Aandacht verdient de situatie waarbij een internationale treinreiziger gedurende zijn reis gebruik maakt van een binnenlandse trein, waarbij de situatie zou kunnen ontstaan dat voor verschillende reizigers in dezelfde trein verschillende rechtsregimes gelden.

Er zal per onderwerp zorgvuldig moeten worden gekeken naar de noodzaak en de mate waarin het opstellen van EU regels nodig is. Gelet op de voorziene administratieve lasten voor de vervoerders is een kosten-baten analyse daarbij noodzakelijk. Tevens zal het belang voor de reiziger van

voldoende transparantie over zijn rechtspositie daarbij moeten worden meegewogen. Voor dit laatste is tevens van belang dat de betreffende informatie voldoende toegankelijk is. Ook is een grondige juridische analyse noodzakelijk naar de relatie met het COTIF, het nationale recht en bestaande concessieafspraken. Op basis van al deze elementen kan vervolgens een nader standpunt worden ingenomen.

Fiche 4: Richtlijn betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap

Titel:

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap

Datum Raadsdocument: 8 maart 2004

Nr Raadsdocument: 7 147/04

Nr. Commissiedocument: COM(04)139

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
i.o.m. JUS, FIN, EZ, BZ en VROM

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Landtransport, Vervoer Telecommunicatie en Energie-Raad.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

De Commissie constateert een afname in de internationale treindiensten in Europa, met name vanwege de concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen. Op grond hiervan meent de Commissie dat het noodzakelijk is om nieuwe initiatieven te stimuleren door concurrentie tussen spoorwegondernemingen te introduceren. Op grond van richtlijn 91/440 is het nu reeds mogelijk voor spoorvervoerders om in andere landen internationale personenvervoerdiensten te verrichten. Het moet dan wel gaan om een samenwerkingsverband van twee spoorwegondernemingen uit de betreffende landen. Een dergelijke dienst kan echter niet worden gecombineerd met binnenlandse passagiers (cabotage). Het bestaan van deze mogelijkheid sinds 1991 heeft echter nauwelijks geleid tot de introductie van nieuwe internationale spoorvervoerdiensten. De Commissie beoogt met het onderliggende voorstel het opzetten van een concurrerende internationale dienst aantrekkelijker te maken. Het voorstel breidt de mogelijkheid om internationale diensten op te zetten uit tot alle spoorwegondernemingen in plaats van samenwerkingsverbanden. Bovendien introduceert het de mogelijkheid om binnenlandse reizigers mee te nemen in internationale treinen (cabotage). Daarbij heeft de Commissie een toelatingscriterium opgesteld waarmee zij bestaande openbare dienstcontracten beoogt te beschermen.

Rechtsbasis van het voorstel: Art. 71 EG

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: negatief. Nederland erkent dat het gewenst is dat de Commissie regels kan stellen voor het internationale spoorvervoer. In dit voorstel introduceert de Commissie echter een koppeling waardoor nationaal en internationaal personenvervoer in elkaar gaan overlopen. De vraag op welke wijze de binnenlandse markt voor personenvervoer per spoor moet worden geordend acht Nederland een nationale aangelegenheid. Het is niet gewenst dat de EU voor dit aspect regels stelt.

Proportionaliteit: positief. Gelet op het doel van de richtlijn, het verhogen

van de concurrentiemogelijkheden in het internationale personenvervoer per spoor, is een richtlijn het geëigende middel.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Mocht het voorstel ongewijzigd worden aangenomen dan heeft dit consequenties voor de marktordening van het personenvervoer per spoor. Het moeten toelaten van andere vervoerders (cabotage) zal tot een grotere coördinatielast leiden bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en bij inframanager Prorail. Volgens een eerste schatting zouden hier enkele fte's mee kunnen zijn gemoeid. Bestaande vervoerders die een exclusieve concessie bezitten voor binnenlands vervoer (met name NS en High Speed Alliance) worden geconfronteerd met inbreuken hierop door internationale vervoerders, en zouden kunnen verzoeken om herziening van hun (financiële) concessieafspraken. De omvang van de effecten is sterk afhankelijk van de toetredingsbereidheid van nieuwe bedrijven en derhalve moeilijk te kwantificeren. Budgettaire consequenties komen ten laste van het verantwoordelijke beleidsdepartement.

Ter illustratie kan worden vermeld dat het aantal reizigerskilometers afgenomen via NS Internationaal in 2003 ongeveer 4,7% van het totaal aantal reizigerskilometers van NS bedroeg. De omzet van internationale treintickets in Nederland laat sinds 2001 een dalende tendens zien. De verwachting is wel dat de opening van de hogesnelheidslijn een stijging van de vraag naar internationale treinreizen tot gevolg zal hebben.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Aanpassing van de Wet personenvervoer 2000; grotere toezichtinspanning Vervoerkamer Nma

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

Implementatietermijn: 18 maanden na vaststelling Lijkt haalbaar gelet op de datum van inwerkingtreding.

Voorgestelde datum inwerkingtreding: 1 januari 2010

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Het Nederlandse beleid voor de marktordening van het personenvervoer per spoor gaat uit van exclusieve bediening van een concessiegebied door één personenvervoerder. Onder andere in de nota *De derde eeuw spoor* (Kamerstukken II, 1998–1999, nr 26 464) is deze keuze nader beargumenteerd. De belangrijkste argumenten voor deze keuze zijn:

- Het Nederlandse netwerk kent een complexe samenhang en veel, dicht bij elkaar gelegen stations. Eén vervoerder is beter in staat om in een dergelijk netwerk het vervoer en de samenhang daartussen te optimaliseren. De samenhang in het netwerk zal minder tot zijn recht komen bij concurrentie op het spoor. Daarnaast zal de betrouwbaarheid van het netwerk gebaat zijn bij een situatie met één vervoerder.
- In het buitenland is nog weinig ervaring opgedaan met marktordening waarbij meerdere vervoerders op hetzelfde spoor personenvervoer verzorgen.
- Onderzoek van de OESO naar de herstructurering van de spoorweg-

- sector in een aantal landen heeft uitgewezen dat de pogingen om concurrentie op het spoor te realiseren tot 1998 waren mislukt.
- Het reizigersvervoer per spoor heeft een belangrijke rol in het verkeers- en vervoerbeleid. De situatie van één vervoerder op een netwerk biedt meer mogelijkheden tot het stellen van voorwaarden aan de gewenste vervoersvoorziening dan concurrentie op het spoor.
 - De implementatie van concurrentie op het spoor is zeer gecompliceerd vanwege de noodzakelijke overgangsrechten voor een «zachte landing» van de zittende vervoerders.
 - De bestuurs- en beheerslast voor de overheid zal geringer zijn wanneer één vervoerder het vervoer verzorgt op een netwerk.

In 2003 is door het Nederlandse parlement de Concessiewet personenvervoer per trein aangenomen. Deze wet legt, in lijn met het bovenstaande, de keuze vast voor een stelsel van marktordening door middel van exclusieve concessies. Het vervoer op de hogesnelheidslijn is door Nederland reeds via een Europese aanbestedingsprocedure gegund aan HSA voor een periode van vijftien jaar. Daarnaast heeft Nederland reeds geruime tijd geleden een begin gemaakt met de aanbesteding van regionale spoorconcessies. Voor het vervoer op het hoofdrailnet zal een exclusieve concessie met een looptijd tot 2015 worden verleend aan de NS.

Het onderhavige voorstel van de Commissie heeft tot gevolg dat, onder voorwaarden, buitenlandse vervoerders moet worden toegestaan om ook binnenlands vervoer te kunnen aanbieden (cabotagevervoer). Dit leidt tot de situatie dat meerdere vervoerders op hetzelfde traject personenvervoer kunnen verrichten. Een trein die al net over de grens zou starten, bijvoorbeeld in Antwerpen, en naar Amsterdam rijdt, heeft dan de volledige vrijheid om alle stations op dit traject te bedienen. Dit raakt de bestaande concessies van NS en HSA alsmede de regionale spoorconcessies. De ontwerprichtlijn heeft zowel betrekking op hogesnelheidsspoor als op conventioneel spoor.

Het uitgangspunt van concurrentie op het spoor, zoals dat wordt voorgesteld in deze richtlijn is strijdig met het systeem van de Concessiewet, dat uitgaat van de aanbesteding van exclusieve concessies. Nederland houdt vast aan de uitgangspunten van de Concessiewet en acht dit voorstel dan ook niet gewenst.

Fiche 5: Verordening betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen goederenvervoer per spoor

Titel:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor

Datum Raadsdocument: 8 maart 2004

Nr Raadsdocument: 7 150/04

Nr. Commissiedocument: COM(2004)144

Eerstverantwoordelijk ministerie: V&W in nauwe samenwerking met JUS i.o.m. FIN, EZ, BZ en VROM

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Transport en Vervoer, Telecommunicatie en Energie Raad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Dit voorstel beoogt de kwaliteit en betrouwbaarheid van spoorgoederenvervoersdiensten te verbeteren.

De Commissie stelt voor dat in de vervoerovereenkomst verplicht de in de Verordening geregelde minimumeisen en compensatiebepalingen worden opgenomen. Deze verplichte bedingen leiden tot het volgende. De spoorwegonderneming wordt verplicht in geval van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen schadevergoeding te betalen tot maximaal € 75 per verloren of beschadigde kilogram (brutogewicht). In geval van vervoer van gesloten treinen (de klant koopt bij de spoorwegonderneming tractie voor minstens één door de klant samengestelde trein) is de spoorwegonderneming gehouden een vergoeding van minstens 5% en hoogstens 25% van de vervoerprijs te betalen in geval de goederen met vertraging worden afgeleverd. De spoorwegonderneming en de klant kunnen overeenkomen dat in geval van verlies de door de klant opgegeven waarde van goederen die hoger is dan de maximumvergoeding, wordt vergoed. Ook kan de klant aangeven een bijzonder belang te hebben bij de aflevering van de goederen, in welk geval de spoorwegonderneming naast de vergoeding voor de schade tengevolge van verlies, beschadiging of vertraging, het bedrag van het bijzonder belang vergoedt tot ten hoogste de opgegeven waarde van de goederen. Voorts dient de spoorwegonderneming gevolgschade te vergoeden van het niet tijdig afleveren van de goederen (tot 4 maal de vervoerprijs). Andere verplichtingen die uit het voorstel voortvloeien zijn de compensatie bij gebrekkige informatie over vertragingen, de compensatie bij annulering van treinen door de spoorwegonderneming dan wel de klant en de verplichte monitoring van de kwaliteit van dienstverlening. Als de infrastructuur-beheerder verantwoordelijk is voor de omstandigheden die ertoe hebben geleid, dat de spoorwegonderneming op grond van deze verordening verplicht was compensatie te betalen aan de klant, dan kan de spoorwegonderneming dit bedrag verhalen op de infrastructuurbeheerder.

Reden voor het invoeren van een verplichte compensatie is dat er in de spoorgoederenmarkt in Europa sprake is van marktfalen. Door de nog geringe concurrentie tussen spoorvervoerders hebben in veel gevallen de spoorvervoerders een dominante marktpositie ten opzichte van de verladers. Verladers zijn daardoor niet altijd in staat om gewenste afspraken te maken over compensatie en gevolgschade in geval van te late aflevering van de goederen. Dit komt omdat de verladers (op korte termijn) geen andere mogelijkheden hebben om het vervoer bij andere vervoerders en/of vervoersmodaliteiten onder te brengen. Het antwoord op dit marktfalen is het introduceren van marktwerking in het aanbod van spoorgoederenvervoersdiensten. Deze marktwerking wordt momenteel langzaam geïntroduceerd, waardoor de concurrentie – nodig voor een betere dienstverlening – nog onvoldoende ontwikkeld is. Het voorstel probeert daarom kwaliteit te stimuleren door bij gebrek aan kwaliteit de spoorwegonderneming te verplichten compensatie te geven.

Teneinde de spoorwegonderneming in staat te stellen aan de kwaliteitseisen te voldoen, moet de spoorwegonderneming ook verhaal kunnen nemen op de infrastructuurbeheerder die verantwoordelijk is voor gebeurtenissen waardoor de spoorwegonderneming de kwaliteit van haar dienstverlening niet kan handhaven.

Rechtsbasis van het voorstel: art. 71 EG-Verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie procedure

Instelling nieuw Comitologie-comité: Nee

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief. Voor internationaal vervoer heeft de EU een duidelijke

lijke rol, zij het dat de vervoerovereenkomst en met name de aansprakelijkheid voor het internationaal goederenvervoer per spoor is geregeld in het internationale verdrag COTIF. Het voorstel betreft internationaal en nationaal spoorgoederenvervoer. In de Nederlandse situatie is meer dan 80% van het spoorgoederenvervoer internationaal. Aangezien de productiewijze van internationaal spoorgoederenvervoer en nationaal spoorgoederenvervoer onderling nauw verweven zijn, is er een sterke reden om voor internationaal en nationaal vervoer gelijke regels te hebben. *Proportionaliteit*: positief. Gekozen is voor gebruik van het instrument van de verordening om een eenduidige toepassing van regelgeving tussen vervoerder en verladers te waarborgen. Aangezien het spoorgoederenvervoer voor een groot deel internationaal van aard is, is dit een logische keuze.

Echter wettelijk ingrijpen op het gebied van de aansprakelijkheden tussen vervoerder en verlader is een vergaand instrument en is in een goed functionerende open markt niet wenselijk.

Hoewel kwaliteitsverbetering (m.n. betrouwbaarheid van diensten) nodig is om marktpositie van het spoorgoederenvervoer te behouden en verbeteren is de verwachting dat met het voortgaande liberaliseringsproces van het spoorgoederenvervoer concurrentie op kwaliteit zal toenemen. Doelstelling is daarmee te komen tot een marktsituatie waarbij marktpartijen (vervoerders, verladers) zelf deze afspraken over vervoerskwaliteit maken. Alleen in een overgangperiode naar de werkende open markt is een wettelijke regeling denkbaar. Voor de relatie spoorvervoerder-infrastructuurbeheerder bestaat een meer permanente behoefte aan een regeling voor aansprakelijkheid.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

In een studie heeft de Commissie de economische kosten en baten van het voorstel laten doorrekenen¹ voor de spoorwegsector: er is een positief saldo van € 70 miljoen voor de EU-15. Kosten bestaan uit administratieve kosten van monitoring en uitbetaling compensaties. Administratieve kosten zijn relatief gering (€ 0,6 miljoen) omdat compensaties kunnen worden toegekend aan verladers van complete treinen (en niet zoals in het reizigersvervoer aan alle individuele vertraagde reizigers). Als baten worden aangemerkt een kostenefficiëntere productiewijze als gevolg van een hogere punctualiteit van de aflevering en het kunnen aantrekken van meer lading door verbeterde kwaliteit. Veronderstelling is hierbij dat de compensaties voldoende incentive bieden voor het verbeteren van de punctualiteit door de spoorvervoerders.

Het genoemde bedrag van € 70 miljoen per jaar geldt voor de gehele spoorwegsector in de EU-15 en betreft zowel de spoorvervoerders als de infrastructuurbeheerders. De infrastructuurbeheerders zijn aansprakelijk voor hun aandeel in de veroorzaakte vertragingen. Kritisch zal moeten worden gezien wat de consequenties zijn van de voorliggende verordening voor financiering van de infrastructuurbeheerder.

Meer indirecte effecten van het verbeteren van de punctualiteit zijn lagere kosten voor het verladende bedrijfsleven en betere benutting van de spoorinfrastructuur.

¹ Landwell report zie website
<http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/research/doc/landwell-final-fr.pdf>.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

In de COTIF-CIM 1999 (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) worden o.a. regels gesteld over het betalen van compensatie aan klanten indien er sprake is van verlies of beschadiging van de goederen en indien de toegestane transporttijd is overschreden. De toegestane transporttijd is gedefinieerd als het afleggen van 400 km per 24 uur. Dit komt overeen met een gemiddelde snelheid van 16,6 km/u.

De voorgestelde verordening betekent een verandering ten opzichte van de COTIF-CIM op de volgende punten:

- De transporttijd moet worden overeengekomen tussen verlader en vervoerder (art. 8 Verordening). De CIM 1999 kent deze regel ook, maar voorziet daarnaast in een maximum transporttijd van 400 km per 24 uur (art 16 CIM);
- Wordt de transporttijd overschreden, dan moet de vervoerder de in vervoerovereenkomst bedongen compensatie aan de verlader betalen (art 8 lid 1 aanhef Verordening). De te betalen compensatie mag in geval het gesloten treinen betreft niet lager zijn dan 5 en niet hoger dan 25% van de te betalen prijs voor het transport. Deze bepaling eist niet dat enige schade is geleden. De CIM 1999 kent niet een dergelijke bepaling;
- In het geval er gevolgschade is door te late aflevering van de goederen is de vervoerder hiervoor aansprakelijk tot een maximum bedrag van 4 maal de overeengekomen transportprijs. Deze compensatie komt bovenop de compensatie van art 8 Verordening (overschrijding transporttijd). De CIM 1999 beperkt de vergoeding van schade tengevolge van vertraging met inbegrip van de gevolgschade eveneens tot viermaal de vrachtprijs (art 33 CIM 1999); met dien verstande dat deze vergoeding niet komt bovenop de vergoeding voor verlies van de goederen. De vergoeding komt wel bovenop de vergoeding voor beschadiging mits deze niet het gevolg is van de vertraging;
- De maximaal te betalen schadevergoeding voor beschadigde of verloren goederen wordt verhoogd tot € 75 per kg (art. 6 en 7 Verordening); CIM 99 gaat uit van 17 rekeneenheden (art. 30 par 2 CIM 1999). Partijen kunnen ook overeenkomen dat de werkelijke waarde vergoed wordt (art. 13 Verordening en art. 34 CIM 1999);

In Nederland bestaat het voornemen ook voor het nationale vervoer de bepalingen van CIM 1999 te laten gelden ten einde een gelijkklopend regime van aansprakelijkheden voor internationaal vervoer en nationaal vervoer te bewerkstelligen. Daartoe wordt thans een wijziging van het Burgerlijk Wetboek voorbereid. De geschetste verschillen tussen COTIF-CIM en het Commissie-voorstel bestaan dus ook tussen de voorgenomen wijzigingen in het BW en het Commissievoorstel. Nu het tijdspad van de totstandkoming van onderhavige Verordening nog onzeker is, wordt voorts nog voortgegaan met de voorgenomen wijzigingen van het BW voor wat betreft nationaal spoorgoederenvervoer.

Aangezien voorliggend voorstel een verordening betreft is implementatie in de Nederlandse wetgeving niet aan de orde. Indien de verordening aangenomen wordt, zal gezien moeten worden in hoeverre de voorgenomen wijzigingen van het BW aanpassing behoeven.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

Verordening treedt in werking 20 dagen na publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie. Gezien de uitbreiding van de EU per 1 mei 2004,

het aantreden van een nieuw Europees Parlement in 2004 en een nieuwe Commissie is het niet waarschijnlijk dat besluitvorming op korte termijn wordt afgerond. Dat brengt mee dat de vervoersector vermoedelijk nog enige tijd krijgt om zich op de komende verordening in te stellen. Of de voorbereidingstijd voldoende is moet mede worden gezien in het licht van het politieke akkoord over de uiteindelijke inhoud van de verordening.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Voorafgaande aan besluitvorming over dit onderwerp zal het ministerie van V&W de markt (Infrastructuurbeheerder, spoorgoederenvervoerders en verladers) consulteren over hun belangen aangaande het voorliggende voorstel.

Het Nederlandse spoorgoederenvervoer is voor meer dan 80% internationaal. Vertragingen zijn een groot probleem, zoals ook vervoerders en infrastructuurbeheerders hebben vastgesteld in hun samenwerking ten aanzien van de corridor Rotterdam-Milaan. De UIRR (Internationale Unie voor Gecombineerd Rail-Wegvervoer) stelde vast dat in 2002 52% van zijn intermodale treinen meer dan 30 minuten te laat arriveerde. Gevolgen zijn verstoorde productieprocessen bij spoorvervoerders en verladers en een minder optimale benutting van de spoorweginfrastructuur.

Momenteel zijn regelingen voor compensaties voor vertragingen tussen vervoerder en verlader geen algemeen gebruik. De Europese vereniging van verladers dringt al langere tijd aan op afspraken met vervoerders over compensaties bij vertragingen maar is niet tevreden met de voortgang tot nu toe.

Het verbeteren van de punctualiteit van de aflevering van het spoor is van essentieel belang voor het behouden en verstevigen van de marktpositie van het internationaal spoorgoederenvervoer. Bovendien kan verbetering van de betrouwbaarheid een positief effect hebben op de benutting en exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Ook voor het toekomstig gebruik van de Betuweroute is dat cruciaal.

Het is voor Nederlandse spoorvervoerders en verladers van belang om aangaande compensaties bij vertragingen een eenvormig wettelijk kader te hebben voor internationaal en nationaal spoorgoederenvervoer. Voor internationaal opererende spoorvervoerders is het wenselijk dat de aansprakelijkheden bij vertragingen van de infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk eenduidig is geregeld. Het is daarbij in het Nederlands belang om de kosten van de infrastructuurbeheerder beheersbaar te houden.

In de reeds vermelde consultatie van vervoerders en verladers zullen ook de belangen ten aanzien van de verhoging tot € 75 per kg bij verlies van de goederen inzichtelijk moeten worden gemaakt.

Fiche 6: Mededeling inzake gemeenschappelijke doelstellingen voor beter begrip en kennis jongeren

Titel:

Mededeling van de Commissie aan de Raad: Follow-up van het witboek «Een nieuw elan voor Europa's jeugd». Voorstel tot gemeenschappelijke doelstellingen voor een beter begrip en kennis van jongeren als antwoord op de resolutie van de Raad van 27 juni 2002 over het nieuwe kader voor Europese samenwerking in jeugdzaken

<i>Datum Raadsdocument:</i>	5 mei 2004
<i>Nr Raadsdocument:</i>	9 183/04
<i>Nr. Commissiedocument:</i>	COM(2004) 336 definitief
<i>Eerstverantwoordelijk ministerie:</i>	Ministerie van VWS i.o.m. OCW, FIN, SZW en IPO

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Jeugd, Onderwijs, Jeugd en Cultuurraad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Deze mededeling ligt in het verlengde van het op 21 november 2001 door de Commissie goedgekeurde witboek over jeugd¹ en de Resolutie van de Raad van 27 juni 2002 over het nieuwe kader voor samenwerking in jeugdzaken². De Raad pleit in deze resolutie voor de toepassing van de open coördinatiemethode op vier prioriteiten (participatie van jongeren; informatie aan jongeren; vrijwilligersactiviteiten door jongeren; en een beter begrip en kennis van jongeren). De Commissie heeft overeenkomstig dit mandaat eerst gemeenschappelijke doelstellingen inzake participatie van en informatie aan jongeren voorgesteld. De Raad heeft deze doelstellingen in een resolutie van 25 november 2003 goedgekeurd. De Commissie stelt in deze mededeling gemeenschappelijke doelstellingen voor een beter begrip en kennis van jongeren voor. Het voorstel is gebaseerd op de antwoorden van de lidstaten op vragen over hun specifieke situatie en hun verwachtingen op Europees vlak.

Het voorstel is gebaseerd op de overkoepelende doelstelling om een samenhangende, relevante en kwalitatieve kennisruimte op jeugdterrein in Europa realiseren t.b.v. doeltreffende toekomstige beleidsvorming. Daartoe worden vier gemeenschappelijke doelstellingen voorgesteld, elk met een component op nationaal en international niveau:

- Inventarisatie van de bestaande kennis op prioritaire terreinen van het jeugdbeleid (te weten participatie, informatie en vrijwilligersactiviteiten) en uitvoering van maatregelen ter aanvulling en actualisering van deze kennis en vereenvoudiging van de toegang ertoe;
- Inventarisatie van bestaande kennis op andere, voor het jeugdbeleid relevante prioritaire terreinen en uitvoering van maatregelen ter aanvulling en actualisering van deze kennis en vereenvoudiging van de toegang ertoe;
- Garanderen van de kwaliteit, mogelijkheid tot vergelijking en relevantie van kennis op het terrein van het jeugdbeleid door het gebruik van adequate methoden en instrumenten;
- Vereenvoudiging en bevordering van gedachtewisselingen, overleg en netwerken om meer bekendheid te geven aan kennis op het terrein van de jeugd en vooruit te lopen op toekomstige behoeften.

Het gaat hier om een beleidsterrein waarop de lidstaten bevoegd zijn en blijven. Lidstaten kunnen door informatie uitwisseling en door o.a. het uitwisselen van *best practices*, een bijdrage leveren aan deze gemeenschappelijke doelstellingen.

De Commissie stelt verder voor dat de lidstaten de Commissie bij het uitbrengen van verslag over respectievelijk de prioriteiten «participatie» en «informatie» eind 2005 en over de prioriteit «vrijwilligersactiviteiten» eind 2006 in kennis stellen van de concrete resultaten van de implementatie van de eerste gemeenschappelijke doelstelling. In het kader van bovengenoemde verslagen dienen de lidstaten de Commissie ook in kennis te stellen van hun maatregelen om te voldoen aan de derde en vierde gemeenschappelijke doelstelling van de prioriteit «beter begrip en kennis van jongeren». Tenslotte zullen de lidstaten eind 2008 de

¹ Witboek van de Commissie «Een nieuw elan voor Europa's jeugd», COM (2001) 681 def.

² Resolutie van de Raad en van de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad van 27 juni 2002 bijeen, over het kader voor Europese samenwerking in jeugdzaken (2002/C 168/02).

Commissie op de hoogte stellen van de concrete resultaten van de implementatie van de tweede gemeenschappelijke doelstelling.

In het kader van dit verslag dienen de lidstaten de Commissie ook in kennis te stellen van hun maatregelen om te voldoen aan de derde en vierde gemeenschappelijke doelstelling van de prioriteit, te weten «beter begrip en kennis van jongeren».

De Commissie zal voor de Raad een op deze informatie gebaseerd voortgangsverslag opstellen. Aan de hand van de voorstellen van de Commissie zal de Raad de gemeenschappelijke doelstellingen voor deze prioriteit bekrachtigen, aanpassen of wijzigen.

Rechtsbasis van het voorstel: n.v.t., betreft een mededeling.

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: n.v.t.

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: in dit stadium n.v.t. De subsidiariteit zal in een vervolgstadium nauwlettend bekeken dienen te worden. Het gaat hier immers om een beleidsterrein waarop de lidstaten bevoegd zijn en blijven. Lidstaten kunnen wel door uitwisseling van informatie en best practices een bijdrage leveren aan deze gemeenschappelijke doelstellingen.

Proportionaliteit: in dit stadium n.v.t. De proportionaliteit zal in een vervolgstadium nauwlettend bekeken dienen te worden.

Consequenties voor de EU-begroting:

Strikt genomen n.v.t., omdat het een mededeling betreft.

Nederland zal de Commissie vragen precies aan te geven wat het financiële beslag van toekomstige voorstellen zal zijn.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Strikt genomen n.v.t., omdat het een mededeling betreft.

Eventuele financiële consequenties komen ten laste van de begrotingen van de beleidsverantwoordelijke departementen, te weten VWS en OCW. Nederland zal de Commissie vragen meer informatie beschikbaar te stellen over de te ondernemen activiteiten voor het behalen van de doelstellingen en de mogelijke financiële consequenties die daaruit volgen. Daarnaast zal in de tweede helft van 2004 door de departementen een raming moeten worden gegeven van de mogelijke kosten en voorstellen voor dekking.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: n.v.t.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Kennisbeleid voor jeugd is in vele landen nog in ontwikkeling. Nationale ontwikkelingen op dit punt kunnen worden afgestemd met het voorstel van de Commissie. In principe kan Nederland in grote lijnen instemmen met de mededeling. De tijdsplanning is krap, in Nederland wordt dit uitge-

werkt via het opstellen van de Landelijke Jeugdmonitor (LJM) en gebaseerd op de huidige infrastructuur van het kennisbeleid. De doelstellingen van het EU-voorstel worden meegenomen in de LJM. EU moet het voortouw nemen, bijvoorbeeld op het terrein van begripsomschrijvingen en het toegankelijk maken van best practices, om de beoogde eenheid te bewerkstelligen tussen lidstaten. Nederland zal aan de Commissie meer duidelijkheid vragen over de budgettaire consequenties op EU en Nationaal niveau.

Fiche 7: Mededeling inzake gemeenschappelijke doelstellingen vrijwilligersactiviteiten jongeren

Titel:

Mededeling van de Commissie aan de Raad: Follow-up van het witboek «Een nieuw elan voor Europa's jeugd». Voorstel tot gemeenschappelijke doelstellingen voor vrijwilligersactiviteiten door jongeren als antwoord op de resolutie van de Raad van 27 juni 2002 over het kader voor Europese samenwerking in jeugdzaken

<i>Datum Raadsdocument:</i>	5 mei 2004
<i>Nr Raadsdocument:</i>	9 182/04
<i>Nr. Commissiedocument:</i>	COM (2004)337 definitief
<i>Eerstverantwoordelijk ministerie:</i>	Ministerie van VWS i.o.m. OCW, SZW, FIN en IPO

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Jeugd, Onderwijs-, Cultuur- en Jeugdraad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Deze mededeling ligt in het verlengde van het op 21 november 2001 door de Commissie goedgekeurde witboek over jeugd¹ en de Resolutie van de Raad van 27 juni 2002 over het nieuwe kader voor samenwerking in jeugdzaken². De Raad pleit in deze resolutie voor de toepassing van de open coördinatiemethode op vier prioriteiten (participatie van jongeren; informatie aan jongeren; vrijwilligers-activiteiten door jongeren; en een beter begrip en kennis van jongeren). De Commissie heeft overeenkomstig dit mandaat eerst gemeenschappelijke doelstellingen inzake participatie van en informatie aan jongeren voorgesteld. De Raad heeft deze doelstellingen in een resolutie van 25 november 2003 goedgekeurd.

De Commissie stelt in deze mededeling gemeenschappelijke doelstellingen voor vrijwilligersactiviteiten door jongeren voor. Het voorstel is gebaseerd op de antwoorden van de lidstaten op vragen over hun specifieke situatie en hun verwachtingen op Europees vlak. Voorgesteld wordt een algemene doelstelling voor vrijwilligersactiviteiten door jongeren te formuleren om actief burgerschap en het solidariteitsgevoel van jongeren te stimuleren door vrijwilligersactiviteiten te ontwikkelen, bevorderen en te erkennen. Hiervoor moeten transparantie van bestaande mogelijkheden worden vergroot, obstakels uit de weg worden geruimd, vrijwilligersactiviteiten erkend en gepromoot worden.

Voorgesteld wordt dat lidstaten informatie over vrijwilligersactiviteiten verzamelen en deze activiteiten stimuleren en ondersteunen. Tevens zouden lidstaten belemmeringen voor het verrichten van vrijwilligerswerk in andere landen moeten opheffen, zoals een gebrek aan sociale bescherming en overbodige bureaucratie. Daarnaast zouden vrijwilligers beloond moeten worden door erkenning van hun niet-formeel leren. . Certificaten, beloningen, prijzen en andere (financiële) *incentives* komen hiervoor in aanmerking.

¹ Witboek van de Commissie «Een nieuw elan voor Europa's jeugd», COM (2001) 681 def.

² Resolutie van de Raad en van de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad van 27 juni 2002 bijeen, over het kader voor Europese samenwerking in jeugdzaken (2002/C 168/02).

Het gaat hier om een beleidsterrein waarop de lidstaten bevoegd zijn en blijven. Lidstaten kunnen door uitwisseling van informatie en best practices een bijdrage leveren aan deze gemeenschappelijke doelstellingen. Uiterlijk eind 2006 moeten de lidstaten rapporteren.

Rechtsbasis van het voorstel: n.v.t., betreft een mededeling.

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: n.v.t.

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: in dit stadium n.v.t., betreft een mededeling De subsidiariteit zal in een vervolgstadium nauwlettend bekeken dienen te worden. Het gaat hier immers om een beleidsterrein waarop de lidstaten bevoegd zijn en blijven. Lidstaten kunnen wel door uitwisseling van informatie en best practices een bijdrage leveren aan deze gemeenschappelijke doelstellingen.

Proportionaliteit: in dit stadium n.v.t. De proportionaliteit zal in een vervolgstadium nauwlettend bekeken dienen te worden.

Consequenties voor de EU-begroting:

Geen. Nederland zal de Commissie vragen precies aan te geven wat het financieel beslag van de toekomstige voorstellen zal zijn

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Eventuele financiële consequenties komen ten laste van de begrotingen van de beleidsverantwoordelijke departementen, te weten VWS, SZW en OCW. Nederland zal de Commissie vragen meer informatie beschikbaar te stellen over de te ondernemen activiteiten voor het behalen van de doelstellingen en de mogelijke financiële consequenties die daaruit volgen. Daarnaast zal in de tweede helft van 2004 door de betrokken departementen een raming worden gemaakt van de mogelijke kosten en voorstellen voor dekking.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: n.v.t.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Algemeen: vanuit Nederland is er steun voor de ingezette lijn in de Mededeling. Deze sluit aan bij ontwikkelingen op het gebied van beleid rond jeugdvrijwilligerswerk in Nederland, zoals de Stimuleringsregeling vrijwilligerswerk voor en door jeugd van juni 2004 en een extra subsidie aan CiviQ voor verdere kennisontwikkeling op dit terrein. CiviQ, instituut voor vrijwillige inzet, houdt zich bezig met kennisontwikkeling rond vrijwilligerswerk.

Op twee punten heeft Nederland een andere opstelling:

- Nederland is geen voorstander van het materieel belonen/betalen van vrijwilligerswerk. Het karakter betreft immers vrijwillige inzet, waarbij de beloning grotendeels immaterieel is. Voorzover er al van materiële beloning sprake moet zijn is dit nationaal terrein.

- Daarnaast zet Nederland vraagtekens bij de formele erkenning van vrijwilligerswerk als volledige dagbesteding naast opleiding of werk. Immers, jongeren in Nederland gaan in principe óf naar school, óf ze werken. Vrijwilligerswerk kan daarmee een onderdeel zijn van de opleiding (bijvoorbeeld in maatschappelijke stages), als secundaire arbeidsvoorwaarde onderdeel van het werk, of een opstap voor werkloze jongeren om betaald werk te vinden. Vrijwilligerswerk blijft echter bovenal een activiteit in de vrije tijd.

Aandacht moet worden gegeven aan het feit dat jongeren van buiten Nederland die hier tijdelijk zijn in verband met vrijwilligerswerk geen beroep moeten kunnen doen op de Wet werk en bijstand. Een beroep op dit sociale vangnet moet een beperkende voorwaarde in de vergunning tot verblijf zijn. Ook aandachtspunt is de Wet arbeid vreemdelingen (Wav) die toegang tot Nederland voor personen uit landen buiten de EU-/EER-lidstaten niet toestaat als het alleen voor vrijwilligerswerk is. In tegenstelling tot de Mededeling van de Commissie wordt in de conceptresolutie niet expliciet over deze groep gesproken.

De inzet is: aanpassing van de teksten, zodat voldoende ruimte bestaat voor eigen nationale invulling op bovenstaande punten. Er zal bovendien aan de Commissie een verzoek worden gedaan om duidelijkheid te geven over eventuele Europese en nationale financiële consequenties.

Fiche 8: Verordening tot oprichting van een Communautair Bureau voor visserijcontrole

Titel:

Voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van een Communautair Bureau voor visserijcontrole en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2847/93 tot invoering van een controleregeling voor het gemeenschappelijk visserijbeleid

Datum Raadsdocument: 4 mei 2004

Nr Raadsdocument: 9 149/04

Nr. Commissiedocument: COM (2004) 289

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van LNV i.o.m. BZ, FIN en JUS

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep visserij intern, Landbouw- en Visserijraad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Bij de hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) eind 2002 heeft controle en handhaving een prominente plaats in de basisverordening gekregen. In dat licht heeft de Commissie voor de periode 2003 tot en met 2005 een actieplan opgesteld dat gericht is op een doeltreffender gebruik van nationale controlemiddelen en de ontwikkeling van specifieke controleprogramma's met daarin prioriteiten en benchmarks voor inspectie en controle. Voorts is besloten een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden tot het opzetten van een gezamenlijke inspectiestructuur te verrichten. Deze haalbaarheidsstudie wordt momenteel uitgevoerd en de resultaten daarvan worden in september verwacht. Op 16 december 2003 heeft de Europese Raad vooruitlopend op de uitkomsten van de haalbaarheidstudie besloten tot de oprichting van een communautair controlebureau voor de visserij. De Commissie is daarbij verzocht om uiterlijk maart 2004 een voorstel in te dienen. Met het voorliggende voorstel voor een verordening tot oprichting van een Communautair Bureau voor visserijcontrole voldoet de Commissie aan dit verzoek.

Het huidige voorstel strekt tot oprichting van een Communautair Bureau voor visserijcontrole (hierna: Bureau) dat gevestigd zal worden in Spanje. Het heeft tot doel een operationele coördinatie van de visserijcontroles en -inspecties van de lidstaten, en de lidstaten bij te staan bij hun samenwerking, teneinde te voldoen aan de regels van het GVB. Hierdoor draagt het voorstel bij aan de duurzame exploitatie van levende aquatische hulpbronnen en aan het zorgen voor gelijke voorwaarden voor de gehele bij deze exploitatie betrokken visserijsector, waardoor de concurrentievervalsing afneemt.

De voornaamste voorgestelde taken van het Bureau zijn:

- Bijstand verlenen aan lidstaten bij de nakoming van de internationale verplichtingen op het terrein van inspectie en controle die voortvloeien uit tussen de Gemeenschap en derde landen gesloten overeenkomsten.
- De organisatie van de operationele coördinatie van de nationale controle- en inspectiemiddelen (mede) ten behoeve van een gezamenlijk inzet van die middelen. Het Bureau stelt in overleg met de betrokken lidstaten gezamenlijke inzetplannen vast. De lidstaten zijn vervolgens verplicht de controle- en inspectiemiddelen, zoals vastgesteld in het inzetplan ter beschikking te stellen en dienen die middelen overeenkomstig het inzetplan en de instructies van het Bureau aan te wenden.
- Het aan lidstaten op contractbasis verlenen van diensten die betrekking hebben op controle en inspectie van de visserij in communautaire of internationale wateren (bijv. ter beschikking stellen van waarneemers).
- Bijstand verlenen aan de lidstaten om hen beter in staat te stellen aan hun verplichtingen in het kader van het GVB te voldoen (bijv. opzetten van een opleiding voor de instructeurs van de inspecteurs en het uitwerken van gezamenlijke operationele procedures).

Het Bureau heeft een raad van bestuur waarin naast vertegenwoordigers van de lidstaten (met vaartuigen die actief zijn in de zeevisserij) en de Commissie tevens vertegenwoordigers van de visserijsector zitting hebben. De raad van bestuur heeft als voornaamste taak het vaststellen van het werkprogramma van het Bureau. De raad van bestuur is niet betrokken bij de dagelijkse leiding van het Bureau, deze is in handen van een door de raad van bestuur benoemde uitvoerend directeur. De uitvoerend directeur neemt onder meer de maatregelen en besluiten ter uitvoering van de aan het Bureau toegekende taken.

Rechtsbasis van het voorstel: art. 37 van het EG-Verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Raad: gekwalificeerde meerderheid EP: advies

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: Positief. Een gelijkwaardig niveau van controle en handhaving is volgens Nederland van essentieel belang in het kader van het streven naar een Level Playing Field en in het bijzonder voor het draagvlak van het GVB. Een Communautair bureau voor visserijcontrole dat onder meer als taak heeft de operationele coördinatie van de visserijcontroles en inspecties van de lidstaten te organiseren, kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Daarbij wordt opgemerkt dat controle en handhaving van het GVB de verantwoordelijkheid blijft van de lidstaten. Daarbij is relevant of het Bureau een coördinerende of direct sturende rol gaat vervullen.

Proportionaliteit: twijfelachtig. Het doel rechtvaardigt het middel – een

verordening tot oprichting van het Bureau. Punt van aandacht zijn echter de uiteindelijke bevoegdheden en taken van het Bureau. Van belang is in welke mate het voorstel de lidstaten keuzevrijheid laat bij de inzet en prioritering van de nationale controle- en inspectiemiddelen. Op dat punt is het voorstel nog onduidelijk.

Consequenties voor de EU-begroting:

Om de functionele autonomie en onafhankelijkheid van het Bureau te garanderen, zou het een eigen begroting krijgen waarvan de inkomsten komen uit een communautaire bijdrage en uit betalingen voor door het Bureau verleende contractuele diensten. Voor de communautaire bijdrage van het Bureau zou een nieuwe begrotingslijn worden ingevoerd. Het voorgesteld budget bedraagt 4,9 miljoen euro in 2006 en 5,2 miljoen euro vanaf 2007.

Omdat er nog geen akkoord is over de financiële perspectieven (meer-jarenbegroting) voor de periode 2007–2013, staat Nederland op het standpunt dat hiermee geen voorschot op dit akkoord mag genomen worden.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

De opzet van het voorstel is dat in principe de nationale controle- en inspectiemiddelen (waaronder inspecteurs) niet toenemen. Het gaat om een verschuiving van de inzet van bestaande middelen van nationaal niveau naar communautair niveau. De betrokken lidstaten dienen controle- en inspectiemiddelen aan het Bureau ter beschikking te stellen t.b.v. gezamenlijke communautaire inzetplannen. De omvang van de bijdrage van de lidstaten wordt vastgesteld in die gezamenlijke inzetplannen. De omvang is mede afhankelijk van de werkingssfeer van de verordening (alleen van toepassing op specifieke controleprogramma's of op alle controle activiteiten van een lidstaat), die nog onduidelijk is. Gelet op de organiserende functie van het Bureau gericht op het optimaliseren van de controle-inzet door de lidstaten hoeft de totstandkoming van het Bureau niet tot additionele budgettaire consequenties voor de lidstaten te leiden. Nederland zal hier ook in Brussel op inzetten. Eventuele budgettaire consequenties worden gedekt binnen de verantwoordelijke beleidsdepartementen.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Bij eerste beoordeling lijkt het voorstel niet te leiden tot aanpassing van regelgeving. Het voorstel bevat voornamelijk bepalingen betreffende het instellen, het functioneren en de organisatiestructuur van het Bureau. Het voorstel legt voorts verplichtingen op aan de lidstaten (zoals ter beschikking stellen van nationale controle- en inspectiemiddelen, uitvoering gezamenlijk inzetplannen en verstrekken van bepaalde gegevens). Het voorstel heeft derhalve consequenties voor de uitvoering en de handhaving. De precieze omvang daarvan, met name voor de strafrechtssketen, is vooralsnog niet duidelijk. Een punt van aandacht zijn de activiteiten van de inspecteurs buiten het grondgebied van hun eigen lidstaten. Het voorstel spreekt over «het verlenen van bijstand bij de controles en inspecties». Duidelijk moet worden wat hieronder wordt verstaan, er bestaat immers geen bevoegdheid voor buitenlandse inspecteurs tot het uitoefenen van opsporingsactiviteiten op Nederlands grondgebied.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

De Commissie noemt in haar voorstel geen specifieke datum waarop de

verordening in werking treedt. De verordening treedt in werking op de twintigste dag na publicatie. Ingevolge artikel 40 van het voorstel begint het Bureau zijn werkzaamheden binnen twaalf maanden na inwerkingtreding van de verordening. De inschatting is dat de verordening in de loop van 2005 zal worden aangenomen. Dit betekent dat het eerste jaar dat het Bureau gaat functioneren op z'n vroegst 2006 zal zijn. Vanaf inwerkingtreding van de verordening zal Nederland moeten voldoen aan de voor Nederland uit de verordening voortvloeiende verplichtingen. Vooralsnog lijkt dit tijdpad geen problemen op te leveren.

Consequenties voor ontwikkelingslanden:

Gevolgen voor derde landen (derhalve ook ontwikkelingslanden) zullen positief zijn: De oprichting van het Bureau zal de relaties tussen de Gemeenschap en de externe partners verbeteren door contactpunten te centraliseren en door uniforme tradities en praktijken van de EU-lidstaten te bevorderen. Daarnaast zal het Bureau taken vervullen met betrekking tot de verplichtingen van de Gemeenschap in het kader van regionale visserijorganisaties en bilaterale visserijovereenkomsten. Het zal met name de lidstaten bijstaan bij het nakomen van hun verplichtingen op het gebied van controle en inspectie en het kan taken uitvoeren namens lidstaten.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland is in het algemeen voorstander van meer samenwerking en coördinatie van de inspanning van de lidstaten op het gebied van controle en inspectie. De bestaande situatie is voor verbetering vatbaar. Nederland is van mening dat een gelijkwaardig niveau van controle en inspectie essentieel is voor het draagvlak voor het GVB. Daarom ondersteunt Nederland de initiatieven om te komen tot een gelijkwaardig controle-niveau. Een Communautair Bureau voor visserijcontrole kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

Tegen deze achtergrond stelt Nederland zich constructief op bij de beoordeling van het voorstel van de Commissie. Nederland kan pas een definitief oordeel vormen wanneer de resultaten van de haalbaarheidsstudie naar een Communautair Bureau voor visserijcontrole bekend zijn.

Voor Nederland zijn bij de beoordeling van het voorstel de volgende aandachtspunten van groot belang:

- De werkingssfeer;
- De verdeling van de bevoegdheden tussen de lidstaten en de Gemeenschap, dan wel het Bureau;
- De institutionele inbedding/organisatiestructuur;
- De uitvoeringsconsequenties;
- De bijdrage van het Bureau aan een gelijkwaardig controleniveau;
- Kosteneffectiviteit.

Omdat er nog geen akkoord is over de financiële perspectieven (meerjarenbegroting) voor de periode 2007–2013, staat Nederland op het standpunt dat met de financiering van het Bureau geen voorschot op dit akkoord mag genomen worden.

Nederland zal in Brussel ook inzetten op de idee dat de totstandkoming van het Bureau niet tot additionele budgettaire consequenties voor de lidstaten zal leiden.

Fiche 9: Richtlijn betreffende herbruikbaarheid, recycleerbaarheid motorvoertuigen

Titel:

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad

Datum Raadsdocument: 18 maart 2004
Nr Raadsdocument: 7 532/04
Nr. Commissiedocument: COM(2004) 162
Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer & Waterstaat i.o.m. VROM, EZ, FIN, RDW

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Technische Harmonisatie en Raad Concurrentievermogen

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Voorstel stelt de nodige bepalingen vast om te garanderen dat nieuwe personenauto's (M1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N1, minder dan 3,5 ton max.) zo worden ontworpen dat ze op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassingen aan de vereiste minimumpercentages voldoen. Deze vereiste minimumpercentages zijn eerder vastgelegd in richtlijn 2000/53/EG (autowrakken). Minstens 85 procent van de massa dient herbruikbaar en/of recycleerbaar zijn en minstens 95 procent van de massa dient herbruikbaar en/of nuttig toepasbaar te zijn.

Daarnaast bevat het onderhavige voorstel een lijst van onderdelen die niet opnieuw bij de constructie van voertuigen mogen worden gebruikt, aangezien ze aanleiding geven tot veiligheids- of milieurisico's.

Bovenstaande bepalingen zullen worden opgenomen in het communautaire typekeuringssysteem (richtlijn 70/156/EG, geamendeerd door 92/53/EG). Voor lichte bedrijfsauto's worden de lidstaten verzocht e.e.a. nationaal toe te passen.

Rechtsbasis van het voorstel: artikel 95, EG-Verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie procedure

Instelling nieuw Comitologie-comité: nee

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief. Het doel van de richtlijn kan niet bereikt worden door nationale besluiten, zonder dat er concurrentievervalsing en/of handelsbelemmeringen ontstaan.

Proportionaliteit: Nog onduidelijk. Zie verder Nederlands standpunt.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Uit de richtlijn komen administratieve lasten voort voor importeurs en controlerende autoriteiten (RDW). Aan de Commissie zal meer duidelijkheid over de hoogte van de administratieve lasten worden gevraagd.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Nog niet goed te bepalen. Hierover zal nog nader overleg plaatsvinden met het RDW en de sector. Naar huidig inzicht zullen fabrikanten en importeurs veel gegevens moeten verzamelen, die de RDW zal moeten beoordelen, verwerken en bewaren. Daarnaast bestaat nog onduidelijkheid over de handhaafbaarheid van het voorstel.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

12 maanden na inwerkingtreding (= 20 dagen na publicatie in Publicatieblad EU). Over de haalbaarheid vindt momenteel nader overleg plaats.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland staat gematigd positief tegenover het voorstel maar maakt zich wel zorgen over de extra administratieve lasten die mogelijk uit de richtlijn voortvloeien. Nederland vraagt zich af of het doel van dit voorstel deze lasten rechtvaardigt. Ook omdat een groot gedeelte al is geregeld via richtlijn 2000/53/EG (autowrakken). Totdat er meer duidelijkheid is over de extra administratieve lasten van het voorstel, zal Nederland dan ook een voorbehoud maken. Indien blijkt dat de extra administratieve lasten meevallen, zal Nederland inzetten op het opnemen van «zware metalen» (zoals o.a. lood in accu's) in het voorstel, in verband met de negatieve effecten van deze metalen op het milieu. Vooralsnog zijn deze van het voorstel uitgesloten.

Fiche 10: Mededeling Herziening eEurope 2005: «eEurope 2005 Action Plan: An Update»

Titel:

Mededeling van de Commissie aan de Raad: Herziening eEurope 2005: «eEurope 2005 Action Plan: An Update»

Datum Raadsdocument: 19 mei 2004

Nr Raadsdocument: 9 675/04

Nr. Commissiedocument: COM(2004) 380 final

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Economische Zaken i.o.m. EZ/CBS, FIN, BZK, VWS, OCW, JUST, BZ

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Telecommunicatie, Transport, Telecommunicatie en Energie Raad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Het Actieplan eEurope 2005 is de opvolger van het actieplan eEurope 2002 dat vooral gericht was op de uitbreiding van het aantal internetaansluitingen in Europa. Het nieuwe actieplan, dat in juni 2002 door de Europese Raad van Sevilla is goedgekeurd, wil nu deze internettoegang vertalen in een toename van economische productiviteit en verbetering van de kwaliteit en toegankelijkheid van diensten in het belang van alle Europese burgers en bedrijven. Kortom, het realiseren van een werkelijk pan-Europese informatiemaatschappij.

De mededeling «eEurope 2005 Action Plan: An Update» vloeit voort uit de Conclusies van de Vervoer, Telecommunicatie en Energie Raad van 8–9 maart 2004 over de mid term review van het actieplan. Daarin stond het voornemen om, op basis van de mid term review, in juni 2004 met een update van het actieplan eEurope 2005 te komen. De mededeling geeft invulling aan dat voornemen en behelst 15 te ondernemen acties. Deze houden geen echte aanpassing van het actieplan zelf in. Het zijn extra, versterkende maatregelen om zo de voortgang te versnellen.

De 15 acties variëren van het meten van de uitrol van breedband in Europa tot het verder verspreiden van «good practices» (gezondheidszorg, dienstverlening aan burger/bedrijven, onderwijs etc.) en het bijeen brengen van verschillende stakeholders op het gebied van marktmodellen voor digitale content en de verrekening van auteursrechten. Verder (o.a.

op verzoek van Nederland) heeft de Commissie het voornemen om meer aandacht te gaan besteden aan het meten van de effecten van ICT. Dat betekent dat niet alleen gekeken wordt naar ICT/internetaansluitingen, maar bijvoorbeeld ook wat het betekent voor de productiviteit en in hoeverre minder fouten worden gemaakt door het gebruik van ICT. Daarnaast wil men nog eens goed kijken hoe eEurope een zo groot mogelijke bijdrage kan leveren aan de Lissabondoelstelling; mede in het licht van de mid-term review van Lissabon.

Rechtsbasis van het voorstel: n.v.t., betreft een mededeling.

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: n.v.t., betreft een mededeling.

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: n.v.t., het betreft de update van een lopend programma.

Proportionaliteit: positief, een mededeling is het geëigende instrument voor een herziening van een actieplan.

Consequenties voor de EU-begroting: geen

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger: geen

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): n.v.t.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: n.v.t.

Consequenties voor Ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland kan instemmen met het voornemen van de Commissie om de in de mededeling genoemde 15 extra, versnellende acties te implementeren. De acties zijn bedoeld om, in aanvulling op de reeds lopende beleidsinspanningen in Europees verband, eerder en beter de vruchten te kunnen plukken van de informatie-maatschappij en daarmee ook de Lissabondoelstellingen (m.n. groei, cohesie en duurzaamheid) dichterbij te brengen.

Fiche 11: Mededeling inzake importregime bananen

Titel:

Communication from the Commission on the modification of the European Community's import regime for bananas

Datum Raadsdocument: 4 juni 2004

Nr Raadsdocument: 10 187/04

Nr. Commissiedocument: COM(2004) 399

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van LNV i.o.m. EZ, FIN, BZ-OS, BZ

Behandelingstraject in Brussel: Comité Spécial Agriculture, Comité 133, Landbouw- en Visserijraad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

In deze mededeling geeft de Commissie een overzicht van het EU invoerregime voor bananen en de aanpassing daarvan.

Naar aanleiding van een WTO-panel is in 2001 een overeenkomst gesloten tussen de EU en de VS/Ecuador op basis waarvan in de EU uiterlijk per 1 januari 2006 de invoer van bananen moet plaatsvinden op basis van invoertarieven (*tariff only*-systeem) in plaats van het huidige systeem van tariefcontingenten. In die overeenkomst is ook voorzien dat tijdig onderhandelingen worden geïnitieerd op basis van artikel XXVIII van de GATT. In dit artikel zijn de voorwaarden opgenomen voor een WTO-lid bij wijziging van aangegane verplichtingen.

In de mededeling vermeldt de Commissie dat het de Raad heeft verzocht om haar mandaat te verlenen om de onderhandelingen te beginnen voor de overgang naar het *tariff only*-systeem. In die onderhandelingen zal de Commissie trachten om de belangen van de Europese bananenproducenten en die van de ACS-landen (landen in Afrika, het Caribische gebied en de Stille Oceaan) veilig te stellen. Daarbij streeft zij naar een vergelijkbaar niveau van bescherming en garandeert zij dat de EU bananenproductie gehandhaafd wordt. In de tweede helft van 2004 zal de Commissie een rapport presenteren over het functioneren van de Gemeenschappelijke Marktordening (GMO) voor Bananen en mede op basis van het gewijzigde invoerregime, een wijzigingsvoorstel voor de marktordening bananen presenteren.

Met het ontstaan van de interne markt in 1992 is de bananenmarkt van de Europese Unie sterk gereguleerd. Invoer vindt plaats op basis van tariefcontingenten waarvoor sterke tariefreducties gelden.

Er zijn drie tariefcontingenten van kracht, te weten:

- Contingent A 2 200 000 ton met een invoerrecht van € 75/ton (0 voor ACS landen)
- Contingent B 453 000 ton met een invoerrecht van € 75/ton (0 voor ACS landen)
- Contingent C 750 000 ton met een invoerrecht van € 0 (dit is volledig gereserveerd voor ACS landen)

De contingenten A en B zijn opengesteld voor alle herkomsten; contingent C is speciaal gereserveerd voor de ACS landen. Voor invoer van bananen buiten de contingenten geldt een invoerrecht van € 680/ton. Voor de ACS landen is een preferentie van toepassing van € 300/ton. Europese producenten van bananen (met name op de Canarische Eilanden en de Franse overzeese gebieden) ontvangen financiële steun die overeenkomt met het verschil tussen een door de EU forfaitair vastgestelde referentieopbrengst en de gemiddelde productieopbrengst van bananen in de EU. Hoe lager de waargenomen gemiddelde productieopbrengst, hoe hoger de financiële steun. Voor 2003 bedroeg deze steun ca. € 300/ton, hetgeen overeenkomt met zo'n € 10 000 per ha.

In het kader van de toetreding van de 10 nieuwe lidstaten per 1 mei 2004 zijn de contingenten voor dit jaar met 300 000 ton verhoogd om daarmee een voldoende aanbod te waarborgen voor de uitgebreide Unie en met name voor de toetreders. De Raad heeft de Commissie op 22 maart 2004 mandaat gegeven om op basis van artikel XXIV.6 van de GATT compensatie-onderhandelingen te voeren met de handelspartners naar aanleiding van de uitbreiding van de EU.

Rechtsbasis van het voorstel: n.v.t.

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: n.v.t.

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Consequenties voor de EU-begroting:

De GMO bananen behelst vijf soorten maatregelen: compenserende steun (een premie per ton afzet) voor de telers van de EU, een eenmalige premie per ha voor stopzetting teelt door telers van de EU, tariefcontingenten voor de afzet van bananen geproduceerd door de telers van derde landen en de ACS-staten, tijdelijke steun voor beginfase van telersverenigingen en steun voor operationele programma's. De eerste drie maatregelen worden gefinancierd uit het EOGFL-Garantie en de laatste twee uit het EOGFL-Oriëntatie.

De invoering van een tariff only-systeem kan op korte termijn voornamelijk de eerste drie steunmaatregelen beïnvloeden. Uiteraard is alles afhankelijk van de hoogte van het tarief dat zal worden vastgesteld. Indien er door het tariff only-systeem meer/minder ingevoerd zou worden zal de EU-prijs dalen/toenemen en zal de compensatie toenemen/dalen. Door meer/minder invoer zouden ook meer/minder EU-telers kunnen stoppen en dus meer/minder stopzettingspremie worden uitgekeerd. Een hoger/lager invoertarief kan de inkomsten van de EU doen toenemen/afnemen, maar deze inkomsten worden uiteraard ook beïnvloed door de hoeveelheid invoer. Al deze factoren maken dat het kostenplaatje van het bananenregime kan veranderen. Momenteel kost het bananenregime onder EOGFL-Garantie ca. € 290 miljoen (hierbij zij opgemerkt dat EOGFL-Garantie uitgaven tot 2013 geplafonneerd zijn door het Akkoord van Brussel, ER van oktober 2002).

Aan de Commissie zal nadere informatie worden gevraagd over de mogelijke budgettaire consequenties voor de EU van de invoering van het tariff only-systeem.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger: Geen.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): Geen.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: n.v.t.

Consequenties voor ontwikkelingslanden:

Met betrekking tot de ACS-bananen moet de Commissie de verplichtingen die voortvloeien uit de Cotonou-overeenkomst respecteren en op basis daarvan speciale aandacht besteden aan de mogelijke gevolgen van de wijziging van het invoersysteem voor de ACS-producenten van bananen, met als uitgangspunt het handhaven van het huidige preferentieniveau. Overigens zij opgemerkt dat op grond van de EBA-regeling (Everything but Arms) de invoer van bananen uit alle MOL's (minst ontwikkelde landen) vanaf 2006 volledig vrij zal zijn.

Voor de niet-ACS ontwikkelingslanden die bananen produceren (landen in Zuid-Amerika) is enerzijds de hoogte van het tarief van belang en anderzijds de hoogte van de tariefpreferentie voor de ACS-landen. Een te hoog douanetarief zou leiden tot hogere prijzen op de Europese markt en dat zou tot gevolg hebben dat er minder bananen geconsumeerd zouden worden in de EU, en de export van de Zuid-Amerikaanse producenten naar de EU dus zou afnemen; een te grote tariefpreferentie voor de ACS-landen zou tot gevolg hebben dat er een te groot verschil ontstaat met het effectieve, daadwerkelijk van toepassing zijnde douanerecht,

waardoor prijsverschillen en dus grotere concurrentie tussen de beide categorieën landen zou ontstaan. In dat kader vrezen de zgn. dollarlanden met name de zich ontwikkelende productie in Kameroen en Ivoorkust. Overigens moet worden opgemerkt dat indien de dollarlanden als gevolg van het tarievensysteem benadeeld zouden worden, zij, conform de WTO-bepalingen, gecompenseerd moeten worden door de EU.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland staat positief tegenover deze mededeling. Nederland zal instemmen met het verlenen van een mandaat aan de Commissie om de onderhandelingen te voeren voor de overgang naar het *tariff only*-systeem.

Nederland hecht veel waarde aan vrij handelsverkeer van bananen en is derhalve voorstander van een spoedige invoering van het *tariff only*-systeem. De regeling voor de invoer van bananen op basis van contingenta's is in het verleden regelmatig aanleiding geweest tot politieke en handelsproblemen en vormt een belemmering voor het vrije handelsverkeer. Bij de toepassing van het *tariff only*-systeem, dat conform de overeenkomst tussen de EU en de VS/Ecuador uiterlijk 1 januari 2006 van kracht moet zijn, is er sprake van verbeterd handelsverkeer van bananen. Daarnaast meent Nederland dat een nieuw invoerregime voor bananen – met het oog op de aanpassing van de marktordening – rekenschap moet geven aan het streven naar een Gemeenschappelijk Landbouwbeleid dat marktgericht, duurzamer en minder handelsverstoring is.

Nederland is het met de Commissie eens dat rekening gehouden dient te worden met de belangen van de ACS-landen. Nederland is echter, conform het verdrag van Cotonou, van mening dat ook in dit kader gestreefd moet worden naar duurzame levensvatbare en concurrerende productie. Handhaving van het bestaande niveau van preferenties is in dat kader geen doel maar hooguit een tijdelijk middel. Een lagere tariefpreferentie voor ACS-landen kan ook worden gecompenseerd door middel van meer maatregelen om de productie en marketing van bananen te verbeteren of om diversificatie te bevorderen.

Aan de Commissie zal nadere informatie worden gevraagd over de mogelijke budgettaire consequenties voor de EU van de invoering van het *tariff only*-systeem.

Fiche 12: Mededeling over voorkomen en bestrijden georganiseerde criminaliteit in financiële sector

Titel:

Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over het voorkomen en bestrijden van georganiseerde criminaliteit in de financiële sector

<i>Datum Raadsdocument:</i>	16 april 2004
<i>Nr Raadsdocument:</i>	8 833/04
<i>Nr. Commissiedocument:</i>	COM (2004) 262 def
<i>Eerstverantwoordelijk ministerie:</i>	JUS in nauwe samenwerking met FIN i.o.m. BZ, BZK

Behandelingstraject in Brussel:

Multidisciplinaire Groep georganiseerde criminaliteit (MDG). Concrete voorstellen die op deze mededeling volgen, zullen t.z.t. in de geëigende werkgroepen, waaronder MDG, worden besproken en via CATS naar de JBZ-Raad gaan.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

De mededeling is enerzijds een vervolg op de maatregelen die zijn genomen sinds de Europese Raad van Tampere van 1999, waar de strijd

tegen de georganiseerde criminaliteit op EU niveau is geïntensiveerd, en anderzijds ingegeven door schandalen in het bedrijfsleven, zoals de recente Parmalat-affaire. De mededeling onderstreept voorts de samenhang tussen financiële criminaliteit en de financiering van terrorisme en moet aldus – onder verwijzing naar de mededeling van de Commissie over terrorisme en andere ernstige vormen van criminaliteit – mede in het licht van de bestrijding van financiering van terrorisme gezien worden. De mededeling heeft tot doel een overzicht te geven van maatregelen die op EU-niveau zijn genomen (zowel maatregelen specifiek tegen de georganiseerde financiële criminaliteit als maatregelen die bijdragen tot de algemene bestrijding van dit soort criminaliteit) en om op basis van dit overzicht vast te stellen op welke gebieden de EU initiatieven zou moeten nemen om de strijd tegen de georganiseerde criminaliteit in de financiële sector te intensiveren.

Speciale aandacht verdient volgens de Commissie in de eerste plaats het komen tot een gemeenschappelijke definitie van het begrip «financiële criminaliteit». De Commissie hanteert zelf een brede definitie van georganiseerde criminaliteit in de financiële sector, zodat ook de recente schandalen in het bedrijfsleven daaronder vallen. In de tweede plaats benadrukt de Commissie de noodzaak tot ontwikkeling van algemeen EU-beleid ter bestrijding van georganiseerde financiële criminaliteit dat uitgaat van een geïntegreerde benadering van rechtshandhaving en criminaliteitspreventie, waarbij samenwerking tussen de private en publieke sector een belangrijk element is.

Ten aanzien van het toekomstige EU-beleid inzake de bestrijding van financiële criminaliteit legt de Commissie de nadruk op de volgende zes onderwerpen:

- *Multidisciplinaire aanpak van de bestrijding van georganiseerde financiële criminaliteit.* De Commissie benadrukt hierbij het belang van samenwerking tussen de private en publieke sector en de verbetering van samenwerking en informatie-uitwisseling tussen rechtshandavingsinstanties, zowel op nationaal als internationaal niveau, en vraagt aandacht voor de rol die Europol en Eurojust hierbij kunnen spelen;
- *Anti-witwasmaatregelen.* De Commissie benadrukt dat tegen de achtergrond van een steeds verfijnder internationaal financieel stelsel nadere maatregelen ter bestrijding van witwassen nodig zijn en zal in juni 2004 een voorstel voor een derde witwasrichtlijn indienen. Deze tweede wijziging van de Europese anti-witwas richtlijn zal de reikwijdte van de richtlijn uitbreiden met de bestrijding van financiering van terrorisme en de identificatieprocedures voor cliënten intensiveren. Dit zal onder andere de transparantie van rechtspersonen die (financiële) diensten afnemen vergroten. Tevens zullen er maatregelen worden opgenomen die de informatie-uitwisseling tussen private en publieke sector moeten verbeteren.
- *Transparantie van rechtspersonen.* De Commissie benadrukt de noodzaak van het nemen van extra maatregelen om transparantie van rechtspersonen, onder andere ten aanzien van het gebruik van financiële paradijzen en weinig inzichtelijke financiële instrumenten als «special purpose vehicles», te bewerkstelligen.
- *Financieel onderzoek.* De Commissie is van mening dat financieel onderzoek een routineonderdeel van opsporingsonderzoek dient te zijn, waarbij het financieel onderzoek niet beperkt wordt tot het specifieke strafbare feit maar in een breder kader geplaatst wordt om criminele netwerken en de uiteindelijk financiële begunstigden van strafbare feiten te achterhalen;
- *Doeltreffend instrumentarium voor de identificatie, inbeslagneming en confiscatie van vermogensbestanddelen.* De Commissie benadrukt in dit kader dat het effectieve gebruik van bevoegdheden voor het in

- beslag nemen van vermogensbestanddelen een belangrijke rol kan spelen in de bestrijding van georganiseerde criminaliteit.
- *Samenhangend statistische instrumentarium en evaluatie van het beleid.* De Commissie benadrukt het belang van de ontwikkeling van gemeenschappelijke instrumenten om te komen tot onderling vergelijkbare statistieken voor het meten van georganiseerde financiële criminaliteit, het evalueren van de doeltreffendheid van beleid en het signaleren van trends. De Commissie stelt voor in 2005 een volledige beoordeling van de doeltreffendheid van het beleid en de maatregelen, die in de EU op gebied van georganiseerde financiële criminaliteit zijn genomen, te verrichten.

Rechtsbasis van het voorstel: n.v.t., betreft een mededeling

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: n.v.t.

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Niet van toepassing, betreft een mededeling. Zal nader worden bepaald t.a.v. de diverse nog te verwachten mededelingen/initiatieven.

Consequenties voor de EU-begroting:

Strikt genomen niet van toepassing, betreft een mededeling.

In de mededeling van de Commissie van 10 februari 2004 inzake de financiële vooruitzichten voor de periode na 2006 («Bouwen aan onze gemeenschappelijke toekomst – Beleidsuitdagingen en begrotingsmiddelen in de uitgebreide Unie 2007–2013») is het onderwerp preventie van nieuwe vormen van zware, georganiseerde criminaliteit tot één van de prioriteiten benoemd voor de ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid (hetgeen op zijn beurt weer een prioriteit voor verdere integratie is). De Commissie spreekt het voornemen uit om ten aanzien van dit onderwerp nieuwe financieringsmechanismen tot stand te brengen, hetgeen ook zal bijdragen aan het beleid ten aanzien van de bestrijding van de georganiseerde financiële criminaliteit. Thans is echter nog niet duidelijk welke financiële consequenties dit voornemen concreet heeft ten aanzien van de beleidsvoornemens die uit de mededeling voortvloeien.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Strikt genomen niet van toepassing, betreft een mededeling.

De derde witwasrichtlijn zal echter mogelijk de nodige administratieve consequenties voor verschillende sectoren van het bedrijfsleven hebben. De inzet van Nederland is om deze lasten zoveel mogelijk te beperken. Hiervoor zal mogelijk gekozen worden voor de implementatie van een risico-benadering, waarbij instellingen zelf dienen in te schatten hoeveel risico een cliënt en/of product met zich meebrengt en aan de hand van deze inschattingen de mate van identificatie-maatregelen bepalen.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): N.v.t.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: N.v.t.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

In zijn algemeenheid ondersteunt Nederland het voornemen van de Commissie om vanuit een geïntegreerd beleidskader een algemeen EU-beleid ter bestrijding van georganiseerde financiële criminaliteit te ontwikkelen.

Nederland hecht waarde aan de mogelijke opname van de bestrijding van de financiering van terrorisme in de derde witwasrichtlijn en aan duidelijke regels ten aanzien van de identificatie van de uiteindelijk gerechtigde ten aanzien van bankrekening en andere (financiële) diensten. Een spoedige totstandkoming van de derde richtlijn witwassen is een prioriteit voor het Nederlands voorzitterschap.

Met betrekking tot de financiering van terrorisme, vraagt Nederland ook aandacht voor de informele wegen waarop terroristen hun geld kunnen verplaatsen, zoals ondergronds bankieren en cash geldvervoer. De totstandkoming van een verordening in EU verband inzake een aangifteplicht voor cash geldvervoer aan de EU buitengrenzen is dan ook van belang.

Nederland ontwikkelt voorts met subsidie van de Commissie het FIU.net, het geautomatiseerde netwerk voor uitwisseling van informatie tussen Financiële inlichtingen eenheden (meldpunten verdachte transacties). Nederland onderschrijft het belang van financieel onderzoek als integraal onderdeel van opsporingsonderzoeken, de noodzaak tot grotere transparantie van rechtspersonen en steunt de instelling van gespecialiseerde instanties voor de inbeslagname van vermogenbestanddelen overeenkomstig het Bureau Ontnemingswetgeving Openbaar Ministerie (BOOM) in Nederland.

Aan de Commissie zal meer duidelijkheid worden gevraagd over de financiële consequenties voor de EU-begroting. Nederland staat op het standpunt dat er geen voorschot kan worden genomen op de nieuwe, nog te onderhandelen, Financiële Perspectieven (meerjarenbegroting voor de periode 2007–2013).

De inzet van Nederland is om de administratieve lasten in de derde witwasrichtlijn zoveel als mogelijk te beperken

Fiche 13: Richtlijn betreffende tolueen en trichloorbenzeen

Titel: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende beperkingen op het op de markt brengen en het gebruik van tolueen en trichloorbenzeen (achtentwintigste wijziging van Richtlijn 76/769/EEG van de Raad)

<i>Datum Raadsdocument:</i>	3 mei 2004
<i>Nr Raadsdocument:</i>	9 123/04
<i>Nr. Commissiedocument:</i>	COM (2004) 320 def
<i>Eerstverantwoordelijk ministerie:</i>	Ministerie van VROM i.o.m. VWS, SZW, EZ, BZ
<i>Behandelingstraject in Brussel:</i>	RWG Ondernemingen, Milieuraad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Met deze richtlijn wordt het op de markt brengen of gebruiken van tolueen als oplosmiddel in kleefstoffen en spuitverf die bestemd zijn om aan het grote publiek te worden verkocht verboden. Ook wordt het op de markt brengen of gebruiken van trichloorbenzeen voor alle toepassingen behalve als tussenproduct, verboden. Trichloorbenzeen wordt gebruikt bij het vervaardigen van herbiciden, als oplosmiddel bij het vervaardigen van chemische stoffen, als bindmiddel voor kleurstoffen en als corrosieremmer. Uitvoering vindt plaats door de bedoelde bepalingen toe te voegen aan Richtlijn 76/769/EEG.

Rechtsbasis van het voorstel: Art. 95 EG-verdrag

Instelling nieuw Comitologie-comité: Nee

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief. Het is een handelsbeperkende maatregel. Het is daarom van belang dat deze maatregel op Europees niveau wordt genomen.

Proportionaliteit: positief., een richtlijn is het geëigende middel om het gestelde doel te bereiken.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Rijksoverheid en decentrale overheden: Geen.

Bedrijven/burgers: producenten, importeurs en exporteurs van dergelijke producten zullen alternatieven moeten gaan produceren en op de markt brengen. Voor bedrijfsleven dat toluene of trichloorbenzeen gebruikt, kunnen er dus wel gevolgen zijn. Aangezien er echter geen nieuwe informatieverplichting ontstaat zullen zich geen administratieve lasten voordoen.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen/zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Aanpassing van het Besluit implementatie EG-verbodsrichtlijn Wms 1998.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

De omzetting in nationaal recht dient één jaar na inwerkingtreding te zijn uitgevoerd. De lidstaten passen de bepalingen toe vanaf 18 maanden na de inwerkingtreding. De Richtlijn treedt in werking op de 20ste dag na bekendmaking. Nederland moet in staat zijn deze termijnen te halen.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland is positief over de voorliggende verboden, omdat het om gevaarlijke stoffen gaat en het terugdringen daarvan behoort tot het beleid ter bescherming van milieu en de gezondheid van de mens (de consument). Er dienen dan wel technische en economisch haalbare alternatieven te zijn. Nederland zal dat in de komende onderhandelingen nagaan.