HOOFDDIRECTIE BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE ZAKEN

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van ....., nr. IENM/BSK-2017/78295, tot wijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met inwerkingtreding van Verordening (EU) nr. 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, de implementatie van Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling, de reparatie van verschillende onvolkomenheden in de regeling alsmede tot intrekking van de Regeling tot uitvoering van verordening (EG) nr. 417/2002 en verordening (EG) nr. 782/2003 (Regeling implementatie Verordening (EU) nr. 1257/2013 en Verordening (EU) 2015/757)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Veiligheid en Justitie;

Gelet op Verordening (EU) nr. 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, 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 (PbEU L330), de artikelen 10a, 13, derde lid, 20, eerste lid, onderdeel g, en 36a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de artikelen 8, eerste lid, en 15, eerste lid, van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen;

BESLUIT:

Artikel I

De Regeling voorkoming verontreiniging door schepen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden:

b. richtlijn 2013/53/EU: richtlijn nr. 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van richtlijn nr. 94/25/EG;

2. Onderdeel d komt te luiden:

d. richtlijn 2016/802/EU: richtlijn nr. 2016/802/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen;

3. In artikel 1 worden, onder vervanging van de punt aan het slot door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

r. verordening (EU) 1257/2013: 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;

s. verordening (EU) 2015/757: 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.

B

In artikel 5 wordt "richtlijn 94/25/EG" vervangen door: richtlijn 2013/53/EU.

C

In artikel 10, tweede lid, wordt "artikel 4 sexies, van richtlijn 1999/32/EG" vervangen door: artikel 10, van richtlijn 2016/802/EU.

D

Na artikel 12b wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 12c. Certificaten en aantekeningen op grond van verordening (EU) 1257/2013

1. De Minister geeft voor een schip dat met goed gevolg overeenkomstig artikel 8, vierde en vijfde lid, van verordening (EU) 1257/2013 is geïnspecteerd een internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van die verordening af.
2. De Minister verstrekt voor een schip dat met goed gevolg overeenkomstig artikel 8, zesde lid, van verordening (EU) 1257/2013 is geïnspecteerd een aantekening als bedoeld in artikel 9, tweede lid, van die verordening op het internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen.
3. De Minister geeft voor een schip dat met goed gevolg overeenkomstig artikel 8, zevende lid, van verordening (EU) 1257/2013 is geïnspecteerd een internationaal certificaat inzake gereedheid voor recycling als bedoeld in artikel 9, negende lid, van die verordening af.
2. De minister kan een verklaring ter goedkeuring van een scheepsrecyclingplan afgeven aan de scheepseigenaar en de exploitant van de scheepsrecyclinginrichting.

E

In artikel 13a wordt "richtlijn 1999/32/EG" vervangen door: richtlijn 2016/802/EU.

F

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, onderdelen a en b, wordt "richtlijn 1999/32/EG" telkens vervangen door: richtlijn 2016/802/EU.
2. In het tweede lid, onderdeel c, wordt "artikel 4 quater van richtlijn 1999/32/EG", vervangen door: artikel 8 van richtlijn 2016/802/EU.

3. In het zesde en zevende lid wordt "artikel 4 sexies van richtlijn 1999/32/EG", telkens vervangen door: artikel 10 van richtlijn 2016/802/EU.

G

Aan het slot van Hoofdstuk 6 worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 16c Uitvoering verordening (EU) 530/2012

1. Als bepalingen als bedoeld in artikel 36a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen worden aangewezen de artikelen 4, eerste en derde lid, 5 en 7, aanhef en onder b, van verordening (EU) 530/2012.
2. De Minister van Infrastructuur en Milieu kan van de in het eerste lid genoemde artikelen van de verordening ontheffing verlenen ter uitvoering van artikel 8 van de verordening.

Artikel 16d Uitvoering van verordening (EU) 1257/2013

1. Als besluit als bedoeld in de artikelen 13, derde lid, en 20, eerste lid, onderdeel g, van de wet wordt aangewezen Verordening (EU) 1257/2013.
2. Als bepalingen als bedoeld in artikel 36a, eerste lid, van de wet worden aangewezen de artikelen 4, 5, eerste lid, 6, tweede lid, en 12, eerste tot en met vierde lid, van verordening (EU) 1257/2013.

Artikel 16e Uitvoering verordening (EU) 2015/757

1. Als besluit als bedoeld in de artikelen 13, derde lid, en 20, eerste lid, onderdeel g, van de wet wordt aangewezen Verordening (EU) 1015/757.
2. Als bepalingen als bedoeld in artikel 36a, eerste lid, van de wet worden aangewezen de artikelen 8, 9, 10, 11 en 12, eerste lid, van verordening (EU) 2015/757.
3. Een schip wordt geacht te voldoen aan de in het eerste lid opgenomen bepalingen indien overeenkomstig artikel 17, vierde lid, van verordening (EU) 2015/757, een conformiteitsdocument is afgegeven.

ARTIKEL II

De Regeling tot uitvoering van verordening (EG) nr. 417/2002 en verordening (EG) nr. 782/2003 (Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs) wordt ingetrokken.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst met uitzondering de onderdelen A, onder 3, D en G, onder 2, die in werking treden met ingang van de toepassingsdatum bedoeld in artikel 32, derde lid, van verordening (EU) 1257/2013 of met ingang van 31 december 2018.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Nummer
IENM/BSK-2017/78295

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Toelichting

Nummer
IENM/BSK-2017/78295

Algemeen

Deze regeling strekt in de eerste plaats tot implementatie van 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 (hierna: verordening 1257/2013). Met name betreft deze regeling de certificering van krachtens de verordening te recyclen schepen alsmede de handhaving van de verordening. De verordening is 10 december 2013 van kracht geworden en wordt van toepassing zes maanden nadat de Europese Commissie heeft bekendgemaakt dat een vereist minimumaantal te recyclen schepen is bereikt, maar niet eerder dan 31 december 2015 en uiterlijk op 31 december 2018. Voor de wijze waarop de verordening is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving wordt verwezen naar de transponeringstabel achter deze toelichting.

Met de onderhavige wijziging van de regeling wordt eveneens 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 (hierna: verordening 2015/757) in de regeling geïmplementeerd. In artikel 20 van verordening 2015/757 is bepaald dat de lidstaten in een sanctiesysteem voorzien voor niet-naleving van de artikelen 8 tot en met 12 van verordening 2015/757. De onderhavige wijziging voorziet hierin. De Europese Commissie dient uiterlijk 1 juli 2017 in kennis te worden gesteld van deze bepalingen. In dit kader wordt ook de Wet havenstaatcontrole aangepast.

Verder wordt met deze wijziging de Regeling tot uitvoering van verordening (EG) nr. 417/2002 en verordening (EG) nr. 782/2003 (Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs) ingetrokken. De bepalingen uit deze regeling worden met de wijziging opgenomen in de Rvvs.

Ten slotte wordt met de wijziging een aantal onvolkomenheden in de regeling aangepast.

Inhoud van verordening 1257/2013

Onder scheepsrecycling wordt verstaan het volledig of gedeeltelijk ontmantelen van een schip in een scheepsrecyclinginrichting teneinde onderdelen en materialen terug te winnen om deze opnieuw te bewerken, voor te bereiden voor hergebruik, of te hergebruiken, waarbij wordt gezorgd voor het beheer van gevaarlijke en andere materialen, met inbegrip van de opslag en behandeling van onderdelen en materialen op het recyclingterrein, maar niet van de verdere verwerking of verwijdering ervan in afzonderlijke inrichtingen. Krachtens de verordening is met ingang van de publicatiedatum van de Europese lijst van recyclinginrichtingen (hierna: de Europese lijst), te weten uiterlijk 31 december 2016, voor bestaande te recyclen schepen een inventaris van de gevaarlijke materialen aan boord van het schip vereist. Voor de overige bestaande schepen gaat die verplichting in op 31 december 2020. Voor nieuwe schepen gaat die verplichting in wanneer de verordening van toepassing wordt. Op basis van eerste, hernieuwde en aanvullende inspecties wordt vastgesteld of de bovengenoemde inventarisatie

voldoet aan de voorschriften van de verordening. Voldoet het schip dan wordt een certificaat afgegeven of, na een hernieuwde of aanvullende inspectie, een aantekening op dat certificaat geplaatst. Voordat recycling kan plaatsvinden geschiedt een laatste inspectie, die tevens ziet op de aanwezigheid van een recyclingplan en de vermelding van de beoogde recyclinginrichting. Op basis daarvan kan een internationaal certificaat inzake gereedheid voor recycling worden afgegeven.
Deze regeling legt de bevoegdheid voor de afgifte van het bovengenoemde certificaat en het plaatsen van aantekeningen daarop bij de Minister van Infrastructuur en Milieu (artikel I, onderdeel B). In de praktijk zullen de vereiste inspecties worden uitgevoerd door klassenbureau's, die ook in mandaat namens de minister de certificaten zullen afgeven. Zij beschikken daartoe over de nodige expertise.

Inhoud van verordening 2015/757

Verordening 2015/757 is van toepassing op alle zeeschepen boven 5000 bruto ton die een Europese haven aandoen. Verordening 2015/757 beoogt inzicht te bieden in de CO^2 emissies en de energie efficiëntie van een schip. De scheepseigenaar of exploitant van het schip moet een monitoringsplan opstellen. Op basis van dit plan worden een aantal parameters van een schip per reis en op jaarlijkse basis gemonitord. Jaarlijks wordt voor elk schip een emissieverslag door de scheepseigenaar of exploitant opgesteld en door een verificateur beoordeeld. Als het emissieverslag voldoet aan de vereisten wordt door de verificateur een conformiteitsdocument afgegeven. Bij een bezoek aan een haven dient een schip te beschikken over dit conformiteitsdocument. Hieruit moet blijken dat is voldaan aan de eisen van monitoring en rapportage van CO2-emissies op alle reizen naar, binnen en vanuit EU-havens. Die gegevens worden op jaarbasis door de EC geaggregeerd en gepubliceerd, om daarmee mogelijk te maken dat verladers een bewuste keuze voor efficiënte schepen kunnen maken. Verder kunnen de data in een volgende fase van de beleidsvorming in de Europese Unie inzake klimaatmaatregelen voor de zeescheepvaart gebruikt worden om een reductiedoelstelling voor de maritieme sector te bepalen. Verordening 2015/757 beoogt verder de besluitvorming over een mondiaal monitoringsysteem te faciliteren. Zodra er een dergelijk systeem is zal de Europese Commissie zich buigen over een voorstel voor aanpassing van de verordening. Omdat het Europese regelgeving betreft kan van derde landen, gelegen buiten de Europese Unie, niet worden verwacht dat zij daar toezicht op houden. Om te zorgen dat toezicht en handhaving voor reders uit EU en niet-EU-landen gelijk is, dienen reders afspraken te maken met private verificateurs die de monitoringplannen en emissierapporten moeten goedkeuren en op basis daarvan het conformiteitsdocument afgeven.

Toezicht en handhaving

Verordening 1257/2013

Krachtens artikel 14 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Wvvs) zijn met het toezicht op de naleving van deze regeling de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast. Voor de uitoefening van hun taak maken zij gebruik van de toezichtbevoegdheden krachtens de Algemene wet bestuursrecht. Daarnaast beschikken zij als gevolg van deze wijziging op grond

van artikel 16c, eerste lid, van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen (Rvvs) over de bevoegdheid schepen aan te houden ter uitvoering van de verordening (artikel I, onderdeel C). Ter uitvoering van artikel 22 van de verordening zijn bij artikel 16c, tweede lid, van de Rvvs de voorschriften van de verordening aangewezen op overtreding waarvan de strafbepalingen van artikel 36a van de Wvvs van toepassing zijn (artikel I, onderdeel C). Dat betekent dat tevens artikel 37 van toepassing is (aan de ketting leggen etc.). Dit betreft overtredingen van: het verbod op de installatie of het gebruik van gevaarlijke materialen, de inventarisatieplicht voor gevaarlijke materialen, de verplichting gebruik te maken van op de Europese lijst vermelde recyclinginrichtingen, de verplichting om de hoeveelheid afvalstoffen, lading- en brandstofresten voor de recycling tot een minimum te beperken, het bezit van een geldig "recyclingcertificaat" en een aantal voorschriften voor schepen die de vlag van een derde land voeren. Aangezien deze overtredingen er in de meeste gevallen toe zullen leiden dat geen certificaat of aantekening wordt verstrekt of dat de toegang tot een recyclinginrichting wordt geweigerd zal naar verwachting hooguit in buitengewone situaties van deze strafbepalingen gebruik hoeven te worden gemaakt. Voorts is het toezicht op de naleving van de verordening door buitenlandse schepen in het kader van de havenstaatcontrole geregeld, doordat artikel 28 van de verordening het hierboven genoemde certificaat of een verklaring van overeenstemming met betrekking tot de inventaris van gevaarlijke materialen toevoegt aan de verplicht te controleren items in het kader van de havenstaatcontrole (items van bijlage IV bij richtlijn nr. 2009/16/EG).

Verordening 2015/757

Voor schepen die onder de eigen vlag van een lidstaat varen, is bepaald dat de lidstaat op basis van door de Europese Commissie verstrekte informatie alle maatregelen neemt om naleving van de in de artikelen 8 tot en met 12 van verordening 2015/757 opgenomen monitoring- en rapportage voorschriften te bevorderen. Het feit dat voor een schip een conformiteitsdocument is afgegeven, mag gezien worden als bewijs van naleving. In die gevallen volstaat dus een administratieve handeling en is het niet noodzakelijk om het schip te bezoeken. De verificateurs stellen immers de autoriteiten van de vlaggenstaat onverwijld op de hoogte van de afgifte van een conformiteitsverklaring.

Voor schepen uit derde landen geldt dat bij inspecties in een EU-haven, die worden uitgevoerd overeenkomstig Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole, moet worden nagegaan of er een geldig conformiteitsdocument aan boord is. Op grond van het verslag van de Europese Commissie, dat op grond van artikel 21 van verordening 2005/757 moet worden opgesteld, is bekend welke schepen niet over een conformiteitsverklaring beschikken, zodat een gerichte controle kan worden uitgevoerd wanneer dat schip een EU-haven aandoet. Toezicht en handhaving beperkt zich dus tot controle op de aanwezigheid van een conformiteitdocument. Het niet kunnen tonen daarvan op het schip moet door de lidstaat gesanctioneerd worden, omdat dit veronderstelt dat niet is voldaan aan de artikelen 8 tot en met 12 van verordening 2015/757.

Uitvoerbaarheid- en handhaafbaarheidtoets

Verordening 2157/2013

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) concludeert na toetsing van de regeling dat de aanpassingen uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Omdat inspectie en certificering van schepen onder Nederlandse vlag goed uitvoerbaar is en overtredingen van de verordening de weigering van een aantekening of certificaat tot gevolg heeft zal de naleving door schepen onder Nederlandse vlag naar verwachting hoog zijn. Daarnaast is de verwachting dat er jaarlijks maar een beperkt aantal Nederlandse schepen zal worden gesloopt (4 schepen in 2015). Niettemin zal de ILT bij de recycling van ieder Nederlands schip in samenwerking met keuringsinstellingen in de scheepvaart, de zogenoemde klassenbureaus, toezicht moeten houden op de naleving van de verordening. Daarnaast heeft de Nederland ook een rapportageverplichting aan de Europese Commissie over de uitvoering van de Verordening. Ten slotte zal de ILT in het kader van de reguliere havenstaatcontrole toezicht houden of schepen die Nederlandse havens aandoen beschikken over een certificaat met de inventarisatie van gevaarlijke stoffen. De uitvoering door de ILT vergt uitgaande van de sloop van enkele schepen onder Nederlandse vlag per jaar circa 0,3 fte.

Verordening 2015/757

De ILT is belast met de uitvoering van de controles op grond van de Wet havenstaatcontrole. De toezichtlasten voor de ILT zullen als gevolg van deze wijziging zeer beperkt toenemen. De controle op de aanwezigheid van het conformiteitsdocument betreft niet meer dan het vaststellen van de aanwezigheid van dat document en het aankruisen op het controleformulier. Dit leidt tot een halve fte per jaar aan extra inzet.

Nalevingskosten en administratieve lasten bedrijfsleven

Verordening 1257/2013

De bepalingen in de verordening zullen leiden tot extra kosten voor Nederlandse vlooteigenaren. Volledigheidshalve zij vermeld dat deze toelichting een gedeeltelijk beeld geeft omdat deze regeling primair over te recyclen schepen gaat en niet over de inrichtingen die de recycling uitvoeren. De lasten daarvan zijn opgevoerd bij de regeling Rsri[1]. Een volledig beeld, waarin alle lasten bij elkaar staan, zal worden gegeven in de toelichtende nota op het goedkeuringsvoorstel voor het Verdrag van Hongkong[2], waar de verordening en deze regeling op vooruitlopen. Weliswaar zullen de voornoemde lasten uiteindelijk uit dat verdrag voortvloeien maar vooralsnog worden deze toegeschreven aan de beide regelingen.
De lasten uit deze regeling betreffen schepen in Nederlandse eigendom en beheer, zowel onder Nederlandse als onder buitenlandse vlag. Van deze groep vallen alle zeeschepen met een tonnage van tenminste 500 bruto tonnage onder de

[1] Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 9 maart 2016, nr. IENM/BSK-2016/45897, houdende vaststelling van regels inzake scheepsrecyclinginrichtingen ter uitvoering van 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 (Stcrt. 2016, 12417), gebaseerd op de Wet milieubeheer omdat deze regeling gaat over inrichtingen en niet (primair) over schepen.
[2] Het op 15 mei 2009 te Hongkong tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen (Trb. 2017, 29).

verordening. Verondersteld wordt dat het in de toekomst om ongeveer 1700 zeeschepen per jaar gaat, die gemiddeld 15 jaar onder Nederlands beheer vallen voordat ze aan het buitenland worden verkocht of worden gerecycled.
De grootste kostenpost betreft de nalevingskosten voor het opstellen en bijhouden van de inventarisatie van gevaarlijke materialen, voor zowel nieuwe als bestaande schepen (in totaal circa € 2.300.000,- per jaar). Met de inventarisatie van gevaarlijke materialen zijn ook administratieve kosten gemoeid (in totaal circa €1000.000,- per jaar). Er moet een plan worden gemaakt ter beschrijving van de visuele of steekproefsgewijze controle aan de hand waarvan de inventaris van gevaarlijke materialen wordt opgesteld. Verder zijn er kosten voor Nederlands vlooteigenaren als zij hun schip laten recyclen bij een recyclingfaciliteit van de Europese lijst. Dan gaat het om het verstrekken van alle relevante informatie nodig voor het scheepsrecyclingplan (in totaal circa € 26.000,- per jaar). Ten slotte zijn er administratieve lasten verbonden aan de voltooiingverklaring recyclen schip voor gemiddeld 10 schepen per jaar (in totaal circa € 18.000,-).
Voor alle zeeschepen van Nederlandse vloot eigenaren worden de kosten geraamd op ruim €3,3 miljoen per jaar. Hierbij moet worden opgemerkt dat het hier ten dele gaat om kosten die ook al voor andere internationale verplichtingen moeten worden gemaakt. Dit betreft de inventarisatie van het gevaarlijke materiaal asbest, waarvoor in de IMO SOLAS verdrag verbodsbepalingen zijn opgenomen. Het is niet de verwachting dat de toename deze beschreven kosten zullen leiden tot verstoringen van de internationale concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven. De genoemde kosten zullen gelden voor alle schepen van Europese vlooteigenaren, en ook voor vlooteigenaren van niet EU-landen die vanaf 31 december 2021 een Europese haven aandoen.

Verordening 2015/757

De opname van de bepalingen uit de Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs in artikel 16c brengt geen inhoudelijke wijziging met zich, zodat geen sprake is van extra uitvoerings- en handhavingslasten ten gevolge van deze regeling. Evenmin brengt de regeling lasten voor burgers en bedrijven met zich.

De administratieve lasten als gevolg van verordening 2015/757 zullen niet significant stijgen. De reders beschikken over het algemeen al over de benodigde data omdat die nu al grotendeels op basis van internationale verplichtingen moeten worden verzameld. Ook nu is het al in het belang van de reders om inzicht te hebben in het brandstofverbruik van een schip omdat daarmee brandstof kan worden bespaard. Gegevens die al verzameld worden betreffen de hoeveelheid ingekochte en verbruikte brandstof, de havens die op een reis bezocht zijn, de lading en de afgelegde afstanden. De totale kosten als gevolg van de invoering van MRV-bedragen per schip € 6.705,- per jaar. Het grootste gedeelte bestaat uit de kosten voor de verificateur en voor het overige uit kosten in verband met het zich eigen maken van de materie en het verzamelen en samenstellen van de bestaande data.

Voorhang

Op grond van artikel 36a, vierde lid, van de Rvvs treden de bepalingen, die op grond van het eerste lid van artikel 36 a zijn aangewezen, niet eerder in werking dan twee weken nadat het ontwerp aan de Eerste en Tweede kamer is voorgelegd. Het ontwerp is op 2017 aan beide kamers aangeboden, hierop zijn…….

Internetconsultatie

Voor deze wijzigingen van de Rvvs is geen internetconsultatie uitgevoerd, omdat hier sprake is van een situatie waarin consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van de regeling.

Inwerkingtreding

Aangezien deze regeling strikte implementatie van twee Europese verordeningen betreft en krachtens die verordeningen het tijdstip van toepasselijkheid ervan is geregeld (zie ook de inleiding van deze toelichting), is op grond van aanwijzing 174 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (uitzonderingsgrond 4c) afgeweken van de vaste verandermomenten voor de regelgeving.

Artikelsgewijs

Artikel I

A

In de begripsbepalingen worden 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 en 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 toegevoegd. Verder worden verwijzingen naar ingetrokken richtlijnen vervangen door verwijzingen naar de nieuwe richtlijnen.

B, C, E, F

In de in deze onderdelen genoemde artikelen worden verwijzingen naar ingetrokken richtlijnen vervangen door verwijzingen naar de nieuwe richtlijnen.

D

Voor een toelichting op de in artikel 12c bedoelde certificaten zij verwezen naar het algemeen deel van de toelichting met betrekking tot de inhoud van verordening 1257/2013.

G

Artikel 16c

De in artikel 16c opgenomen bepalingen zijn afkomstig uit de Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs. Het zijn de laatste bepalingen die in die regeling waren opgenomen. De Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs wordt in Artikel II ingetrokken. De opgenomen bepalingen vormen het sluitstuk van de uitvoering van verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (PbEU L 172). Hierin wordt de strafbaarstelling geregeld van

overtreding van de verboden uit deze verordening. De bepalingen uit de verordening die in artikel 16c, eerste lid, zijn aangewezen, bevatten de volgende verboden:

- een verbod voor bepaalde oudere enkelwandige olietankschepen, ongeacht de vlag waaronder ze varen, om (in dit geval Nederlandse) havens of offshoreterminals binnen te varen (artikel 4, eerste lid);
- een verbod om met enkelwandige olietankschepen die zware oliesoorten vervoeren, ongeacht de vlag waaronder ze varen, om (Nederlandse) havens of offshoreterminals binnen te varen of uit te varen of voor anker te gaan (artikel 4, derde lid). Uit artikel 4, vijfde lid, van de verordening volgt rechtstreeks dat dit verbod voor olietankschepen met een draagvermogen van minder dan 5000 ton geldt vanaf de opleveringsverjaardag van het schip in 2008;
- een verbod voor bepaalde enkelwandige olietankschepen, ongeacht de vlag waaronder ze varen, om (Nederlandse) havens of offshoreterminals binnen te varen of uit te varen of voor anker te gaan zonder te voldoen aan de zogeheten keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme of CAS, vastgesteld bij resolutie MEPC.94(46) (Trb. 2003, 116)) om in de vaart te mogen blijven (artikel 5 van de verordening);
- een verbod voor bepaalde buitenlandse olietankschepen om (Nederlandse) havens of offshoreterminals binnen te varen of uit te varen of voor anker te gaan na de verjaardag van de oplevering van het schip in 2015 (artikel 7, aanhef en na het tweede gedachtestreepje, van de verordening).

Overtreding van het verbod om te handelen in strijd met deze verboden uit de verordening, is door deze aanwijzing een economisch delict op grond van artikel 1a, onder 1°, van de Wet op de economische delicten (Wed) in samenhang met artikel 36a van de Wvvs. Deze sanctionering is gelijk aan de sanctionering van overtredingen van vergelijkbare voorschriften in de Wvvs.

De verordening biedt de mogelijkheid aan de lidstaten om in bepaalde situaties schepen in afwijking van bepaalde verboden toch een haven of offshoreterminal te laten binnenvaren of uitvaren of voor anker te laten gaan. In het tweede lid van artikel 16c wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt door te bepalen dat de Minister van Infrastructuur en Milieu een schip in uitzonderlijke omstandigheden ontheffing kan verlenen van alle hierboven genoemde verboden indien het olietankschip in moeilijkheden verkeert en een toevluchtsoord zoekt of indien een onbeladen olietankschip naar een reparatiehaven op weg is (artikel 8 van de verordening). De strafbaarheid op grond van de Wed in samenhang met de Wvvs wordt bij het verlenen van de ontheffing dus opgeheven. Deze bevoegdheid tot het verlenen van een ontheffing staat overigens los van bestaande bevoegdheden op grond van andere wetgeving, bijvoorbeeld de Wet bestrijding ongevallen Noordzee of de Wet havenstaatcontrole, om besluiten te nemen over de toelating van een schip in dergelijke situaties. Uiteraard zal in dergelijke situaties aan het betreffende schip wel een ontheffing van de verboden van de verordening worden verleend.

Artikel 16e

Met artikel 16e wordt uitvoering gegeven aan verordening 2015/757.
Het eerste lid is gebaseerd op artikel 36a van de Wvvs. In dit artikellid is een verbod opgenomen om te handelen in strijd met bij ministeriële regeling door de minister aangewezen bepalingen van een rechtstreeks in al zijn onderdelen

verbindend besluit van een of meer instellingen van de Europese Unie of gezamenlijk. De artikelen 8 tot en met 12 van verordening 2015/757 zijn als dergelijke bepalingen aangewezen. Deze bevatten de volgende voorschriften:

- maatschappijen monitoren vanaf 1 januari 2018 op basis van een monitoringplan voor elk schip de CO^2-emissie per reis en op jaarlijkse basis (artikel 8)
- per reis wordt op basis van het monitoringsplan voor elk schip een aantal met name genoemde parameters gemonitord (artikel 9);
- op jaarbasis worden voor elk schip op basis van het monitoringsplan een aantal met name genoemde parameters gemonitord (artikel 10);
- vanaf 2019 dienen de maatschappijen uiterlijk 30 april van elk jaar bij de Europese Commissie en de autoriteiten van de betreffende vlaggenstaten een emissieverslag voor elk schip in te dienen dat als bevredigend is beoordeeld door een verificateur (artikel 11);
- het emissieverslag moet door middel van, door de Europese Commissie vastgestelde, geautomatiseerde systemen en gegevensuitwisselingsfomaten met inbegrip van elektronische templates worden ingediend (artikel 12).

Artikel 16e, tweede lid, bepaalt dat het feit dat voor een schip een conformiteitsdocument is afgegeven, voor de lidstaten als bewijs geldt dat een schip de in het tweede lid opgenomen bepalingen naleeft. Op grond van artikel 17, eerste lid, van verordening 2015/757, wordt een conformiteitsdocument door de verificateur voor het schip afgegeven wanneer het emissieverslag voldoet aan de voorschriften die zijn gesteld in de artikelen 11 tot en met 15 van verordening 2015/757. Artikel 18 van verordening 2015/757 bepaalt dat het schip een geldig conformiteitsdocument aan boord moet hebben.

Overtreding van het verbod om te handelen in strijd met deze verboden uit verordening 2015/757, is door de in dit artikel opgenomen aanwijzing een economisch delict op grond van artikel 1a, onder 1°, van de Wet op de economische delicten (Wed) in samenhang met artikel 36a van de Wvvs. Deze sanctionering is gelijk aan de sanctionering van overtredingen van vergelijkbare voorschriften in de Wvvs.

Artikel II

Met dit artikel wordt de Regeling uitvoering EG-verordeningen ingetrokken.

Artikel III

De wijziging van de regeling treedt in werking op de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin de regeling wordt geplaatst. Daarmee treden wijzigingen die verband houden met verordening 2015/757 en de reparatie van verschillende onvolkomenheden op die dag in werking. Er worden een aantal artikelen uitgezonderd omdat die in werking treden op basis van de toepassingsdatum die door de Europese Commissie in het Publicatieblad van de Europese Unie wordt gepubliceerd wanneer aan de voorwaarden van artikel 32, eerste lid, onder a) is voldaan. Wordt daar niet voor 31 december 2018 aan voldaan dan treden die artikelen uiterlijk op 31 december 2018 in werking.

Transponeringstabel

Nummer
IENM/BSK-2017/78295

Transponeringstabel bij 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.

Verordening (EU) nr. 1257/2013	Wettelijke regeling	beleidsruimte
Artikelen 1 tot en met 8	*Behoeven naar hun aard geen implementatie*[1]	
Artikel 9	Het nieuwe artikel 12c van de Rvvs geeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de bevoegdheid tot het verstrekken van een inventariscertificaat, een aantekening op een inventariscertificaat of een "geschikt voor recyclingcertificaat".	geen
Artikelen 10 tot en met 13	*Behoeven naar hun aard geen implementatie*	
Artikel 14	De bepalingen voor recyclinginrichtingen zijn reeds geïmplementeerd in de Rsri aangezien de Europese lijst van erkende inrichtingen in 2016 moest worden vastgesteld. Krachtens artikel 3 van die regeling kan de exploitant van een scheepsrecyclinginrichting een verzoek tot erkenning indienen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.	geen
Artikelen 15 tot en met 17	*Behoeven naar hun aard geen implementatie*	
Artikel 18	Krachtens artikel 2 van de Rsri is de Minister van Infrastructuur en Milieu de bevoegde autoriteit.	De lidstaat heeft de keuze een bevoegde autoriteit aan te wijzen.
Artikelen 19 tot en met 21	*Behoeven naar hun aard geen implementatie*	
Artikel 22	Krachtens artikel 16d van de Rvvs is overtreding van de artikelen 4, 5, eerste lid, 6, tweede lid, en 12, eerste tot en met vierde lid, van de verordening (EU) 1257/2013 strafbaar gesteld, is het verboden zonder geldige certificaten een haven te verlaten en is de aanhoudingsbevoegdheid geregeld.	De lidstaat heeft de keuze sancties aan te wijzen.

[1] Bepalingen die verwijzen naar de richtlijn zelf of naar andere richtlijnen of die een opdracht bevatten aan de Europese Commissie, het comité dat de Europese Commissie bijstaat, het Europese Parlement, de Raad of de lidstaten, of die een rechtstreekse verplichting tot feitelijk handelen inhouden, en die niet behoeven te worden geïmplementeerd in de nationale wetgeving.

	Krachtens artikel 4 van de Rsri is overtreding van artikel 13, tweede lid, van de verordening verboden.	
Artikelen 23 tot en met 32	*Behoeven naar hun aard geen implementatie*	

Verordening (EU) nr. 2015/757	Wettelijke regeling	beleidsruimte
Artikelen 1 tot en met 18	*Behoeven naar hun aard geen implementatie*[1]	geen
Artikel 19	Wat betreft het eerste lid kan gebruikt worden gemaakt van de bestaande maatregelen die op grond van de Wvvs en daarop gebaseerde regelgeving al mogelijk zijn. Het tweede lid van dit artikel is geïmplementeerd in artikel 11d van de Wet havenstaatcontrole. Het derde lid is geïmplementeerd in artikel 16d, derde lid.	
Artikel 20	Het eerste lid is opgenomen in artikel 16e van de Rvvs. Overtreding van de artikelen 8 tot en met 12, van verordening (EU) 2015/757 is daar strafbaar gesteld. Het tweede, derde en vijfde lid behoeven naar hun aard geen implementatie. De in het vierde lid bedoelde rechtsbescherming is geregeld in Algemene wet bestuursrecht.	De lidstaat heeft de keuze om de in het tweede lid gegeven bevoegdheid toe te passen.
Artikelen 21 tot en met 26	*Behoeven naar hun aard geen implementatie*	geen

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

[1] Bepalingen die verwijzen naar de richtlijn zelf of naar andere richtlijnen of die een opdracht bevatten aan de Europese Commissie, het comité dat de Europese Commissie bijstaat, het Europese Parlement, de Raad of de lidstaten, of die een rechtstreekse verplichting tot feitelijk handelen inhouden, en die niet behoeven te worden geïmplementeerd in de nationale wetgeving.