

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IenM/BSK-2017/141518

**Uw kenmerk**

31409-155/2017D15004

Datum 21 juni 2017  
Betreft Vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de ontwerpwijziging Regeling voorkoming verontreiniging door schepen.

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u mijn antwoorden aan op de vragen van de Vaste Commissie voor infrastructuur en Milieu over de ontwerpwijziging Regeling voorkoming verontreiniging door schepen, inzake scheepsrecycling en de MRV verordening voor zeescheepvaart.

**Vraag 1**

Wat wordt wettelijk geregeld ten aanzien van verdere verwerking en/of verhandeling van onderdelen? Bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor verdere verwerking en/of verhandeling van onderdelen?

**Antwoord 1**

De Europese verordening scheepsrecycling voorziet in het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen. Daarbij hoort ook dat gevaarlijke materialen en afvalstoffen worden gedocumenteerd en gestuurd naar afvalverwerkingsinstallaties die deze stoffen milieuverantwoord verwerken.

De verantwoordelijkheid voor de verwerking ligt bij de eigenaar van de scheepsrecyclingsinrichting voor zover de te verwerken onderdelen of materialen nog niet de inrichting hebben verlaten.

Voor zover de verwerking, verwijdering of het verhandelen van onderdelen of materialen van het te ontmantelen schip betrekking heeft op afvalstoffen, geldt het bij of krachtens de Wet milieubeheer en de Europese regelgeving vastgestelde afvalstoffenrecht. Op het (her)gebruik van onderdelen is de productregelgeving voor het desbetreffende voorwerp/stof van toepassing. In geval de onderdelen worden verhandeld, gelden ook de bepalingen uit de Wet scheepsuitrusting 2016.

**Vraag 2**

Hoe wordt voorkomen dat schepen of scheepsonderdelen naar landen worden verscheept waar geen of nauwelijks milieumaatregelen gelden? Hoe wordt voorkomen dat schepen daar worden ontmanteld onder omstandigheden die schadelijk zijn voor mens en milieu?

**Antwoord 2**

Zodra er voldoende recycling capaciteit beschikbaar is, maar uiterlijk 31 december 2018, mogen schepen die onder een EU vlag varen alleen nog worden gerecycled door scheepsrecyclinginrichtingen die op de Europese lijst staan. Ook niet Europese scheepsrecyclingbedrijven kunnen de Europese Commissie verzoeken om op de Europese lijst komen te staan. Scheepsrecyclinginrichtingen op de Europese lijst moeten aan alle strenge voorwaarden voor veiligheid en milieu van de Europese verordening voldoen.

**Vraag 3**

Kunt u verder toelichten waarom is gekozen voor een stapsgewijze implementatie van de verplichte inventaris van gevaarlijke materialen? Wat betekent dit tot 2020 voor bestaande schepen die voor deze tijd worden gerecycled? Wat betekent dit voor nieuwe schepen die gerecycled worden voordat de verordening van kracht is.

**Antwoord 3**

Het onderzoek naar gevaarlijke materialen in de constructie en uitrusting van een schip is complex. Daarom is gekozen voor een stapsgewijze implementatie, waarin wel wordt gewaarborgd dat er een geactualiseerde en voltooide inventarisatie van gevaarlijke materialen moet zijn op het moment dat het schip voor recycling wordt aangeboden.

In de Europese verordening is geregeld dat elk nieuw schip een inventaris moet hebben van gevaarlijke materialen. Bestaande schepen die gerecycled gaan worden moeten, voor zover uitvoerbaar, ook een inventaris hebben. Vanaf 2020 moeten alle bestaande schepen de inventaris hebben.

**Vraag 4**

Op basis van welke criteria vindt de inspectie plaats?

**Antwoord 4**

De criteria voor de inspectie staan in de EU verordening scheepsrecycling. In artikel 8, inspecties staan criteria voor scheepsinspecties. In artikel 9 worden de regels voor het afgeven van certificaten gegeven. Artikel 10 gaat over de looptijd en geldigheid van certificaten. In artikel 11 staan criteria voor havenstaatscontroles.

**Vraag 5**

Is eenduidig in Europese regels vastgelegd waar het monitoringplan en het emissieverslag aan moeten voldoen? Of is het mogelijk dat de interpretatie straks per lidstaat en verificateur kan verschillen? Zo ja, wat kan dit gaan betekenen?

**Antwoord 5**

Dit is eenduidig vastgelegd, zie art. 6 en 7 inzake het monitoringplan en art. 11 inzake het emissieverslag. De interpretatie kan niet verschillen, aangezien ten behoeve van eenduidige toepassing van de regels door verificateurs in de verordening betreffende verificatieactiviteiten en accreditatie van verificateurs, geharmoniseerde regels zijn opgenomen voor de beoordeling van monitoringplannen, de verificatie van emissieverslagen en de afgifte van conformiteitsdocumenten.

**Vraag 6**

Aan welke eisen moet een monitoringplan voldoen?

**Antwoord 6**

In artikel 4 van de verordening zijn de algemene beginselen en methoden voor monitoring en rapportage opgenomen. De eisen betreffen onder meer de volledigheid van rapportage, het gegeven dat CO<sub>2</sub> emissies afkomstig moeten zijn van de verbranding van brandstoffen, integriteitsregels etc.

Artikel 6 bevat de eisen waaraan een monitoringsplan moet voldoen.

Voor het monitoringplan geldt dat dit uiterlijk 31 augustus 2017 moet worden ingediend. De inhoud van een monitoringplan omvat o.a.; type schip, type motor, type brandstof, gegevens inzake vervoerde vracht en tijd doorgebracht op zee, etc.

**Vraag 7**

Waarom is ervoor gekozen de scheepseigenaar dan wel exploitant dit monitoringplan zelf te laten opstellen?

**Antwoord 7**

De scheepseigenaar dan wel exploitant is de aangewezen en voor de hand liggende partij aangezien hij of zij verantwoordelijk is voor de operatie van het schip.

**Vraag 8**

Klopt het dat een emissieverslag dient te voldoen aan eisen die door de scheepseigenaar zelf zijn opgesteld? Hoe wordt een correcte weergave van de emissies en volledigheid van benodigde informatie geborgd?

**Antwoord 8**

Voor de toepassing van de algemene beginselen en methoden voor het emissieverslag stellen maatschappijen, voor elk van hun schepen, overeenkomstig een van de in bijlage I opgenomen methoden, de CO<sub>2</sub>-emissies vast, en monitoren zij andere relevante informatie overeenkomstig de regels in bijlage II of vastgesteld krachtens die bijlage. De zogenaamde eisen zijn dus niet zelf opgesteld door de scheepseigenaar, maar er kan wel een keuze worden gemaakt welk van de voorgeschreven methoden het beste past.

In artikel 11 van de Verordening zijn de voorwaarden opgenomen waaraan een emissieverslag moet voldoen.

Een erkende en onafhankelijke verificateur beoordeelt het emissieverslag en geeft een beoordeling af door middel van een conformiteitsdocument. De verificateur doet dat op basis van opgestelde wettelijke procedures en de door de Europese Commissie opgestelde nadere richtsnoeren. Deze worden thans ontwikkeld en zullen naar verwachting nog voor de zomer worden goedgekeurd door de lidstaten.

Vraag 9

Worden onder de zogenoemde klassenbureaus inspectiediensten zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verstaan? Zo nee, kunt u toelichten hoe de klassenbureaus zijn georganiseerd?

Antwoord 9

Nee.

De artikelen 14, 15 en 16 van de MRV verordening bevatten de voorwaarden waaraan de verificateurs moeten voldoen. Verificateurs zijn onafhankelijke en bevoegde personen of juridische entiteiten, die zijn geaccrediteerd door nationale accrediteringsinstanties. Die instanties moeten zijn opgericht krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad. De accrediteringsinstantie in Nederland is de Raad voor de Accreditatie.

Vraag 10

Op welke wijze wordt geborgd dat alle klassenbureaus aan dezelfde Europese standaarden en eisen voldoen?

Antwoord 10

Om de onpartijdigheid te waarborgen zijn in de artikelen 14, 15 en 16 van de MRV verordening voorwaarden opgenomen waaraan een verificateur moet voldoen. Dit zijn onder meer eisen inzake onafhankelijkheid, de te volgen procedures voor verificatie en risico analyses. Alle verificateurs dienen formeel te worden geaccrediteerd. Na positieve beoordeling van monitoringplannen wordt door de verificateur een zogenaamd conformiteitsdocument afgegeven.

Vraag 11

Wat is er in Europa precies afgesproken over de volgende fase van besluitvorming ten behoeve van de klimaatmaatregelen in Europees verband?

Antwoord 11

Vanaf deze zomer zal het proces starten ten behoeve van gelijkschakeling ('alignment') van de Europese MRV Verordening aan het IMO systeem. De Europese Commissie start deze zomer hiertoe een consultatieproces onder stakeholders. Het gehele proces gaat meer dan twee jaar in beslag nemen.

Vraag 12

Zijn naast het systeem van monitoren, rapporteren en verifiëren (MRV-systeem) ook andere opties onderzocht waarmee wordt bevorderd dat verladers "een bewuste keuze voor efficiënte schepen kunnen maken"? Zo ja, waarom zijn deze andere opties afgefallen?

#### Antwoord 12

In het door de Europese Commissie opgestelde Impact Assessment zijn verschillende beleidsopties onderzocht. Deze omvatten:

- Een compensatiefonds gebaseerd op een bijdrage per schip aan de CO<sub>2</sub> emissies of een doelgericht fonds;
- Een Marine Emission Trading System (emissiehandel);
- Verplichte emissiereductie per schip;
- Belasting op brandstof;
- Belasting op emissies.

Deze opties zijn onderling tegen elkaar afgezet en tevens heeft er een publieke internetconsultatie plaatsgevonden over deze opties. Op basis van de resultaten is een keuze gemaakt voor het systeem zoals het thans in de verordening is opgenomen.

#### Vraag 13

Welke concrete afspraken zijn er precies gemaakt om te bezien of het Europese systeem gelijkgeschakeld kan worden met het mondiale systeem ('alignment'), zodat voorkomen wordt dat er straks twee systemen naast elkaar blijven bestaan?

#### Antwoord 13

In geval van een internationale overeenkomst, betreffende een wereldwijd systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies, dan wel inzake wereldwijde maatregelen ter vermindering van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer, is het de Commissie die deze verordening evalueert. De Commissie stelt zo nodig, wijzigingen van deze verordening voor, teneinde overeenstemming met die internationale overeenkomst te waarborgen.

Er is in de verordening verder overeengekomen dat het MRV systeem van de Unie moet dienen als model voor de invoering van een wereldwijd MRV systeem, waarbij het onvermijdelijk is dat er tijdelijk twee systemen naast elkaar zullen bestaan.

Het IMO (datacollectie) systeem is reeds vorig jaar in IMO verband goedgekeurd en verschilt op een aantal belangrijke punten van het Europese MRV systeem.

#### Vraag 14

Hoe ver wil de Europese Commissie gaan om het Europese systeem gelijk te trekken met het mondiale systeem? Welke afspraken zijn hierover gemaakt en wat is de Nederlandse inzet?

#### Antwoord 14

De Europese Commissie is net als Nederland voorstander van een vergaande gelijktrekking van het Europese systeem met het mondiale systeem. Het uitgangspunt hierbij is om het in de MRV verordening opgenomen systeem zoveel mogelijk in stand te houden. Deze zomer zal het proces voor gelijktrekking worden opgestart door de Europese Commissie.

#### Vraag 15

Welke afspraken zijn er reeds gemaakt met private verificateurs over toezicht en handhaving van monitoringplannen en emissierapporten van landen die niet lid zijn van de Europese Unie (EU)? Hoe wordt erop toegezien dat toezicht en handhaving in EU-lidstaten en niet-EU-landen gelijk zijn? Welke afspraken zijn hierover gemaakt?

**Antwoord 15**

Elk schip dat een Europese haven aandoet dient een monitoringplan te maken en te hebben, ongeacht onder welke vlag het schip vaart.

De verordening geldt echter niet buiten Europa. Handhaving en toezicht in havens die buiten de EU zijn gelegen is dus niet mogelijk.

Reders uit derde landen die EU-havens aandoen moeten, net als reders uit de lidstaten, afspraken maken met private verificateurs die de monitoringplannen en emissieverslagen moeten goedkeuren. Op basis van die goedkeuring wordt een conformiteitsdocument afgegeven.

Schepen uit derde landen die de haven van een lidstaat aandoen moeten dat geldige conformiteitsdocument aan boord hebben wanneer zij de haven van een lidstaat aandoen. Op grond van de Wet havenstaatcontrole kan dat worden gecontroleerd. Die controle wordt uitgevoerd door de ILT en in het kader daarvan wordt ook de aanwezigheid van het conformiteitsdocument vastgesteld.

**Vraag 16**

Hoe wordt geborgd dat schepen uit derde landen aan dezelfde eisen voldoen als Europese schepen?

**Antwoord 16**

Zie hierboven vraag 15.

**Vraag 17**

Wat betekent deze nieuwe verplichting voor de capaciteit van de ILT? Is er voldoende capaciteit aanwezig voor deze taak?

**Antwoord 17**

De ILT heeft een inschatting gemaakt van de benodigde capaciteit voor deze nieuwe verplichting, dit is ingeschat op 0,5 fte. De verplichting zal meegenomen worden in de reguliere inspecties aan boord.

**Vraag 18**

Welk deel van de genoemde administratieve lasten voor het bedrijfsleven vloeit voort uit andere internationale verplichtingen?

**Antwoord 18**

Het deel van de genoemde administratieve lasten dat voortvloeit uit andere internationale verplichtingen liggen op het vlak van energie efficiency (EEDI, SEEMP) en het IMO data collectiesysteem.

**Vraag 19**

Klopt het dat het Europese MRV-systeem een opgave per schip per reis vereist? Klopt het dat deze opgaven vervolgens ook geverifieerd dienen te worden?

**Antwoord 19**

Ja, het gaat daarbij om 'per-voyage' data en daarnaast vindt monitoring plaats op jaarbasis, door het samenvoegen van de respectievelijke gegevens per reis.

#### Vraag 20

Klopt het dat ook over de vervoersprestatie gerapporteerd dient te worden ('transport work')? Zo ja, wat is de meerwaarde van het rapporteren over de vervoersprestatie? Wat zijn de administratieve lasten per reis, aangezien er moet worden gemeten en gerapporteerd per schip, per reis en per vervoerde lading? En wat zijn de (maatschappelijke) baten per reis?

#### Antwoord 20

Ja, er wordt conform de Verordening gekeken naar brandstofverbruik en CO2 emissies per vervoerswerkzaamheid.

De meerwaarde van het rapporteren over de vervoersprestatie is om te bepalen in welke mate een schip en het logistieke proces energie efficiënt zijn.

Schepen vervoeren echter niet altijd hetzelfde type lading en vracht, zoals voor veel Nederlandse schepen geldt. Het criterium 'transport work' heeft dus maar een gedeeltelijke invloed op het verbruikscijfer voor brandstof. Derhalve is geadviseerd (o.a. door KVNR) een betere definitie te hanteren, die van 'deadweight carried'. Dit besluit dient nog in Europees verband te worden bekrachtigd deze zomer.

De administratieve lasten in dit specifieke verband zijn niet erg groot en zullen derhalve niet significant stijgen. Dit laat onverlet dat de administratieve lasten in zijn totaliteit aanzienlijk zijn.

De maatschappelijke baten worden door de Europese Commissie ingeschat op 2 a 3% minder emissies per jaar. Behalve een daling in energieverbruik kan dit daarnaast een gunstige invloed hebben op het vaargedrag van schippers.

#### Vraag 21

Hoe verhoudt dit Europese systeem zich tot de voorgestelde regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) die per 1 januari 2019 in werking treedt?

#### Antwoord 21

Het Europese MRV systeem is uitgebreider en gedetailleerder dan de regelgeving van IMO op dit gebied, ook bestaat er een verschil in gebruikte definities. De grootste verschillen echter liggen op het vlak van;

- a) Rapportering: EU rapportage vereisten zijn gedetailleerder en gelden voor individuele schepen en de exacte omvang van de lading i.t.t. in IMO verband;
- b) Verificatie: EU werkt met verificateurs geaccrediteerd door nationale organen gelieerd aan ETS. IMO werkt met erkende organisaties, zgn. klassenbureaus die onder de verantwoordelijkheid vallen van de vlaggenstaat. Daarbij gebeurt rapportering in IMO verband rechtstreeks van het bedrijf via de nationale autoriteiten aan IMO;
- c) Transparantie: het Europees systeem is transparanter en geeft informatie over data van het bedrijf alsook op het niveau van individuele schepen. In IMO verband verloopt publicatie van data anoniem, op basis van een totaal percentage aan CO2 door de internationale scheepvaart

#### Vraag 22

Klopt het dat het IMO-systeem, dat ook voor Europese reders zal gelden, veel simpeler is omdat daar een jaaropgave voor de hele vloot van een reder volstaat? Zo ja, wat betekent dit voor de invoering, het toezicht en de handhaving van dit Europese systeem?

**Antwoord 22**

Het IMO systeem is inderdaad eenvoudiger. Doel is echter dat gewaarborgd wordt dat er overeenstemming komt met de internationale IMO overeenkomst.

De gelijkschakeling van het Europees systeem aan het IMO systeem zal ambitieus worden ingezet, waarbij het uitgangspunt is om het in de MRV-verordening opgenomen systeem zoveel mogelijk in stand te houden.

**Vraag 23**

Klopt het dat het Europese systeem andere doelen heeft dan het IMO-systeem? Zo ja, wat betekent dit concreet voor de Nederlandse inzet? Zo nee, kunt u garanderen dat reders die straks een Europese haven aandoen, niet de CO2-uitstoot op twee manieren moeten bijhouden en twee keer moeten rapporteren?

**Antwoord 23**

Nee, het Europese systeem heeft geen andere doelen dan het IMO systeem.

Tijdelijk overlap aan rapportage systemen is onvermijdelijk, aangezien het IMO systeem zal starten op 1 januari 2019. Start van de MRV monitoring is voorzien op 1 januari 2018, echter de gelijktrekking zal minimaal twee jaar in beslag gaan nemen vanaf deze zomer.

Kortom, er is dus minimaal een half jaar overlap van systemen.

**Vraag 24**

Wanneer kan de toelichtende nota op het goedkeuringsvoorstel voor het verdrag van Hongkong worden verwacht?

**Antwoord 24**

Het voorstel tot goedkeuring van het Verdrag van Hongkong zal in juni ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State van het Koninkrijk. Na advies zal het verdrag en de toelichtende nota aan de kamers der Staten-Generaal worden gestuurd. Dit zal naar verwachting komend najaar zijn.

**Vraag 25**

Is tot 1 januari 2021 sprake van een ongelijk speelveld, omdat vlooteigenaren van niet-EU-landen niet aan de verordening hoeven te voldoen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties worden genomen om zo snel mogelijk tot een gelijk speelveld te komen?

**Antwoord 25**

Er is gedeeltelijk een ongelijk speelveld. Scheepseigenaren van niet EU landen hoeven niet aan de EU verordening te voldoen. Wel is in de verordening opgenomen dat vanaf 2021 alle schepen onder een niet EU-vlag, een inventarisatie gevaarlijke materialen aan boord moeten hebben als zij een EU haven aan doen. Het Hongkong verdrag regelt een mondiale oplossing. Ik zet mij in om dit verdrag van kracht te laten worden.



Vraag 26

Hoe verhoudt de stelling dat de administratieve lasten niet significant zullen stijgen zich tot de verhoging van de administratieve lasten van circa 3,3 miljoen euro per jaar?

Antwoord 26

De opmerking dat de administratieve lasten niet significant stijgen heeft betrekking op de MRV verordening. De 3,3 miljoen Euro per jaar gaat over de administratieve lasten plus alle nalevingkosten van de verordening scheepsrecycling.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen