

Ministerie van Buitenlandse Zaken

Aan de Voorzitter van de
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
Den Haag

Bezuidenhoutseweg 67
2594 AC Den Haag
Postbus 20061
Nederland
www.minbuza.nl

Contactpersoon
Joop Nijssen

T 0031 70 348 4858
DIE-BNC@minbuza.nl

Onze Referentie
DIE-BNC-1610/12

Bijlage(n)
fichedocument

Datum 14 december 2012
Betreft Informatievoorziening over nieuwe Commissievoorstellen

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

Fiche 1: Mededeling CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobielenindustrie

Fiche 2: Wijziging verordening geïmporteerde broeikasgassen

Fiche 3: Mededeling visumbeleid als instrument voor economische groei in de EU

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Frans Timmermans

Fiche 1: Mededeling "CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie"

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Mededeling "CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame automobiellndustrie"

Datum ontvangst Commissiedocument

8 november 2012

Nr. Commissiedocument

COM(2012) 636

Pré-lex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202094

Nr. impact assesment Commissie en Opinie Impact-assesment Board

Niet opgesteld

Behandelingstraject Raad

Raad voor Concurrentievermogen

Eerstverantwoordelijk ministerie

Economische Zaken in nauwe samenwerking met Infrastructuur en Milieu

2. Essentie voorstel

De Commissie concludeert dat de Europese automobiellndustrie zich - tegen de achtergrond van teruglopende vraag in de Europese markt en zware mondiale concurrentie - in zwaar weer bevindt maar signaleert dat er aan de andere kant uitgelezen kansen op het gebied van vernieuwende voertuigen zijn voor de middellange en lange termijn, die bijdragen aan een sterke, concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie. De Commissie stelt een integraal en gezamenlijk actieplan voor de sector, dat stoelt op de analyse en aanbevelingen van CARS 21 en dat past binnen recente strategische beleidsvoornemens t.a.v. het Europees industriebeleid en een schoon en energiezuinig verkeer en vervoerssysteem.

De vier belangrijkste acties uit het plan zijn:

1. Investeren in geavanceerde technologieën en financieren van innovatie

2. Verbetering van marktomstandigheden
3. Bevordering van het concurrentievermogen op de mondiale markten
4. Anticiperen op aanpassing en beheren van herstructurering

Ten aanzien van het eerste punt zijn de investeringen gericht op het bereiken van een schoon en zuinig vervoerssysteem, verkeersveiligheid en energietechnologie. Er is volgens de Commissie een belangrijke rol voor de EU weggelegd om de automobiellindustrie te stimuleren tot innovatie en verduurzaming door middel van adequaat bronbeleid. Juist vanwege het grensoverschrijdende karakter van deze sector is het belangrijk dat op EU niveau ambitieuze doelen worden gesteld.

De Commissie stelt voor om bilaterale en multilaterale vrijhandelsakkoorden te gebruiken bij het aanpakken van tarifaire en non-tarifaire belemmeringen in de automobiellindustrie. Daarnaast zal een studie worden uitgevoerd naar de effecten van reeds afgesloten vrijhandelsovereenkomsten op het concurrentievermogen van deze industrie. Op het terrein van regelgeving zal naast multilaterale samenwerking ook bilaterale samenwerking worden ontplooid.

Via acties onder 4 wil de Commissie acute problemen in de industrie aanpakken in samenspraak met werkgevers en vakbonden, waarbij de verantwoordelijkheid voor de aanpak van de herstructureringskwestie voornamelijk bij de bedrijfstak ligt. De Commissie richt zich daarbij met name op het versterken van de coördinatie en ondersteuning van de EU, lidstaten en regio's. Ook zal de Commissie lidstaten aanmoedigen gebruik te maken van het Europese Globaliseringsfonds (EGF).

Om toezicht te houden op dit proces en de dialoog met belanghebbenden voort te zetten, wordt hiervoor een proces ingericht met de naam "CARS 2020".

3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

Bevoegdheidsvaststelling

De Mededeling richt zich op het versterken van het concurrentievermogen en duurzaamheid van de Europese automobiellindustrie. Er is sprake van een aanvullende bevoegdheid van de Unie ten aanzien van industriebeleid (artikel 6 onderdeel b VWEU). Daarnaast worden in de mededeling maatregelen aangekondigd waarbij sprake is van de uitoefening van bevoegdheden ten aanzien van de interne markt, milieu, vervoer en energiebeleid. Dit zijn gedeelde bevoegdheden (artikel 4, onderdelen a, e, g, en i VWEU). De aangekondigde handelspolitieke inzet en de vaststelling van nieuwe mededingings-

en staatssteunkaders behoren tot de exclusieve bevoegdheid van de EU (zie artikel 3, eerste lid, onderdeel b en e). De financiële bijdragen van de EU via het ESF met het oog op de ondersteuning van omscholing en opleiding, vallen onder de gedeelde bevoegdheid van de EU (zie artikel 4, tweede lid, onderdeel c, VWEU). Hetzelfde geldt voor de programma's voor onderzoek en technologische ontwikkeling (zie artikel 4, derde lid, VWEU).

Subsidiariteit- en proportionaliteitsoordeel

Voor Nederland is industriebeleid primair de verantwoordelijkheid van de lidstaten. Het Commissievoorstel ziet een rol voor de Europese Unie op het gebied van Europese strategiebepaling, samenwerking, ondersteuning Europese Investerings Bank (EIB) en monitoring gelet op de mondiale concurrentie in de automobielenindustrie. Het subsidiariteitsoordeel over de mededeling luidt dan ook positief. Uiteraard wordt hiermee niet vooruitgelopen op het subsidiariteitsoordeel van de uit deze mededeling voortvloeiende specifieke voorstellen van de Commissie. Nederland ondersteunt de doelstelling van de Commissie om het concurrentievermogen van de Europese industrie te versterken. De proportionaliteit wordt positief beoordeeld. Immers, de aanbevelingen die de Commissie doet, laten voldoende ruimte voor nationale besluiten en staan inhoudelijk in juiste verhouding tot de geformuleerde doelstellingen.

Financiële gevolgen

De financiële middelen voor de voorstellen uit deze mededeling worden voor het overgrote deel gevonden binnen de voorgestelde programma's van het volgende meerjarig financieel kader, zoals COSME EN HORIZON 2020. U bent hierover geïnformeerd in de BNC-fiches over deze programma's (kamerstukken [22 112, nr. 1310](#) en 1326). Voor zover in de toekomst aan de orde, is Nederland van mening dat de financiële middelen gevonden moeten worden binnen de bestaande financiële kaders van de EU-begroting.

Regeldruk/administratieve lasten

Voor regeldruk en administratieve lasten geldt dat de voorstellen in de mededeling grotendeels gericht zijn op het terugdringen daarvan. Nederland verwacht dat de nog te presenteren mededeling over betere regelgeving in december 2012 deze ambitie verder zal ondersteunen en kijkt uit naar concrete maatregelen op dit terrein. Het bieden van goede stages en het op die manier verbeteren van de aansluiting onderwijs/arbeidsmarkt kan vanzelfsprekend onderschreven worden, maar een kwaliteitskader zou ons inziens niet moeten leiden tot een overmatige administratieve lastendruk bij bedrijven (bij de uitvoering hiervan zullen de kosten voor de bedrijven worden meegewogen).

4. Nederlandse positie over de mededeling

De automobielenindustrie is belangrijk voor de Europese welvaart en heeft een grensoverschrijdend karakter. Deze industrie staat in Europa onder druk vanwege overcapaciteit, teruggelopen vraag naar personen- en bedrijfsvoertuigen en het moeilijker verkrijgen van leningen en kredieten. Vooral de merken die gericht zijn op de Europese thuismarkt voelen de gevolgen omdat men ook niet kan profiteren van betere marktomstandigheden buiten Europa, met name in het Verre Oosten. Nederland acht verdere harmonisatie van regelgeving rondom het toelaten en toezicht op productie van voertuigen onvermijdelijk om het concurrentievermogen te versterken.

Nederland staat in zijn geheel genomen positief tegenover deze mededeling. De Commissie en lidstaten kunnen de juiste randvoorwaarden scheppen en maatregelen nemen. Acties op EU niveau moeten daarbij aanvullend op het nationale beleid zijn, met ondersteunende rollen van lokale en regionale overheden op hun respectievelijke terreinen van bevoegdheid. Nederland ziet met name toegevoegde waarde bij het versterken van de interne markt, het verlagen van administratieve lasten, het verbeteren van de toegang tot financiering voor bedrijven, het stimuleren van onderzoek en innovatie en het creëren van open markten.

Het voorstel legt de juiste accenten om duurzaamheid en de realisatie van innovaties in de markt tot stand te laten komen. Nederland acht hierbij verdere harmonisatie van regelgeving rondom het toelaten en toezicht op productie van voertuigen onvermijdelijk. Nederland steunt de Commissie in haar opvatting dat de automobielenindustrie de primaire verantwoordelijkheid heeft om de problemen het hoofd te bieden en zich te richten op innovatie en duurzaamheid.

Nederland deelt de vier genoemde actielijnen uit de Commissie mededeling.

1. Investeren in geavanceerde technologieën en financieren van innovatie

Nederland steunt de inzet om **onderzoek, ontwikkeling en innovatie** in de automobielenindustrie en het vervoer beter af te stemmen op de beleidsdoelstellingen van het industrie- en vervoersbeleid en ziet Horizon 2020 daarvoor als een relevant programma, met name de maatschappelijke uitdaging "slim, groen en geïntegreerd transport". In dit verband kan o.a. gewezen worden op de Richtlijn Intelligente Transport Systemen (ITS; 2010/40/EU) omdat informatie-uitwisseling tussen modaliteiten essentieel is om vervoerketens te optimaliseren.

Het doorzetten van het succesvolle publiek-privaat partnerschap European Green Cars Initiative (ECGI), ook aanbevolen door CARS 21, kan Nederland steunen. Doel daarvan is om een level playing field te krijgen voor alle bedrijven in de automobielenindustrie, met name voor het MKB.

Nederland steunt het belang dat de Commissie hecht aan een goede toegang tot financiering is voor alle bedrijven, zowel midden- en kleinbedrijven als groot bedrijven. De in de voorstellen van de Commissie voor Horizon 2020 en COSME opgenomen financiële instrumenten gericht op kredieten, garanties en risicokapitaal zijn hierbij van groot belang. Deze financiële instrumenten dienen daarbij te voldoen aan de randvoorwaarden die Nederland stelt voor financiële instrumenten (geen budgettaire risico's, geen marktverstoring, beperkte omvang instrumenten, Europese toegevoegde waarde, geen overlap met bestaande instrumenten, terugvloeiën van middelen, geen vervanging nationale co-financiering, minimale administratieve lasten).

Het ontwikkelen van "groene" auto's en het doorvoeren van technologische veranderingen moeten juist nu worden bespoedigd om de industrie klaar te maken voor de CO₂-zuinige economie. Nederland is verheugd dat de Commissie dit benadrukt. Nederland acht het daarbij van belang dat, zoals de Commissie voorstelt, wordt gekeken naar duurzaamheid over de hele keten én de manier waarop de alternatieve brandstoffen worden geproduceerd. Verder zou de Commissie middels het instrument 'eco-innovaties' kunnen bevorderen dat bedrijven (autofabrikanten en leveranciers van onderdelen) innovatieve maatregelen invoeren om de CO₂-uitstoot te verlagen. Nederland wil verder aangeven dat het harmoniseren van de test omstandigheden ertoe bijdragen aan dat de (CO₂)emissies meer aansluiten op werkelijk gebruik.

Nederland kan instemmen met de voornemens van de Commissie op het gebied van CO₂ reductie, de reductie van luchtverontreinigende stoffen en geluid. Nederland hecht daarbij aan een maximale inzet op een adequate bronaanpak vanuit Brussel inclusief duidelijkheid over langetermijndoelen, bijvoorbeeld over het CO₂ reductiepad na 2020. Tevens kan Nederland de oproep aan lidstaten steunen om op hun eigen wijze te investeren in een milieuvriendelijke verkeer- en vervoersinfrastructuur, en via overheidsaanbestedingen de vraag naar schonere en zuinigere voertuigen te stimuleren. Deze maatregelen sluiten goed aan bij het Nederlands beleid voor elektrisch vervoer.

Naast vergroening vraagt de Commissie, terecht, aandacht voor onderzoek en innovatie op het gebied van intelligente transportsystemen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Nederland acht het daarbij van belang dat de Europese veiligheids- en milieunormen zo veel mogelijk worden omgezet in internationale standaarden. Tevens moet de EU de mogelijkheid houden om verder te gaan dan internationale standaarden, om onze normen verder aan te scherpen en technologische ontwikkeling te bevorderen, zonder dat dit internationaal gezien wordt als een (non-tariff)handelsbelemmering.

2. Verbetering van marktomstandigheden

De Europese Commissie legt de nadruk op het beperken van de administratieve lastendruk bij nieuwe regelgeving. Nederland acht het van belang dat deze reductie van regeldruk wordt bereikt door middel van slimmere regelgeving. Tegelijkertijd is het van even groot belang dat de regelgeving die is

afgekondigd ook goed wordt nagekomen zodat de fabrikanten die wel hebben geanticipeerd en geïnvesteerd niet worden benadeeld.

Naast normen voor typegoedkeuring voor voertuigen en markttoezicht daarop, is de Nederlandse wens dat er in de EU meer harmonisatie komt op productietoezicht (de conformity of production CoP). Uniform productietoezicht is een belangrijke voorwaarde voor een eerlijke markt.

3. Bevordering van het concurrentievermogen op de mondiale markten

Nederland steunt de aanpak om via vrijhandelsovereenkomsten zowel de tarifaire als non-tarifaire belemmeringen in de automobielsector weg te nemen. Hierbij kunnen zowel bilaterale als multilaterale instrumenten worden ingezet. Dit geldt ook voor de regelgevende samenwerking, waar de Commissie voorstelt de multilaterale regelgevende samenwerking aan te vullen met bilaterale samenwerking met belangrijke handelspartners.

Op internationaal niveau via de United Nations Economic Council for Europe (UN/ECE) is men bezig met het ontwikkelen van een International Whole Vehicle Type Approval. De ontwikkeling om innovatie te stimuleren zou kunnen gaan botsen met deze I-WVT-A omdat die er toe kan leiden dat onder druk van landen die willen toetreden tot de gezamenlijke markt de eisen voor bestaande voertuigen versoepeld worden. Het is daarom belangrijk om deze ontwikkelingen goed te volgen en vanuit de EU er op aan te dringen dat het EU-kader voor verkeersveiligheid en milieueisen gehandhaafd wordt en verder gestimuleerd.

4. Anticiperen op aanpassing en beheren van herstructurering.

Nederland is positief ten aanzien van de voorstellen aangaande menselijk kapitaal en vaardigheden en wijst op het ESF dat hier goed voor ingezet kan worden. Nederland steunt de geplande oprichting van een gezamenlijk platform, het ontwikkelen van een vaardigheidsset en het uitwisselen van goede voorbeelden. Nederland kan daar een goede bijdrage aan leveren uit zijn ervaringen met veel publiek-private samenwerkingsverbanden.

Nederland is geen voorstander van het EGF¹ als Europees instrument om nationale arbeidsmarktproblemen aan te pakken. Nederland is van mening dat het ondersteunen van werknemers die hun baan (dreigen te) verliezen een nationale aangelegenheid is (werkgevers, werknemers en overheid). Nederland was en is kritisch ten aanzien van het EGF als middel om de effecten van globalisering en crises tegen te gaan. Andere instrumenten zijn hiervoor meer gepast. De Nederlandse inzet is er dan ook in eerste instantie op gericht om het EGF te beëindigen met ingang

¹ EGF is het European Globalisation Adjustment Fund. Het EGF richt zich op het helpen van EU-burgers die hun baan hebben verloren als gevolg van globalisatie en de economische crisis.

van het nieuwe MFK. Mocht blijken uit de MFK onderhandelingen dat het EGF toch voort gezet zal worden in 2014-2020, dan zal NL proberen de reikwijdte, omvang en toegang tot het EGF in de periode 2014-2020 waar mogelijk te beperken.

Toezicht en beheer op het actieplan

Nederland steunt de door de Commissie voorgestelde overlegstructuur met o.a. dialoog tussen belangrijke belanghebbenden uit particuliere en publieke sector en uit het maatschappelijk middenveld en tevens de instelling van een Taskforce schone voertuigen.

Fiche 2: Wijziging verordening gefluoreerde broeikasgassen.

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende gefluoreerde broeikasgassen

Datum ontvangst Commissiedocument

7-11-2012

Nr. Commissiedocument

COM(2012) 643

Prelex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202090

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board

SWD(2012) 364

Behandelingstraject Raad

Milieuraad

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

a) Rechtsbasis

Artikel 192, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

b) Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement

Gewone wetgevingsprocedure als vastgelegd in artikel 294 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Gekwalificeerde meerderheid in de Raad en medebeslissing Europees Parlement.

c) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

De Commissie stelt voor een reeks van onderwerpen een gedelegeerde handeling voor. Het gaat ondermeer om het uitbreiden van de lijst van apparatuur waaruit verplicht gefluoreerde

broeikasgassen moeten worden teruggewonnen, het verder verbieden van het op de markt brengen van producten en apparatuur die gefluoreerde broeikasgassen bevatten, minimumeisen voor lekcontroles en certificering en het aan de verordening toevoegen van andere gefluoreerde koolwaterstoffen.

Daarnaast stelt de Commissie enkele uitvoeringshandelingen voor die er toe moeten bijdragen dat de verordening op uniforme wijze wordt uitgevoerd, zoals het format waarmee rapportages moeten worden ingediend. De Commissie zal daarbij worden bijgestaan door een comité, overeenkomstig verordening (EU) Nr.182/2011, paragraaf 5.

2. Samenvatting BNC-fiche

Korte inhoud voorstel

Het voorstel vereenvoudigt en verbetert de tekst van de F-gassenverordening (EG) nr. 842/2006, en er zijn tevens aanpassingen doorgevoerd die tot doel hebben de verordening verder aan te scherpen om zodoende de emissies van deze sterke broeikasgassen (tot meer dan 22.000 keer zo sterk als CO₂) te beperken. De huidige verordening richt zich vooral op het tegengaan van lekkage en kan, mits deze goed wordt uitgevoerd, de emissies op het huidige niveau stabiliseren. In lijn met de kosteneffectieve paden geïdentificeerd in de *Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050*, stelt de Commissie voor de emissies in 2030 ten opzichte van het huidige niveau met circa 70% terug te brengen.

Het voorstel houdt in dat het regime voor lekcontrole wordt uitgebreid naar mobiele installaties (gekoelde vrachtwagens en opleggers), dat terugwinning van gefluoreerde broeikasgassen uit diverse toepassingen wordt bevorderd en dat in de periode 2015 tot 2030 de hoeveelheid fluorkoolwaterstoffen (HFK's, voornamelijk gebruikt in koeling en airconditioning) die op de Europese markt mag worden geplaatst in een uitfaseringsschema stapsgewijs wordt gereguleerd. Specifieke toepassingen die gebruik maken van F-gassen met een sterke aardopwarmingsvermogen (Global Warming Potential, GWP) en waarvoor voldoende klimaatvriendelijke en energiezuinige alternatieven voorhanden zijn, worden op termijn verboden om voldoende zekerheid te bieden aan de industrie en groene innovatie te stimuleren.

- *Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

De EU is bevoegd op grond van Artikel 192, eerste lid van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De proportionaliteit en de subsidiariteit worden positief beoordeeld.

- *Implicaties/risico's/kansen*

Kansen:

Het voorstel biedt kans om op kosteneffectieve wijze bij te dragen aan de reductie van broeikasgassen in lijn met de lange termijn klimaatambities voor 2050.

Een effectief Europees beleid gericht op de vermindering van het gebruik van deze sterke broeikasgassen kan de wereldmarkt veranderen, wat bij zal dragen aan het vergroten van het draagvlak voor internationale afspraken.

Het voorstel stimuleert bedrijven op korte termijn om bij de vervanging van apparatuur te kiezen voor klimaatvriendelijke en energiezuinige alternatieven voor chloorfluorkoolwaterstoffen (HCFK's, gassen die de ozonlaag aantasten), die per 2015 op grond van Verordening (EG) nr. 1005/2009 moeten zijn uitgefaseerd. Het voorstel biedt daarmee kansen aan bedrijven die klimaatvriendelijke en energiezuinige technologie gebruiken en ontwikkelen en biedt ook kansen op langere termijn om te kiezen voor oplossingen die gebruik maken van klimaatvriendelijke technologie. Tevens stimuleert het bedrijven om hun klimaatvoetafdruk kosteneffectief te reduceren en zo bij te dragen aan groene groei. Nederland grijpt deze aanpassing van de verordening aan om in te zetten op verbetering van de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het lekcontrole regime in de nationale regelgeving mede met het oog op vermindering van de administratieve lasten.

Implicaties:

De gewijzigde Verordening leidt tot aanpassing van de Nationale regelingen die bedoeld zijn om de verordening uit te voeren.

Risico's:

De aanpassing van de verordening kan naar verwachting zonder problemen worden geïmplementeerd.

Nederlandse positie

Nederland beoordeelt het voorstel voor aanscherping van de verordening positief en ziet de aanpassing van de verordening als een kans om broeikasgasemissies in Europa met het oog op de langere termijn op kosteneffectieve wijze verder terug te brengen. Nederland vindt het daarbij van belang dat aan bedrijven voldoende zekerheid wordt geboden en dat wordt aangesloten bij de beschikbaarheid en de benodigde tijd voor de ontwikkeling van klimaatvriendelijke en energiezuinige alternatieven en dat de administratieve lasten tot een minimum beperkt worden. De impact van het voorstel voor Nederland is bescheiden.

3. Samenvatting voorstel

Inhoud voorstel

- Het voorstel vereenvoudigt en verbetert de tekst van de F-gassenverordening (EG) nr. 842/2006, en er zijn tevens aanpassingen doorgevoerd die tot doel hebben de verordening verder aan te

scherpen om zodoende de emissies van deze sterke broeikasgassen (tot meer dan 22.000 keer zo sterk als CO₂) te beperken. De belangrijkste doelstellingen van het voorstel zijn:

- een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan de klimaatdoelen van de EU door het gebruik van F-gassen met een groot klimaateffect te ontmoedigen en klimaatvriendelijke alternatieven te stimuleren en de emissies bij het gebruik van deze gassen te verminderen,
 - bij te dragen aan duurzame groei, innovatie en de ontwikkeling van groene technologie die de marktkansen voor klimaatvriendelijke alternatieven verbeteren,
 - aan te sluiten bij de laatste wetenschappelijke bevindingen met betrekking tot het aardopwarmingsvermogen van de gassen onder de reikwijdte van de verordening,
 - mondiale acties op dit vlak te bevorderen en
 - de bestaande regelgeving te vereenvoudigen.
- De belangrijkste aanpassingen van het voorstel zijn:
 - de uitbreiding van de reikwijdte van de verordening van het lekcontrole regime naar mobiele koelinstallaties (vrachtwagens en opleggers) dat inhoudt dat ook deze installaties frequent op lekkage moeten worden gecontroleerd door gekwalificeerde bedrijven en personeel (in Nederland geldt voor mobiele koelinstallaties al een plicht voor de inzet van gekwalificeerde bedrijven),
 - een verbod om F-gassen opzettelijk te emitteren,
 - de verplichting voor producenten om emissies tijdens (bij)productie, transport en opslag te minimaliseren,
 - een uitfaseerschema gericht op het stapsgewijs terugbrengen van de hoeveelheid HFKs op de Europese markt in de periode 2015-2020,
 - een verbod voor het op de markt brengen van enkele specifieke producten en apparatuur die F-gassen bevatten waarvoor klimaatvriendelijke en energiezuinige alternatieven voorhanden zijn (zoals onder andere mobiele airco's met HFK's vanaf 2020, huishoudelijke koelapparatuur met HFK's met GWP groter dan 150 vanaf 2015) en
 - een verdere beperking van het gebruik van SF₆ bij het spuitgieten van magnesium,
 - een verbod op het hervullen van koelinstallaties met een GWP hoger dan 2500 vanaf 2020.
- Het voorstel bevat aanpassingen van de rapportageverplichtingen in lijn met de nieuwe vereisten en voorstellen om de monitoring, uitvoering en handhaving te verbeteren.

Bestaande verplichtingen gericht op het tegengaan van lekkages, terugwinning voor vernietiging en hergebruik en etikettering blijven ook in het nieuwe voorstel gehandhaafd, zij het met enkele aanpassingen om de duidelijkheid te vergroten of – in het geval van de lekcontrolefrequentie – aan te sluiten bij het klimaateffect van de betreffende stof.

De algemene doelstelling is om in het licht van de tweegraden doelstelling een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan het streven om de broeikasgasemissies in de EU in 2050 80-95% terug te

dringen. Dit moet worden verwezenlijkt door consistent met ander EU beleid het gebruik van F-gassen met een hoog GWP te ontmoedigen wanneer passende alternatieven voorhanden zijn en het gebruik van klimaatvriendelijke stoffen of technologieën te stimuleren, rekening houdend met eisen voor veiligheid, functionaliteit en energie-efficiëntie. Daarnaast moet lekkage uit apparatuur worden voorkomen en moeten afgedankte F-gas toepassingen passend worden verwerkt. Van belang is ook het bevorderen van duurzame groei, het stimuleren van innovatie en de ontwikkeling van groene technologieën, het versterken van concurrentievermogen, verbeteren van werkgelegenheid en verlaging van de administratieve lasten voor bedrijven en overheid. Hiermee kan draagvlak worden gecreëerd voor mogelijke toekomstige internationale afspraken om HFK's uit te faseren.

Mede op basis van publieke en uitvoerige stakeholderconsultaties bevat het voorstel een mix van instrumenten waarmee op kosteneffectieve wijze de gewenste emissiereductie kan worden gerealiseerd. De Commissie heeft in haar voorstel rekening gehouden met het effect op emissiereductie, energie-efficiëntie, technische en economische beschikbaarheid van alternatieven, stimulatie van innovatie en groene technologie en arbo- en veiligheidsaspecten van alternatieven. Ook is gekeken naar administratieve lasten en economische en sociale effecten.

Impact assessment Commissie

De Commissie baseert haar voorstel op een studie naar de effectiviteit en de kosten van de huidige regelgeving en een nadere analyse van vier beleidsinstrumenten: vrijwillige afspraken, uitbreiding van de voorschriften voor tegengaan van lekkage en terugwinning, uitfasering van HFK's en verboden voor bepaalde toepassingen en producten.

De studie omvatte een gedetailleerde analyse van de mogelijkheid om veilige en energiezuinige alternatieven te introduceren in 28 sectoren die gebruik maken van F-gassen, daarmee rekening houdend met de indirecte broeikasgasemissies door elektriciteitsgebruik. Ook is gekeken naar de impact in de gehele keten: bij de productie van de gassen, de fabricage van de producten en de apparatuur, de installatie en het onderhoud bij het eindgebruik en de afvalverwerking. Uit de impact assessment blijkt dat een geleidelijke uitfasering van HFKs in de periode tot 2030 het grootste emissie-effect heeft en dat enkele gebruiksverboden (wanneer alternatieven beschikbaar zijn) noodzakelijk zijn om het effect van de uitfasering te waarborgen. Ook wordt verwacht dat uitfasering het sterkste bijdraagt aan de stimulering van groene technologieën en leidt ze tot het hoogste gebruik van alternatieven, waarmee de kosten voor gebruikers van apparatuur iets hoger zijn dan in andere opties.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

De belangrijkste doelstelling van het voorstel is de bescherming van het milieu en in het bijzonder om klimaatverandering tegen te gaan. Op grond van artikel 192, eerste lid van het Verdrag

betreffende de werking van de Europese Unie kan de EU maatregelen nemen.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

De subsidiariteit wordt als positief beoordeeld.

Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem en gezien het feit dat de EU een gezamenlijke emissiereductiedoelstelling heeft, is actie op EU niveau noodzakelijk om deze doelstelling te realiseren. De aanpak van deze gassen op EU niveau is effectiever dan op het nationaal niveau van de lidstaten om het gewenste milieu-effect te bereiken en tegelijkertijd de interne Europese markt zo min mogelijk te verstoren en een gelijk speelveld te creëren.

De proportionaliteit wordt als positief beoordeeld.

Dit voorstel kan leiden tot een substantiële reductie in broeikasgasemissies op EU-niveau, waar zonder verdergaand beleid de emissies op het huidige niveau zullen stabiliseren. Een verordening is het geëigende instrument om de emissies tijdens het gebruik van deze stoffen te beperken en tot een uniforme stapsgewijze beheersing van de hoeveelheid op de markt te plaatsen en dus te gebruiken stoffen in de EU te komen. Waar restricties zijn voorgesteld, is rekening gehouden met de technische en economische beschikbaarheid van alternatieven. Om illegale handel te voorkomen en de naleving te bevorderen zijn bestaande monitoring- en, rapportageverplichtingen aangepast.

c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

De Commissie heeft evenals in de huidige F-gassenverordening of naar voorbeeld in de Ozonverordening, het mandaat voorstellen te doen voor:

- minimeisen voor lekcontroles,
- apparatuur waaruit terugwinning verplicht is,
- minimeisen voor certificering,
- verboden voor het op de markt brengen van apparatuur die gebruik maken van F-gassen met een hoog GWP en waarvoor alternatieven beschikbaar zijn,
- etiketteringvereisten,
- het uitschakelschema voor HFKs en het verlenen van specifieke uitzonderingen,
- de drempelwaarde voor rapportage door producenten en importeurs,
- eisen aan gegevensverzameling van lidstaten op basis van de registers bij de installatie
- het aanpassen van de bijlagen op basis van nieuwe wetenschappelijke inzichten over de GWPs van stoffen en alternatieven voor F-gassen.

Nederland steunt de voorstellen voor de gedelegeerde en de uitvoeringshandelingen.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

Geen.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden

De financiële consequenties voor de rijksoverheid zijn klein. De rijksoverheid pleegt een eenmalige inspanning gericht op de implementatie van de voorgestelde aanpassingen in bestaande wet- en regelgeving en de rol van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport bij het toezicht op de nieuwe bepalingen ten behoeve van de uitfasering van HFK's. De budgettaire gevolgen van dit voorstel worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels budgetdiscipline.

c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger

De directe en indirecte financiële consequenties voor het bedrijfsleven zijn gering. Er zijn positieve effecten voor bedrijven die zich richten op innovatie en klimaatvriendelijke technologie. Er zijn mogelijk beperkte negatieve economische effecten voor bedrijven die zich exclusief richten op het leveren van toepassingen met HFK's die onder de aangescherpte voorschriften gaan vallen en zich niet op tijd aanpassen. In sommige sectoren is de ontwikkeling van klimaatvriendelijke en energiezuinige alternatieven verder gevorderd dan in andere. In voorkomende gevallen kunnen de kosten voor de aanschaf van de alternatieven voor specifieke eindgebruikers hoger zijn. Vaak zijn de operationele kosten dan lager, tenzij speciale veiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen. Indien wordt aangesloten bij de levensduur van de apparatuur en de toepassing tegelijkertijd energiezuiniger is, zal deze meerprijs beperkt zijn en op termijn kunnen worden terugverdiend. De effecten voor de burger (op de consumentenprijs) worden marginaal geacht.

d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger

Er treedt een geringe verandering op in administratieve lasten. Volgens de Commissie zullen de jaarlijkse administratieve lasten in de EU ca. €1,4 mln toenemen, gegeven de daarbij behorende rapportageverplichtingen voor met name de HFK uitfasering en 1-malige administratieve lasten van ca €2 mln om de nieuwe verplichtingen kenbaar te maken.

De regeldruk zal naar verwachting voor de rijksoverheid, bevoegd gezag en het bedrijfsleven in geringe mate toenemen, wegens extra toezicht op naleving van de voorgestelde aanpassingen. Dit geldt voornamelijk voor de uitfasering van HFKs. Administratieve lasten en regeldruk ten gevolge van de overige bepalingen zijn vrijwel identiek, omdat vergelijkbare verplichtingen al in de huidige Europese en in de nationale regelgeving zijn opgenomen. Dit geldt in het bijzonder voor de uitbreiding van de reikwijdte van de lekcontrole bepalingen naar mobiele koelinstallaties (vrachtwagens en opleggers) en de verplichting om emissies die ontstaan tijdens de (bij)productie te minimaliseren.

Het voorstel vereenvoudigt de certificeringsverplichtingen en biedt de mogelijkheid om de uitvoering in nationale regelgeving efficiënter vorm te geven, waarmee deze effecten mogelijk kunnen worden gecompenseerd.

6. Implicaties juridisch

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

Een eenmalige inspanning is nodig om de huidige nationale regelingen aan te passen en de betreffende actoren over de wijzigingen in te lichten. Het voorstel leidt tot de aanpassing van het Besluit Gefluoreerde broeikasgassen milieubeheer, de Regeling gefluoreerde broeikasgassen en gefluoreerde koelinstallaties, de Regeling gefluoreerde broeikasgassen hoogspanningschakelaars, de Regeling gefluoreerde broeikasgassen brandbeveiligingsystemen. Deze regelgeving strekt ter uitvoering van Verordening (EG) 842/2006 en de daarbij horende uitvoeringsverordeningen. Daarnaast dient mogelijk het Besluit ozonlaagafbrekende stoffen milieubeheer te worden aangepast.

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

De verordening is 20 dagen na publicatie van kracht en zal volgens het voorstel op 1 januari 2014 van toepassing zijn. Nederland ziet mogelijkheden om toepassingen waarvoor de voorgestelde einddata zijn gesteld, uit te breiden en beter aan te laten sluiten bij het uitfaseerschema. Nederland is van mening dat de termijn waarop het voorstel toegepast moet zijn, realistisch moet zijn. Uitgangspunt is dat er minimaal een jaar tijd zit tussen de publicatie en de datum van het van kracht worden van de verordening. 1 januari 2014 lijkt gezien de hierboven beschreven benodigde aanpassingen daarom krap.

c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Het voorstel bepaalt dat de Commissie in 2020 een rapport uitbrengt over de beschikbaarheid van HFKs in het bijzonder voor medische toepassingen en in 2024 over de effecten van de Verordening. Nederland is van mening dat het opportuun is de effectiviteit van de Verordening met het oog op de beoogde uitfasering in 2030 eerder dan in 2024, bijvoorbeeld in 2020, te evalueren.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid

Naar verwachting positief, alhoewel op enkele detailelementen verbeteringen voorstelbaar zijn. Dit heeft onder andere betrekking op de bepalingen voor lekcontrolefrequentie en de registratie daarvan.

b) Handhaafbaarheid

Naar verwachting positief, feitelijke handhaving is afhankelijk van de prioriteiten die de handhaver stelt. De verduidelijking van de regelgeving met betrekking tot certificering biedt kansen de handhaafbaarheid te verbeteren, nieuwe bepalingen zoals uitfasering van HFKs en minimalisering van emissies bij productie zijn vergelijkbaar met bepalingen in het kader van de ozonverordening

en andere regelgeving, waarvan de handhaafbaarheid positief wordt geacht. De bepalingen voor de lekcontrolefrequentie zijn ook voor de handhaafbaarheid voor verbetering vatbaar.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Het voorstel heeft in zekere mate implicaties voor ontwikkelingslanden. Het voorstel moet er indirect ook toe bijdragen dat de ontwikkeling van producten en apparatuur die gebruik maken van alternatieven voor F-gassen voor de Europese markt wordt bevorderd. Indirect kan dit ertoe bijdragen dat ook in ontwikkelingslanden klimaatvriendelijke alternatieven beter beschikbaar worden, opdat deze landen mochten zij maatregelen willen treffen minder lang van F-gassen met een hoog GWP afhankelijk zijn.

Daarnaast is het wenselijk te voorkomen dat producten en apparatuur die op de Europese markt wordt verboden in deze landen wordt gedumpt. Daarmee zou het effect van de uitfasering die wordt nagestreefd teniet worden gedaan, omdat elders in de wereld in dezelfde installatie de F-gassen met een hoog GWP vervolgens nog jarenlang kunnen worden gebruikt. Het voorstel voorziet niet in maatregelen op dat gebied. Nederland zal zich inzetten om een bepaling om dumping tegen te gaan opgenomen te krijgen in de verordening.

9. Nederlandse positie

Nederland steunt de Europese klimaatambities om in 2050, 80-95% emissiereductie te realiseren. Nederland deelt de opvatting dat maatregelen die de uitstoot van F-gassen terugdringen een kosteneffectieve optie zijn om aan deze ambitie bij te dragen. Nederland deelt eveneens de analyse van de Commissie dat het gebruik en de daarmee samenhangende (toekomstige) emissies van F-gassen significant toenemen ten gevolge van onder andere de toegenomen welvaart en daarmee de toename van tal van producten en installaties (zoals koeling en airconditioning, isolatieschuim, etc.). De uitfasering van ozonlaagafbrekende stoffen onder het Montreal Protocol (en het risico dat die stoffen worden vervangen door HFK's met een sterke broeikasgaswerking) en de geringe prikkels in de markt om klimaatvriendelijke alternatieven te ontwikkelen en te gebruiken zijn een belangrijke aanleiding om EU-regelgeving aan te passen. Gezien de levensduur van de toepassingen waarin F-gassen gebruikt worden acht Nederland het opportuun en wenselijk om tijdig actie te nemen, omdat het huidige gebruik van F-gassen nog jarenlang de emissies voor de toekomst bepalen. Nederland is van mening dat een aanpak in lijn met het succesvolle Montreal Protocol een kosteneffectieve aanpak is om de emissies van bepaalde F-gassen te verminderen en dat maatregelen in de EU kunnen bijdragen aan het tot stand komen van internationale afspraken onder het Montreal Protocol om het gelijke speelveld nog eens te vergroten tot wereldniveau.

Nederland verwelkomt daarom een aangescherpte F-gassenverordening. Nederland vindt het belangrijk dat producenten en gebruikers van F-gassen worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid om hun omgeving zo min mogelijk te belasten. Nederland steunt om die

reden het voorstel om opzettelijk uitstoten van F-gassen te verbieden en emissies tijdens de (bij)productie tot een minimum te beperken.

Nederland zal zich tijdens de onderhandelingen over dit voorstel inzetten om in de verordening een bepaling opgenomen te krijgen die dumping van producten en apparatuur met F-gassen in ontwikkelingslanden tegengaat.

Op basis van ervaring met het nationale beleid is Nederland van mening dat preventieve lekcontroles aanzienlijk bij kunnen dragen aan het minimaliseren van emissies uit installaties die F-gassen gebruiken. Nederland steunt om die reden de uitbreiding van deze verplichtingen, maar is wel van mening dat deze verplichtingen praktisch en uitvoerbaar moeten zijn. De productie en het gebruik van F-gassen met een hoog GWP moet zo snel mogelijk worden voorkomen. Om die reden steunt Nederland het voorstel voor de regulering van HFKs door het plaatsen op de markt van HFKs stapsgewijs te verminderen. Daarbij is Nederland van mening dat het tijdpad dat wordt gekozen aansluit bij de termijn waarop alternatieven met een laag GWP, die tevens voldoen aan de energie-efficiëntie eisen, beschikbaar zijn of kunnen komen. De ervaring met de uitvoering van de verplichtingen onder het Montreal Protocol met de uitfasering van ozonlaagafbrekende stoffen heeft geleerd, dat een uitfaseerschema een uitstekend instrument is om innovatie te stimuleren. De industrie heeft dan wel een duidelijk tijdpad nodig om naar toe te werken, zodat bedrijven op een natuurlijk vervangingsmoment kunnen omschakelen. Om die reden en op basis van die ervaring is Nederland eveneens van mening dat een algemeen uitfaseerschema alleen effectief is, wanneer die zekerheid en duidelijkheid aan de verschillende sectoren ook wordt geboden. Nederland steunt om die reden dan ook het voorstel van de Commissie voor gedifferentieerde einddata voor het op de markt plaatsen van specifieke toepassingen die HFKs gebruiken waarvoor klimaatvriendelijke en energie-efficiënte alternatieven voorhanden zijn of in ontwikkeling zijn. Nederland vindt daarbij dat de gestelde einddata zowel aansluiten bij het voorgestelde uitfaseerschema als dat er voldoende rekening wordt gehouden met de (technische en economische) beschikbaarheid van klimaatvriendelijke alternatieven, als de economische levensduur van bestaande toepassingen.

Naar aanleiding van het voorstel lijken er op dit punt nog wel mogelijkheden om de consistentie en de effectiviteit van het voorstel van de Commissie te verbeteren en aan te scherpen. Het voorstel biedt de mogelijkheid om specifieke toepassingen uit te zonderen van de regulering. Nederland ziet geen indicatie om hieraan in een vroeg stadium invulling te geven.

Tevens vindt Nederland het belangrijk dat de verplichtingen ten aanzien van monitoring, rapportage en quotaverlening eenvoudig en transparant zijn, zodat onnodige administratieve lasten worden voorkomen en de handhaving wordt vergemakkelijkt. Het handhaven en verbeteren van de etiketteringverplichtingen zal tevens bijdragen aan de handhaafbaarheid.

De impact van het voorstel voor Nederland is bescheiden. In Nederland zijn slechts circa 20 bedrijven die HFKs of producten die HFKs bevatten importeren, ook het aantal Nederlandse fabrikanten is bescheiden, maar er zijn wel vele installatie- en onderhoudsbedrijven en eindgebruikers die onder de reikwijdte van de verordening vallen. Met uitzondering van de

uitfaseringsbepalingen en enkele gebruiksverboden, is de essentie van de meeste bepalingen niet wezenlijk veranderd ten opzichte van de huidige Verordening en de nationale (F-gassen)regelgeving.

Fiche 3: Mededeling visumbeleid als instrument voor economische groei in de EU

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Mededeling van de Europese Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over de uitvoering en ontwikkeling van het gemeenschappelijk visumbeleid voor snellere groei in de EU.

Datum ontvangst Commissiedocument

7 november 2012

Nr. Commissiedocument

COM (2012) 649

Pre-lex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202092

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board

Niet beschikbaar

Behandelingstraject Raad

Raad Justitie en Binnenlandse Zaken

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Buitenlandse Zaken

2. Essentie voorstel

De mededeling richt zich op mogelijkheden waarop het visumbeleid kan worden toegepast en verbeterd. Het doel hiervan is de economische groei van de EU te bevorderen binnen de kaders van bestaande regelgeving, in het bijzonder in de vorm van het faciliteren van reizen voor toeristische doeleinden. Dit zal volgens de Commissie positieve gevolgen hebben voor de economie en werkgelegenheid. De Commissie zal streven naar een toename van bonafide reizigers die de EU-landen willen bezoeken, waarbij de veiligheid van de grenzen van het Schengenterritorium gegarandeerd blijft.

De mededeling gaat in op verdere versoepeling op grond van de bestaande regelgeving en anticipeert op mogelijke toekomstige wijzigingen in de regelgeving. Ten aanzien van verbeteringen binnen de kaders van bestaande regelgeving, wijst de Commissie op de juiste toepassing van de Visumcode ten aanzien van termijnen voor het maken van een afspraak, de mogelijkheid om visumaanvragen te

laten innemen door externe dienstverleners, de beslistermijnen, etc.

Ten aanzien van toekomstige wijzigingen in de regelgeving zal de Commissie, in het licht van de evaluatie van de Visumcode in 2013, onderzoeken in hoeverre:

- visumprocedures kunnen worden gestroomlijnd en verkort;
- de definitie van het consulaat dat bevoegd is de visumaanvraag te behandelen kan worden verduidelijkt;
- het visumaanvraagformulier kan worden vereenvoudigd;
- de eisen m.b.t. indiening van ondersteunende documenten kunnen worden vereenvoudigd;
- de regels ten aanzien van de afgifte van visa voor meerdere reizen kunnen worden verduidelijkt;
- de consulaire organisatie en samenwerking kan worden verbeterd;
- de definitie van gemeenschappelijke visumaanvraagcentra kan worden aangepast;
- de lokale consulaire samenwerking kan worden versterkt en efficiënter kan worden gemaakt.

Verder stelt de Commissie dat ook bij voorstellen voor instellen of afschaffen van de visumplicht voor derde landen niet alleen naar criteria als illegale immigratie en bedreiging voor de openbare orde en binnenlandse veiligheid zal worden gekeken, maar de economische gevolgen daar ook meer in mee te wegen.

3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

Bevoegdheid:

De EU is bevoegd maatregelen vast te stellen op het terrein van visa en andere verblijfstitels van korte duur (artikel 77, lid 2 onder a). Dit maakt onderdeel uit van de ruimte van vrijheid, veiligheid en recht, een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten (artikel 4 VWEU).

Subsidiariteit: positief

Nederland heeft een positieve grondhouding t.a.v. subsidiariteit van de mededeling omdat het een beleidsterrein betreft waarbij handelen door de EU als geheel effectiever en efficiënter is dan handelen door de lidstaten afzonderlijk.

Proportionaliteit: positief

De aanbevelingen die de Commissie doet, laten voldoende ruimte voor nationale besluiten en staan

inhoudelijk in goede verhouding tot de geformuleerde doelstellingen. De proportionaliteitstoets is positief.

Financiële gevolgen

Voor zover de voornemens van de Commissie binnen bestaande regelgeving vallen, worden geen financiële gevolgen voorzien.

Indien de aangekondigde evaluatie van de Visumcode in een later stadium leidt tot een voorstel voor aanpassing van de regelgeving, kan dat – afhankelijk van de inhoud van dat voorstel – mogelijk wel financiële gevolgen met zich meebrengen. De budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline. Eventuele aanpassing van de Visumcode, zou eveneens kunnen leiden tot minder regeldruk en administratieve lasten.

4. Nederlandse positie over de mededeling

Nederland is groot voorstander van ruime gebruikmaking van de ruimte die de regelgeving biedt om bonafide visumaanvragers te faciliteren en past dit al sinds de inwerkingtreding van de Visumcode veelvuldig toe in de uitvoeringspraktijk, met name ten behoeve van de internationale handelscontacten en zeevaartindustrie. NL deelt de visie van de Commissie dat de inwerkingtreding van de Visumcode al geleid heeft tot veel verbeteringen in de visumprocedures en dat een optimale toepassing door alle lidstaten belemmeringen voor visumaanvragers verder wegneemt.

Wat toekomstige wijzigingen in de regelgeving betreft heeft NL een positieve grondhouding ten aanzien van meer mogelijkheden om bonafide visumaanvragers te faciliteren, niet alleen voor de toeristensector, maar ook voor het internationale handelsverkeer, mits dit niet de risico's op het gebied van illegale migratie, openbare orde en veiligheid en de internationale betrekkingen vergroot. Ten aanzien van het bepalen van de gemeenschappelijke beoordelingscriteria, is Nederland van mening dat het initiatief bij de lokaal aanwezige Schengenposten dient te blijven liggen, aangezien de diplomatieke vertegenwoordigingen van de Schengenlidstaten het meeste zicht hebben op de lokale context, inclusief belangen en risico's. Ten aanzien van voorstellen van de Commissie voor uitvoeringshandelingen binnen de kaders van de regelgeving zal Nederland er in het comité dan ook op toezien dat voldoende rekening wordt gehouden met de expertise van de Schengenposten op locatie.

Indien de aangekondigde evaluatie van de Visumcode in een later stadium leidt tot een voorstel voor aanpassing van de regelgeving, zal Nederland zich inzetten voor:

- de juiste balans tussen het faciliteren van goed bekendstaande visumaanvragers en het tegengaan van risico's op het gebied van illegale immigratie, openbare orde, binnenlandse veiligheid en de internationale betrekkingen;

- harmonisatie van de uitvoeringspraktijk, opdat het bevorderen van de economische belangen van de ene lidstaat niet leiden tot ongewenste effecten voor de andere;
- betere gebruikmaking van de hedendaagse technologie (bijv. het creëren van een mogelijkheid om visumaanvragen elektronisch in te dienen);
- behoud van de mogelijkheid om voor Nederland belangrijke visumplichtige vreemdelingen te faciliteren (bijv. op handelsgebied en in de zeevaartindustrie);
- het bezien van nieuwe maatregelen in een brede context, waaronder in relatie tot het terugkeerdossier; en
- het waarborgen dat voorstellen van de Commissie gepaard gaan met impact-analyses om te voorkomen dat nieuwe maatregelen leiden tot ongewenste neveneffecten. De Commissie zou hierbij naast een analyse van de migratie- en veiligheidsgevolgen zich eveneens moeten uitspreken over de verwachte gevolgen op het gebied van handel en economie (inclusief toerisme).

Het visumbeleid is een belangrijk instrument waarmee de vrije circulatie van personen binnen het Schengengebied mogelijk wordt gemaakt, mits voldoende oog wordt gehouden voor het tegengaan van risico's van illegale immigratie, openbare orde, binnenlandse veiligheid en internationale betrekkingen voor één van de lidstaten.