

Vergaderjaar 2022–2023

**22 112**

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

**Nr. 3735**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2023

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 6 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche: Herziening Richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen (Kamerstuk 22 112, nr. 3733)

Fiche: Herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid

Fiche: Herziening Richtlijn havenstaatcontrole (Kamerstuk 22 112, nr. 3736)

Fiche: Herziening Richtlijn Maritiem Ongevallenonderzoek (Kamerstuk 22 112, nr. 3737)

Fiche: Herziening Richtlijn Scheepsverontreiniging (Kamerstuk 22 112, nr. 3738)

Fiche: Verordening bescherming volwassenen en Raadsbesluit tot toetreding tot het Haags Volwassenenbeschermingsverdrag (Kamerstuk 22 112, nr. 3739)

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
W.B. Hoekstra

# Fiche: Herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid

## 1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*  
Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the European Maritime Safety Agency and repealing Regulation (EC) No 1406/2002
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*  
1 juni 2023
- c) *Nr. Commissiedocument*  
COM (2023) 269
- d) *EUR-Lex*  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0269>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*  
Er is geen Impact Assessment uitgevoerd.<sup>1</sup>
- f) *Behandelingstraject Raad*  
Raad voor Transport, Telecom en Energie (Transportraad)
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*  
Artikel 100, tweede lid van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*  
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*  
Medebeslissing

## 2. Essentie voorstel

### a) *Inhoud voorstel*

Dit voorstel voor een herziening van de verordening over het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA, hierna: Agentschap) maakt deel uit van een breder pakket aan voorstellen dat door de Europese Commissie (hierna: Commissie) op 1 juni jl. werd gepresenteerd. De andere voorstellen gaan ook over maritieme zaken en gaan meer specifiek over de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen, ongevallenonderzoek in de zeescheepvaartsector, de verontreiniging vanaf schepen en de richtlijn voor havenstaatcontrole.<sup>2</sup> Voor elk van deze voorstellen is een separaat BNC-fiche opgesteld.

Overkoepelend doel van het pakket aan voorstellen is zowel de noodzaak van de aanpassing aan herziene internationale regelgeving alsmede het borgen van het gelijke speelveld en het concurrentievermogen van de EU-scheepvaart. Het opnemen van internationale regelgeving in de EU-wetgeving moet volgens de Commissie gebeuren op een manier die zorgt voor effectieve toepasbaarheid, uniformiteit en goede handhaving, en dus voor kwaliteitsscheepvaart.

<sup>1</sup> Er is wel een Staff Working Document beschikbaar: EUR-Lex – 52023SC0147 – EN – EUR-Lex (europa.eu)

<sup>2</sup> Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen; Richtlijn 2009/18/EG betreffende onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector; Richtlijn 2005/35/EG inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken, en Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole.

Sinds de oprichting in 2002 zijn de taken van het Agentschap meermaals uitgebreid via verschillende wetgevingshandelingen en momenteel biedt het Agentschap technische, wetenschappelijke en operationele bijstand op een groot aantal gebieden in relatie met de zeevaart. De Commissie stelt voor de huidige verordening in te trekken en een integrale nieuwe verordening vast te stellen, ten behoeve van de duidelijkheid en leesbaarheid. De huidige verordening regelt de oprichting van het Agentschap en de structuur ervan wordt bepaald door kerntaken, aanvullende taken en taken die het Agentschap heeft ten behoeve van Europese samenwerking tussen de nationale kustwachten. In plaats van deze structuur, wordt de verordening volgens het voorstel gestructureerd aan de hand van thema's waarbinnen het Agentschap werkt, namelijk maritieme veiligheid, duurzaamheid, reduceren van klimaatgasemissies, maritieme (cyber)beveiliging, surveillance & maritieme omgevingsbewustzijn/monitoring, digitalisering en inspecties.

De Commissie geeft drie redenen ter rechtvaardiging van de volledige herziening van de verordening. Ten eerste vertegenwoordigt de huidige verordening niet voldoende het takenpakket van het Agentschap, dat in de laatste tien jaar gegroeid is. Ten tweede is de interne en bestuurlijke structuur van het Agentschap niet in lijn met de meest recente EU-regels voor de organisatie van EU-gedecentraliseerde agentschappen<sup>3</sup>. Ten derde, stelt de Commissie een bijhorende proportionele budgettaire aanvulling voor, in lijn met de hierboven vermelde taakuitbreiding.

Het voorgestelde takenpakket van het Agentschap bestaat uit taken die worden vermeld onder de huidige verordening en dit wordt aangevuld met taken die er in de laatste 10 jaar zijn bijgekomen. Deze toebedeling van aanvullende taken is het resultaat van andere herziene of nieuwe maritieme andere EU-wetgeving, waarin het Agentschap een rol heeft gekregen in de implementatie en/of ondersteuning van de Commissie en lidstaten. Dit betreft onder meer de uitvoering van de andere voorstellen van het EU maritieme veiligheidspakket<sup>4</sup>, wat een bijbehorende financiële claim oplevert. Andere wetgeving waar het Agentschap een rol in speelt zijn, onder andere, de veiligheid van passagiersschepen<sup>5</sup>, havenontvangstvoorzieningen<sup>6</sup>, wetgeving omtrent zwavel<sup>7</sup> en stikstofoxiden in emissies en scheepsrecycling<sup>8</sup>, EU-emissiehandelssysteem voor maritieme vervoersactiviteiten<sup>9</sup>, monitoring, rapporteren en verificatie van kooldioxide-emissies<sup>10</sup>, *FuelEU Maritime*<sup>11</sup>, *Europese Maritime Single*

<sup>3</sup> Joint Statement of the Commission, the European Parliament and the Council on decentralized agencies and the Common Approach (2012).

<sup>4</sup> [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/maritime-safety-new-proposals-support-clean-and-modern-shipping-2023-06-01\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/maritime-safety-new-proposals-support-clean-and-modern-shipping-2023-06-01_en)

<sup>5</sup> Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (herzien in 2022); Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (herzien in 2019); Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro passagiersschepen (herzien in 2019).

<sup>6</sup> Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG.

<sup>7</sup> Richtlijn (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen.

<sup>8</sup> Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG

<sup>9</sup> Richtlijn 2003/87/EG (herzien in 2023), COM(2021) 562 final.

<sup>10</sup> Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG.

*Window Environment* verordening<sup>12</sup>, de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst<sup>13</sup> en ondersteuning bij erkende organisaties<sup>14</sup>. Enkel in het geval van de *Europese Maritime Single Window Environment* verordening worden er in het huidige voorstel aanvullende fe's geclaimd.

Het Agentschap levert voor de uitvoering van deze EU-wetgeving vaak verschillende taken zoals trainingen, technische ondersteuning, het ontwikkelen en onderhouden van databases, inspecties en statistische analyses. Zoals reeds vermeld, is het takenpakket erg gegroeid in de laatste jaren. De reden hiervoor is tweeledig, namelijk dat het Agentschap gevraagd wordt door de Commissie om te helpen met de uitwerking van nieuwe maritieme wetgeving, maar ook omdat ze een unieke kennis- en datapositie heeft en kan helpen met EU-harmonisatie en -standaardisatie. Gezien het grensoverschrijdend karakter van de maritieme sector is dit een belangrijke voorwaarde voor goed Europees maritiem beleid.

Naast de wettelijk belegde taken zijn er ook horizontale en kennistaken, waarbij er sprake is van een taakuitbreiding, met een bijhorende financiële claim, zoals kennis aanleveren voor autonoom varen, cybersecurity, elektronische certificaten en alternatieve brandstoffen. Daarnaast behoudt het Agentschap ook enkele horizontale taken zoals, algemene ondersteuning voor lidstaten en de Commissie bij internationale overleggen en bij de inzet in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), exploitatie van databases en de ontwikkeling van innovatieve IT-oplossingen en koppelbare databases. De Commissie geeft ook het belang aan van interconnectiviteit tussen de databases om de administratieve last voor lidstaten te verminderen. Hierbij is het belangrijk dat de verwerking van persoonsgegevens in deze databases dient plaats te vinden in overeenstemming met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Daarnaast wordt er voorgesteld dat het Agentschap als een 24/7 maritieme monitoringscentrum (*maritime awareness center*) zal opereren dat de lidstaten en de Commissie kan ondersteunen tijdens crisissituaties. Dit is een taakuitbreiding op een huidige activiteit van het Agentschap, met een bijhorende financiële claim.

Het voorstel voorziet in uitvoeringshandelingen voor het vaststellen van tarieven voor de dienstverlening aan derde landen. Zo stelt de Commissie de optie voor dat het Agentschap kosten in rekening kan brengen voor diensten die het Agentschap verleent aan derde landen en mogelijk aan de maritieme sector. De tarieven voor deze diensten worden aan de hand van een uitvoeringshandeling(en) vastgesteld, waarbij de COSS (*Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships*)

---

<sup>11</sup> Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (momenteel in behandeling).

<sup>12</sup> Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU

<sup>13</sup> Richtlijn (EU) 2022/993 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden.

<sup>14</sup> Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties; Richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.

wordt aangewezen als onderzoekscomité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011<sup>15</sup>.

Ten slotte stelt de Commissie voor om de interne en bestuurlijke structuur van het Agentschap aan te passen. Dit betekent, onder andere, enkele naamswijzigingen en taken van de bestuurlijke organen gerelateerd aan besluitvorming en controle op het Agentschap. Eén van deze organen is de *management board* (hierna: het bestuur). Het takenpakket van het bestuur is verduidelijkt en beperkt aangepast. Het bestuur bestaat uit vertegenwoordiging van de 27 lidstaten en vier vertegenwoordigers van de Commissie, allen met één stem. Nieuw in dit voorstel is dat de Commissie zichzelf een vetorecht toewijst bij bepaalde taken die bij het bestuur liggen. Dit is het geval bij, onder andere, taken omtrent besluitvorming op het jaarlijkse budget en personeelsinformatie, financiële regels, opzetten van een anti-fraude strategie, regels ter preventie van belangenvermenging en het aanstellen van de uitvoerende directeur.

#### *b) Impact assessment Commissie*

Er is geen impact assessment uitgevoerd voor dit voorstel. De Commissie beargumenteert dat er geen impact assessment nodig is, omdat het een actualisatie van het takenpakket van het Agentschap betreft, in lijn met bestaande EU maritieme wetgeving. Bijgevolge zijn er dus ook geen beleidsalternatieven onderzocht, want als deze taken niet bij het Agentschap belegd zouden zijn, dan zou er sprake zijn van interne incoherentie binnen EU-wetgeving.

In plaats van een impact assessment, is er een *Staff Working Document* opgesteld, dat als achtergrond dient en waarin toegelicht wordt wat de redenen zijn voor de herziening en de connectie tussen de voorgestelde taakuitbreiding en de hierboven vermelde bestaande of voorgestelde EU-wetgeving. Het document dient in feite als een soort samenvatting, die slechts een verzameling is van reeds bekende informatie.

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

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat nadrukkelijk een belang bij effectieve en uniforme uitvoering en handhaving van maatregelen op het gebied van de bevordering van de maritieme veiligheid en op het gebied van de bescherming van het mariene milieu<sup>16</sup>. Nederland vindt maritieme veiligheid erg belangrijk, omdat het een noodzakelijke voorwaarde betreft voor de economische groeimogelijkheden van de maritieme cluster<sup>17</sup>. Het kabinet ondersteunt het uitgangspunt dat er in principe gebruik gemaakt wordt van de expertise, infrastructuur en informatie die al aanwezig is bij de bestaande EU-agentschappen<sup>18</sup>. Tegelijkertijd blijven de lidstaten op grond van internationale verdragen, zoals het VN-zeerechtrecht<sup>19</sup>, zelf verantwoordelijk voor de maritieme

<sup>15</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren.

<sup>16</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 647.

<sup>17</sup> De Nederlandse Maritieme Strategie (2015–2025), <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-764d7f81-e246-4c6a-aeff-fb4ac2406116/pdf> en bijlage bij Kamerstuk 31 409, nr. 70

<sup>18</sup> Kamerstukken 34 370 en 22 112, nr. 2.

<sup>19</sup> Het op 10 december 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (Trb. 1983, nr. 83).

veiligheid, maritieme beveiliging en de voorkoming van verontreiniging door schepen. De lidstaten dienen over voldoende expertise te blijven beschikken om invulling te geven aan die verantwoordelijkheden. De inzet van het Agentschap moet daadwerkelijk ondersteuning bieden aan de lidstaten en de Commissie<sup>20</sup> en een heldere sturing op het takenpakket is nodig. In het algemeen is Nederland terughoudend bij het aanwijzen van nieuwe taken aan het Agentschap. Hiervoor moet er namelijk steeds een duidelijke toegevoegde waarde zijn. Deze ligt niet bij het uitvoeren van operationele activiteiten die Nederland thans reeds zelfstandig, of in multilateraal verband uitvoert. Toegevoegde waarde is aanwezig wanneer het Agentschap dit efficiënter en goedkoper kan en/of er schaalvoordelen zijn vanuit het EU-perspectief. Verder moet er bij zowel bestaande als nieuwe activiteiten voldoende aandacht zijn voor privacy gerelateerde aspecten, administratieve lasten en draagvlak bij de zeevaartsector.

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

De huidige oprichtingsverordening vermeldt niet alle taken waarmee het Agentschap momenteel belast is. De bijkomende taken komen vaak voort uit nieuwe of herziene maritieme EU-wetgeving die na de laatste herziening van de oprichtingsverordening in 2013 zijn toegevoegd. Het kabinet onderschrijft de noodzaak tot een integrale herziening van de oprichtingsverordening van het Agentschap voor de wettelijke verankeringen, continuïteit van deze taken en interne coherentie tussen de verschillende EU-richtlijnen en -verordeningen. Enkele taken (bijvoorbeeld autonoom varen, elektronische certificaten en cybersecurity) hebben geen wettelijke basis. Dit zijn echter taken waarbij, naar verwachting, de komende jaren een grotere inzet nodig zal zijn. De taken van het Agentschap, worden op deze wijze in de oprichtingsverordening verankerd, in lijn met bestaande maritieme EU-wetgeving, zodat het Agentschap alle taken effectief kan uitoefenen. Het kabinet acht een herziening dan ook wenselijk. In vergelijking met de vorige herziening uit 2013, waarbij er door het kabinet geconstateerd werd dat de taken niet concreet genoeg beschreven zijn, is het huidige voorstel concreter, wat de sturing op het Agentschap verbetert. Het voorstel geeft zo ook meer ruimte voor flexibiliteit, voor mogelijke toekomstige taken. Daarnaast heeft het kabinet begrip voor de keuze om geen impact assessment te voorzien, omdat het hier slechts gaat om de actualisatie van het takenpakket.

Het kabinet beoordeelt het voorstel als positief. Er zijn echter enkele aandachtspunten. Deze gaan over de volgende onderwerpen, namelijk de comité-keuze voor de uitvoeringshandeling, een vetorecht van de Commissie op bepaalde besluiten van het bestuur, de interconnectiviteit en belasting van databases en de volgorde van de behandelingen van het EU maritieme veiligheidspakket in de Transportraad.

Een aandachtspunt betreft de keuze voor het onderzoekscomité ter ondersteuning van een uitvoeringshandeling. Het kabinet kan zich vinden in het gebruik van een uitvoeringshandeling, echter is het onduidelijk waarom de Commissie ervoor gekozen heeft deze taak bij COSS te beleggen en hoe de werkzaamheden van het onderzoekscomité lateren aan de taken van het bestuur. Het bestuur krijgt namelijk wel een rol toegeschreven bij de bepaling van welke diensten tegen betaling uitgevoerd worden en wat er met deze gelden gebeurt. Het kabinet zal adviseren om een apart comité op te stellen en om een duidelijke beschrijving vragen met betrekking tot de relatie tussen het comité en het bestuur.

---

<sup>20</sup> Kamerstuk 22 112 nr. 1105.

Een aandachtspunt is dat de Commissie zichzelf een vetorecht toekent, binnen het bestuur, bij bepaalde besluiten. Dit is het geval bij taken zoals besluitvorming omtrent het jaarlijkse budget en personeelsinformatie, financiële regels, opzetten van een anti-fraude strategie, regels ter preventie van belangenvermenging en het aanstellen van de uitvoerende directeur<sup>21</sup>. Enkele van deze taken zijn reeds bestaande taken van het huidige bestuur, waar de Commissie geen vetorecht heeft in de huidige oprichtingsverordening van het Agentschap. Het kabinet plaatst hier een aantekening bij en trekt de noodzaak voor een vetorecht op deze specifieke artikelen voor de Commissie in twijfel. De Commissie is reeds vertegenwoordigd in het bestuur en heeft daarin 4 van de 31 stemmen. In de huidige oprichtingsverordening heeft de Commissie geen vetorecht, noch lijkt het gebruikelijk dat de Commissie een dergelijk vetorecht heeft in andere agentschappen. Opname van een dergelijk vetorecht zou precedentwerking kunnen hebben. Bovendien wijkt dit af van de Gezamenlijke Verklaring<sup>22</sup> waarin Raad, Commissie en Europees Parlement afspraken hebben vastgelegd over agentschappen en het functioneren daarvan, inclusief over besluitvorming in de besturen van agentschappen. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen inzetten op het schrappen van het voorgestelde vetorecht.

Een aandachtspunt betreft de interconnectiviteit van databases. Het voorstel voorziet erin dat verschillende databases worden ontwikkeld (of reeds zijn ontwikkeld), conform verschillende maritieme EU-regelgeving. Het kabinet geeft nadrukkelijk aandacht aan de wijze waarop de voorstellen van de Commissie zich verhouden tot de genoemde wetgeving en jurisprudentie, en dat deze databases moeten leiden tot een reductie in administratieve last, in plaats van een hogere rapportageplicht. Hier moet aandacht voor zijn tijdens de implementatie. In het voorstel worden de nodige verwijzingen gemaakt naar de bescherming van persoonsgegevens.

Tot slot zal het kabinet er op inzetten dat er eerst besluitvorming plaatsvindt met betrekking tot de vier andere voorstellen in het EU maritieme veiligheidspakket. Deze voorstellen hebben namelijk zowel inhoudelijke als budgettaire gevolgen voor het onderhavige voorstel.

#### *c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Een eerste inschatting is dat de meerderheid van de lidstaten het voorstel zal verwelkomen. Aangezien het een actualisatie betreft van de huidige regelgeving, waarbij het merendeel van de besluitvorming reeds heeft plaatsgevonden bij de behandeling van andere EU maritieme wetgeving, is de verwachting dat er weinig discussie zal plaatsvinden over de taken die met het onderhavige voorstel formeel bij het Agentschap belegd worden. Dit zijn taken die in de meeste gevallen reeds uitgevoerd worden. Mogelijk zullen er wel discussies plaatsvinden over verdere details en verduidelijkingen.

Lidstaten zijn over het algemeen tevreden met de werkzaamheden van het Agentschap als dienstaanbieder aan lidstaten en Commissie, erkennen de noodzaak van het vastleggen van de taakuitbreiding, maar zullen naar verwachting aandacht hebben voor een mogelijke competentie-uitbreiding van de Commissie via het Agentschap. Ook is er een wens voor een duidelijke sturing op het takenpakket van het Agentschap.

<sup>21</sup> Artikel 16(1), c-e en i, j, n, o, p, q, t, u, artikel 16(2) en in sommige gevallen artikel 16(1), b

<sup>22</sup> [joint\\_statement\\_on\\_decentralised\\_agencies\\_en.pdf](#) (europa.eu)

Het Europees Parlement heeft nog geen rapporteur aangewezen. Tijdens het Comité overleg van Transport en Toerisme van 26 juni jl. is aangegeven door de voorzitter, dat het EU-parlement de voorstellen enkel kan behandelen na publicatie van de vertalingen. Daarnaast wordt er ook aangegeven dat de voorstellen behandeld moeten worden voor de EU-verkiezingen. Vertegenwoordiging van de *Renew Europe Group* heeft aangegeven dat het voorstel weinig ambitie heeft met betrekking tot onder andere veiligheidsstandaarden en menselijke factoren van maritieme ongelukken. De voorzitter gaf ook aan dat er een groter sociaal aspect geïntroduceerd moet worden.

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

##### *a) Bevoegdheid*

Het oordeel van het kabinet is positief. Het voorstel is gebaseerd op artikel 100, lid 2, VWEU. Deze bepaling geeft de EU de bevoegdheid tot het vaststellen van passende bepalingen voor de zeevaart. Het voorstel heeft dezelfde doeleinden als de verordening die het vervangt en die ook gebaseerd was op dezelfde rechtsgrondslag. Het kabinet kan zich vinden in deze rechtsgrondslag. Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten op grond van artikel 4, lid 2, onder g, VWEU.

##### *b) Subsidiariteit*

Het oordeel van het kabinet is positief. De herziene verordening beoogt het vaststellen van het doel, het takenpakket en de interne organisatie van het Agentschap. Deze doelstellingen zien enkel op het Agentschap en kunnen alleen op het niveau van het Agentschap worden verwezenlijkt. De noodzaak voor een EU-agentschap voor maritieme veiligheid is bovendien al erkend bij de oprichting van het agentschap en de inwerkingtreding van de oprichtingsverordening in 2002. Dit is nogmaals bevestigd in de evaluatie van het Agentschap in 2017, die de werking van het Agentschap positief beoordeelde. Zonder de herziening zou er ook sprake zijn van interne incoherentie tussen EU-wetgeving en de taken die het voorstel toevoegt zijn in lijn met hetgeen reeds gezamenlijk is afgesproken in andere maritieme EU-wetgeving en raamwerken, en voorstellen voor regelgeving van de Commissie waaronder het maritieme veiligheids-pakket. Bovendien kan een wijziging van bestaande EU-regelgeving slechts op EU-niveau plaatsvinden. Om die redenen is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

##### *c) Proportionaliteit*

Het oordeel van het kabinet is positief. De herziene verordening beoogt het vaststellen van het doel, het takenpakket en de interne organisatie van het Agentschap. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat de voorstellen in lijn zijn met hetgeen reeds gezamenlijk is afgesproken in andere maritieme EU-wetgeving en raamwerken, en voorstellen voor regelgeving van de Commissie waaronder het maritieme pakket. In die zin beperkt het voorstel zich tot het in lijn brengen van het takenpakket van het Agentschap met de bestaande taken die het Agentschap de voorbije jaren al op zich heeft genomen en de nieuwe taken die voortvloeien uit bestaande voorstellen van de Commissie. Het voorgestelde optreden gaat grotendeels niet verder dan noodzakelijk, behalve betreffende het vetorecht dat de Commissie zichzelf toekent met betrekking tot bepaalde besluiten van het bestuur. Het kabinet kan zich vinden in de taaktoewijzingen aan het Agentschap, echter leidt dit specifieke punt tot een onevenwicht in het



voordeel van de Commissie binnen het bestuur, in vergelijking met de positie van de lidstaten. Het kabinet acht zo'n vetorecht voor de Commissie niet noodzakelijk om de doelstellingen van het voorstel te verwezenlijken, omdat de Commissie reeds vertegenwoordigd is in het bestuur, met stemrecht, en dat de huidige werkwijze van het bestuur (zonder vetorecht van de Commissie) goed werkt.

## **5. Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten**

### *a) Consequenties EU-begroting*

Het voorstel van de Commissie leidt tot een kostenstijging van bijna 51 miljoen euro, onder het huidige Meerjarig Financieel Kader (MFK) 2021–2027. Daarna worden de kosten ingeschat op nog eens 169 miljoen euro voor de periode 2028–2034. Deze kosten zijn, onder andere, voor benodigde additionele fte, waarvan 33 fte binnen het huidige MFK. Daarnaast zullen er 7 fte intern gecreëerd worden, door budgettaire besparingen. Het kabinet is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Voor de periode 2028–2034 wordt er ook een indicatie meegegeven, onder voorbehoud van de EU-begroting 2028–2034. De ontwikkeling van de administratieve uitgaven voor de periode 2021–2027 moeten in lijn zijn met de conclusies van de Europese Raad van juli 2020 over het MFK-akkoord. Het kabinet is kritisch over de stijging van het aantal werknemers.

De claim is gebaseerd op de taakuitbreiding van verschillende onderwerpen, waaronder ook de andere voorstellen onder het EU maritieme veiligheidspakket. Zo worden er respectievelijk twee aanvullende fte's voor zowel vlaggenstaatcontrole als havenstaatcontrole als de ongevalenonderzoeksrichtlijn voorgesteld. Voor de scheepsverontreinigingsrichtlijn worden er 12 fte's gevraagd, waarvan één na 2027 aangesteld zal worden. Een gedetailleerde beoordeling van deze claims worden in de BNC-fiches van deze voorstellen opgenomen. Het hele maritieme veiligheidspakket vraagt 18 fte van het Agentschap. Hierbij wordt aangegeven in de respectievelijke BNC-fiches van de andere voorstellen zoals gepresenteerd op 1 juni dat het beleggen van taken bij het Agentschap positief is.

Een groot aandeel van de claim gaat ook naar het 24/7 monitoringscentrum van het Agentschap (acht fte met een aanvullende drie fte na 2027). Omdat het centrum 24/7 opereert, lijkt de claim op het eerste gezicht proportioneel. Deze taak wordt in een kleinere vorm reeds uitgevoerd door het Agentschap, maar staat niet in de huidige verordening. Omdat deze taak nog niet wettelijk belegd is bij het Agentschap, neemt het Agentschap deze kosten momenteel mee in de eigen begroting. Hiervoor verkleint ze de scope van de inzet zo veel mogelijk. Huidige omstandigheden met betrekking tot Covid-19 en de sancties tegen Rusland creëren echter de noodzaak voor het Agentschap om beter te kunnen reageren in crisissituaties. Nederland ziet dit als een goede ontwikkeling, gezien de steun die nodig is van het Agentschap voor een goede implementatie van sanctiewetgeving.

4 fte (en 1 fte na 2027) zouden ingezet worden voor ondersteuning bij de IMO bij gesprekken voor alternatieve brandstoffen en nieuwe onderzoeken en rapporten hieromtrent. Dit past in de huidige ontwikkelingen in duurzaamheid. Tenslotte wordt er respectievelijk één aanvullende fte gevraagd voor werk op cyberbeveiliging en MASS. Dit zijn nieuwe

onderwerpen, waar ook nog geen wetgeving over is, maar waar het Agentschap gevraagd wordt om de nodige kennisuitbreiding voor op te zetten. Dit onderwerp is in de context van de invasie van Rusland in Oekraïne ook prominenter geworden. Tenslotte worden er drie aanvullende fte's gevraagd voor de EMSWe-werkzaamheden. Het Agentschap speelt namelijk een enorme rol bij de technische implementatie van deze wetgeving, voor heel de Europese Unie. Deze taken zijn niet vermeld in de huidige oprichtingsverordening, gezien deze in 2019 geïntroduceerd werd.

*b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of medeoverheden*

Er is geen directe financiële consequentie van het voorstel voorzien voor de rijksoverheid en/of medeoverheden. Het betreft enkel andere maritieme EU-wetgeving, waarvan de financiële consequenties reeds in andere voorstellen in kaart gebracht zijn. Mochten er toch eventuele (indirecte) financiële gevolgen zijn, zullen deze worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de begrotingsregels. De financiële consequenties voor de andere vier voorstellen van het maritieme veiligheidspakket zijn te vinden in de respectievelijke BNC-fiches.

*c) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger*

Er worden geen financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burgers voorzien. Momenteel levert het Agentschap geen diensten direct aan het bedrijfsleven. De uitvoeringshandeling voorziet de mogelijkheid om tarieven aan te rekenen voor diensten aan de sector. Hierbij is het belangrijk dat deze tarieven proportioneel zijn, en niet leiden tot erg hoge financiële consequenties.

*d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten*

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de concurrentiekracht en heeft geen directe geopolitieke gevolgen. De inzet van het Agentschap kan EU-relaties met derde landen bevorderen, omdat sommige diensten ook verleend kunnen worden aan derde landen. Het draagt bij aan het bevorderen van internationale scheepsveiligheid en het verspreiden van EU-oplossingen en *best practices*. Daarnaast helpt het Agentschap de Commissie en de lidstaten met ondersteuning op internationaal niveau, zoals IMO en ILO. De uitvoeringshandeling voorziet de mogelijkheid om tarieven aan te rekenen voor diensten aan derde landen. Bij een uitwerking van deze uitvoeringshandeling is het belangrijk dat niet in gedrang gaat om EU-oplossingen wereldwijd te delen.

## **6. Implicaties juridisch**

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

Aangezien het voorstel enkel de wijziging van taken van het Agentschap betreft, zal het voorstel niet leiden tot ingrijpende wijzigingen van nationale regelgeving. Zo dient bijvoorbeeld in nationale regelgeving de verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1406/2002 te worden geschrapt (zie bijvoorbeeld artikel 11a van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid).

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

Het voorstel voorziet in uitvoeringshandelingen voor het vaststellen van tarieven voor de dienstverlening aan derde landen (artikel 33). Deze uitvoeringshandelingen zien op administratieve aspecten en regelen dus geen essentiële onderdelen van de verordening. De toekenning van uitvoeringsbevoegdheden is daarmee mogelijk. De keuze voor uitvoeringsbevoegdheden ligt voor de hand, omdat het gaat om handelingen die ertoe leiden dat de verordening volgens eenvormige voorwaarden wordt uitgevoerd en om handelingen tot het vaststellen van administratieve aspecten ter uitvoering van de verordening. De toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden is ook wenselijk, omdat hiermee de benodigde snelheid kan worden betracht bij noodzakelijke wijzigingen. Het kabinet kan daarom instemmen met de toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden.

De uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 5 van Verordening (EU) 182/2011. De keuze voor de onderzoeksprocedure bij de vaststelling van uitvoeringshandelingen acht het kabinet op zijn plaats omdat het hier gaat om handelingen van algemene strekking en veiligheid (zie art. 2, lid 2, onder a, en onder b, sub iii, van Verordening (EU) 182/2011).

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

Het voorstel treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van de bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie. De bepalingen van het voorstel zijn gericht tot het Agentschap. Omvangrijke aanpassing van wet- en regelgeving is niet aan de orde. Zoals eerder vermeld betreft het slechts het schrappen van verwijzingen naar de oprichtingsverordening.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Het voorstel kent evenals de huidige oprichtingsverordening in artikel 22 een verplichte vijfjaarlijkse verslaglegging aan de Commissie. Dit betreft een verplichting voor het Agentschap.

In het voorstel is daarnaast opgenomen dat bij elke tweede evaluatiemoment een beoordeling van de resultaten van de beoogde doelen, mandaten en taken zal worden uitgevoerd. Als de Commissie in dat verband oordeelt dat het voortbestaan van het Agentschap niet langer gerechtvaardigd is, kan zij voorstellen tot intrekking of herziening van de verordening. Het kabinet kan zich vinden in dit voorstel, omdat het in lijn is met het Europees kader voor de organisatie van Europese gedecentraliseerde agentschappen.

*e) Constitutionele toets*

Niet van toepassing.

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

Er zijn geen gevolgen met betrekking tot uitvoerbaarheid of handhaafbaarheid, omdat er geen Nederlandse uitvoerings- of handhavingsorganisatie is aangewezen in dit voorstel. Indirect kan het zijn dat bepaalde uitvoerings- en/of handhavingsorganisaties een rapportageverplichting

hebben met betrekking tot een van de door het Agentschap ontwikkelde databases. De implicaties hiervan zijn in de relevante BNC-fiches vermeld. Met betrekking tot de gevolgen voor de uitvoerings- en of handhavingsorganisaties vanuit de ondersteuning van het Agentschap bij de implementatie van het maritieme veiligheidspakket, wordt dit in de respectievelijke fiches behandeld.

### **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Het voorstel heeft geen implicaties voor ontwikkelingslanden, anders dan voor andere derde landen.