

Vergaderjaar 2009–2010

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 938

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 4 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Mededeling inzake eCall (Kamerstuk 22 112, nr. 937);
2. Beschikking betreffende toetreding EU tot COTIF;
3. Mededeling inzake het communautaire innovatiebeleid (Kamerstuk 22 112, nr. 939);
4. Verordeningen en Raadsbesluit inzake Europees toezicht op het financieel systeem (Kamerstuk 22 112, nr. 940).

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

Fiche: Beschikking betreffende toetreding EU tot COTIF

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: Beschikking van de Raad betreffende de sluiting door de Europese Gemeenschap van de overeenkomst tot toetreding van de Europese Gemeenschap tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd door het protocol van Vilnius van 3 juni 1999

Datum Commissiedocument: 31 augustus 2009

Nr. Commissiedocument: COM (2009) 441

Prelex: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0441:FIN:NL:PDF>

Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: Niet opgesteld.

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Transport, Transportraad (behandeling volgt naar verwachting in Transportraad december)

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rechtsbasis, stemwijze Raad, rol Europees Parlement en comitologie:

- a) *Rechtsbasis:* Artikel 71 en 300 (2) en (3) EG Verdrag
- b) *Stemwijze Raad en rol Europees Parlement:* Gekwalificeerde meerderheid en raadpleging.
- c) *Comitologie:* (Raad wordt geadviseerd door speciaal comité tijdens onderhandelingen, maar in de praktijk treedt de raadswerkgroep transport als zodanig op)

2. Samenvatting BNC-fiche

Dit voorstel betreft een herziening van het eerder uitgebrachte voorstel van 23 januari 2002 (zie ook eerdere BNC fiche uit 2002). Het voorstel beoogt de toetreding van de gemeenschap tot het COTIF verdrag mogelijk te maken. Op deze wijze kan de gemeenschap effectief optreden wanneer er sprake is van een exclusieve bevoegdheid, doordat zij de stemrechten van de lidstaten in de relevante OTIF vergaderingen kan overnemen. Volgens artikel 155 is de gemeenschap bevoegd voor de technische harmonisatie op het gebied van vervoer. Op spoorgebied heeft dit geleid tot een aantal richtlijnen, welke deels dezelfde bevoegdheden behelzen als de regelgeving van de OTIF.

Nederland acht het belangrijk dat het toetredingsdossier spoedig wordt afgerond. Met name de rechtszekerheid in de (internationale) spoorsector en de samenwerking tussen de OTIF, de gemeenschap en de lidstaten is hier bij gebaat. Juist waar het gaat om veiligheid dienen de internationaal-rechtelijke kaders zo helder mogelijk vast te liggen. Reeds lange tijd zijn de Commissie en de Secretaris-Generaal van de OTIF in onderhandeling, hetgeen onlangs tot een concept-toetredingsovereenkomst heeft geleid. Met name de hierbij voorgestelde coördinatieprocedures zullen nog kritisch moeten worden bezien op de mate waarin de Nederlandse invloed gewaarborgd blijft.

3. Samenvatting voorstel

Dit voorstel betreft een herziening van het eerder uitgebrachte voorstel van januari 2002. Het bevat de resultaten van de onderhandelingen die

sindsdien zijn gevoerd tussen de Europese Commissie en de Secretaris-Generaal van de OTIF. Tussen deze partijen is onlangs een concrete toetredingsovereenkomst overeengekomen, welke als bijlage bij het besluit is gevoegd. Het belangrijkste uitgangspunt hierin is, dat bij besluiten waarbij de gemeenschap een exclusieve bevoegdheid heeft, de gemeenschap de stemrechten van haar lidstaten zal overnemen. Tevens is het voorstel nader gepreciseerd voor wat betreft de omschrijving van het relevante acquis en de te hanteren coördinatieprocedures voor de inbreng van de gemeenschap en haar lidstaten in de OTIF vergaderingen en comités. Een cruciaal punt in de onderhandelingen tussen OTIF en EU vormde het aanpassen van een drietal bijlagen van het COTIF verdrag aan het EU-recht, om iedere juridische incompatibiliteit te vermijden. Deze drie bijlagen, het CUI (regelen m.b.t. aansprakelijkheid), het APTU (regelen m.b.t. technische normen) en het ATMF (regelen m.b.t. technische toelating), zijn om deze reden al sinds juli 2006 door Nederland buiten werking gesteld na een verzoek daartoe van de Europese Commissie.¹ Bij toetreding zal de gemeenschap eveneens een voorbehoud maken voor wat betreft de toepassing van deze bijlagen, dit voorbehoud vormt een andere bijlage van het besluit.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

- a) *Bevoegdheid*: De Commissie is bevoegd namens de Gemeenschap akkoorden te sluiten op het gebied van vervoer op basis van Artikel 71 en 300 (2) en (3)
- b) *Functionele toets*
- *Subsidiariteit*: positief
 - *Proportionaliteit*: positief
 - *Onderbouwing*: Het subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel zijn t.o.v. 2002 niet gewijzigd. Toetreding van de EG tot OTIF biedt de mogelijkheid effectiever op te treden in OTIF. Daarbij is de rechtszekerheid in de internationale spoorsector en de samenwerking tussen de OTIF, de gemeenschap en de lidstaten gebaat bij de toetreding. Toetreding van de EG tot OTIF heeft geen gevolgen voor de huidige bevoegdheid van Commissie en Raad. De nieuwe bepalingen t.a.v. de stemrechten van de lidstaten en de te hanteren coördinatieprocedure creëren een goede balans tussen participatie van de Europese Gemeenschap in OTIF en de invloed van de lidstaten op besluiten in OTIF.
- c) *Nederlands oordeel*
Nederland is van mening dat er een goede balans bestaat tussen de bevoegdheden van de Commissie en de Raad inzake de uitvoering van deze beschikking. Nederland acht het wel van belang dat de invloed van lidstaten voldoende is gewaarborgd.

5. Implicaties financieel

- a) *Consequenties EG-begroting*
Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de EU-begroting.
- b) *Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden*
Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor rijksoverheid en/of decentrale overheden.
- c) *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*
Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor bedrijfsleven en burger.
- d) *Administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden*
Het voorstel heeft geen invloed op de administratieve lasten voor de rijksoverheid of de decentrale overheden

¹ CUI – aanhangsel E bij het verdrag: uniforme regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer. APTU – aanhangsel F bij het verdrag: uniforme regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwagematerieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer. ATMF – aanhangsel G bij het verdrag: uniforme regelen betreffende de technische toelating van spoorwagematerieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer.

- e) *Administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger*
Het voorstel heeft geen invloed op de administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger

6. Implicaties juridisch

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctio-
nering beleid*
N.v.t.
- b) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen en kaderbesluiten),
dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en
beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*
N.v.t.
- c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*
N.v.t.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

- a) *Uitvoerbaarheid*
N.v.t.
- b) *Handhaafbaarheid*
N.v.t.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

N.v.t.

9. Nederlandse positie (belangen en eerste algemene standpunt)

Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt

In 2002 is de positie ingenomen dat Nederland voorstander is van een spoedige toetreding van de Europese Unie tot de OTIF. De ontwikkelingen sinds die tijd maken dat deze positie nog sterker kan worden ingezet. Met dit besluit wordt de praktijk geformaliseerd dat er een gecoördineerd EU standpunt wordt ingenomen in de OTIF bij een exclusieve competentie van de EU. Dit versterkt een effectief optreden van de gemeenschap in deze gevallen. Met het aanpassen van de bijlagen van het COTIF, dat onlangs is afgerond, is er duidelijkheid ontstaan over de verhouding tussen EU-recht en COTIF-recht. Tevens is hiermee duidelijk geworden welke rol de OTIF zal spelen op het gebied van de technische normen voor spoorverkeer tussen EU landen en niet-EU landen van de organisatie. Dit is het belangrijkste punt waarop de bevoegdheden van beide organisaties elkaar overlappen. Daarnaast is het van belang voor de actoren in de spoorwegsector dat deze nieuwe regelgeving zo snel mogelijk in werking treedt. Op deze manier neemt de rechtszekerheid toe. Juist omdat het hier ook om veiligheidsregelgeving gaat is het van belang dat de internationaalrechtelijke kaders helder zijn vastgelegd. Ook zal de duidelijkheid omtrent de wederzijdse bevoegdheden, zoals die in de toetredingsovereenkomst is beschreven, de samenwerking tussen de beide organisaties naar verwachting verder verbeteren.

Niettemin is het van belang dat de inbreng van Nederland geborgd is, met name in gevallen waarin er een exclusieve competentie is. Zo zal Nederland onder meer waken voor voldoende invloed aangaande de veiligheidsregelgeving. Het voorstel voor de in dat geval te volgen coördinatieprocedure, dat in de bijlage van het voorstel is opgenomen, dient dan ook zorgvuldig te worden gezien. Met name ook op het punt hoe deze de bestaande coördinatiepraktijk zal veranderen. Nederland kan vooralsnog wel instemmen met de hoofdlijn ervan, dat in de genoemde drie vakcomité's (Transport of dangerous goods, Development of the Community's railways, Rail safety and interoperability) tot een afgestemd standpunt wordt gekomen. De afgelopen jaren is dit een werkbare procedure gebleken.