

**Advies van het Europees Comité van de Regio's over schone havens, schone zeeën — Havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van scheepsafval**

(2018/C 461/18)

<b>Rapporteur:</b>	Spyros SPYRIDON (EL/EVP), lid van de gemeenteraad van Poros
<b>Referentiedocument:</b>	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van scheepsafval, tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en Richtlijn 2010/65/EU
	COM(2018) 33 final

**I. AANBEVELINGEN VOOR WIJZIGINGEN**

**Wijzigingsvoorstel 1**

Artikel 5, lid 4

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De lidstaten evalueren het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, keuren het goed, zien toe op de uitvoering ervan en zorgen ervoor dat het ten minste om de <b>drie</b> jaar nadat het is goedgekeurd of opnieuw is goedgekeurd, en na significante veranderingen in de werking van de haven opnieuw wordt goedgekeurd. Onder significante veranderingen worden onder meer, maar niet uitsluitend, verstaan: structurele veranderingen in het verkeer naar de haven, de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, wijzigingen in de vraag naar en terbeschikkingstelling van havenontvangstvoorzieningen, en nieuwe technieken om afval aan boord te behandelen.	De lidstaten evalueren het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, keuren het goed, zien toe op de uitvoering ervan en zorgen ervoor dat het ten minste om de <b>vijf</b> jaar nadat het is goedgekeurd of opnieuw is goedgekeurd, en na significante veranderingen in de werking van de haven opnieuw wordt goedgekeurd. Onder significante veranderingen worden onder meer, maar niet uitsluitend, verstaan: structurele veranderingen in het verkeer naar de haven, de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, wijzigingen in de vraag naar en terbeschikkingstelling van havenontvangstvoorzieningen, en nieuwe technieken om afval aan boord te behandelen.

**Motivering**

Verlenging van de herzieningsperiode draagt ertoe bij dat de havens de doeltreffendheid van het toegepaste plan beter kunnen evalueren. Het blijft mogelijk om in geval van belangrijke wijzigingen eerdere aanpassingen en herzieningen door te voeren. Het wijzigingsvoorstel sluit aan op de lopende besprekingen in het Parlement en de Raad.

**Wijzigingsvoorstel 2**

Artikel 7, lid 4

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De in lid 2 bedoelde informatie wordt minstens twee jaar <b>aan boord</b> bewaard en desgevraagd ter beschikking gesteld van de autoriteiten van de lidstaten.	De in lid 2 bedoelde informatie wordt minstens twee jaar <b>voor referentiedoeleinden</b> bewaard en desgevraagd ter beschikking gesteld van de autoriteiten van de lidstaten.

**Motivering**

De EU moet indien mogelijk bureaucratie vermijden. De voor het schip afgegeven verklaring kan in elektronische vorm worden opgeslagen, zoals gescande kopieën.

**Wijzigingsvoorstel 3**

Artikel 8, lid 4

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De vergoedingen kunnen variëren op basis van, bijvoorbeeld, de categorie, het type en de grootte van het schip en het type verkeer waaraan het schip deelneemt, en op basis van diensten die buiten de normale werktijd in de haven worden verleend.	De vergoedingen kunnen variëren op basis van, bijvoorbeeld, de categorie, het type en de grootte van het schip en het type <b>activiteit en</b> verkeer waaraan het schip deelneemt, en op basis van diensten die buiten de normale werktijd in de haven worden verleend.

**Motivering**

Deze aanvulling vergemakkelijkt de invoering van uitzonderingen voor schepen die goederen over korte afstanden vervoeren (kustvaart, bijv. schepen van het type ro-ro). Deze schepen doen geregeld dezelfde havens aan, en verschillen dus van lijnschepen aangezien ze niet per se duidelijk bepaalde routes hebben. Met de vigerende, onderhavige regeling blijft het dus uitdrukkelijk onmogelijk om de vergoedingen te diversifiëren.

Het voorstel omvat tevens hulpschepen die in de haven actief zijn.

**Wijzigingsvoorstel 4**

Artikel 8, lid 6

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Teneinde te verzekeren dat de vergoedingen billijk, transparant en niet-discriminerend zijn en de kosten van de ter beschikking gestelde en, voor zover van toepassing, gebruikte voorzieningen en diensten weerspiegelen, dienen de bedragen en de grondslag waarop ze zijn berekend aan de havengebruikers te worden meegedeeld.	Teneinde te verzekeren dat de vergoedingen billijk, transparant en niet-discriminerend zijn en de kosten van de ter beschikking gestelde voorzieningen en diensten weerspiegelen, <b>met inbegrip van compenserende kosten, zoals van toepassing voor diensten van algemeen economisch belang, die niet meer mogen bedragen dan de relevante kosten en een redelijke winst, zonder dat er sprake is van overcompensatie</b> , dienen de bedragen en de grondslag waarop ze zijn berekend aan de havengebruikers te worden meegedeeld.

**Motivering**

De aanvulling verduidelijkt zonder meer dat de ontvangst en verwerking, die zowel voor de haven als voor het schip een verplichting inhoudt, een dienst van algemeen economisch belang is. De bepaling versterkt het milieuaspect van de activiteit.

**Wijzigingsvoorstel 5**

Artikel 12, lid 3

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De lidstaten stellen procedures vast voor inspecties van vissersvaartuigen en pleziervaartuigen van minder dan 100 brutoton, om te garanderen dat ze voldoen aan de toepasselijke voorschriften van deze richtlijn.	De lidstaten stellen <b>vereenvoudigde</b> procedures vast voor inspecties van vissersvaartuigen en pleziervaartuigen van minder dan 100 brutoton, om te garanderen dat ze voldoen aan de toepasselijke voorschriften van deze richtlijn <b>en dat het beginsel van evenredigheid wordt nageleefd.</b>

**II. BELEIDSAANBEVELINGEN**

HET EUROPEES COMITÉ VAN DE REGIO'S

**De activiteiten op zee zijn onlosmakelijk verbonden met de circulaire economie**

1. Het CvdR is ingenomen met de mededeling van de Commissie over de strategie voor de circulaire economie. Bevordering van het milieubewustzijn van burgers en ondernemingen, de toepassing van concreet beleid voor de terugdringing van afval en hergebruik van producten en materialen draagt bij tot een duurzame ontwikkeling.
2. Het CvdR is voorts ingenomen met de integratie van de onderhavige richtlijn in de strategie voor de circulaire economie. Hoewel de vervuiling op zee hoofdzakelijk het gevolg is van de activiteit aan de kust, mag de vervuiling door menselijke activiteit op zee niet over het hoofd worden gezien.
3. Opgemerkt zij dat het MARPOL-Verdrag het kader voor het beheer van scheepsafval is, hoewel het geen mechanismen bevat om de toepassing af te dwingen. De richtlijn in kwestie stemt dus de Europese wetgeving af op de internationale verdragsbepalingen, terwijl zij tegelijkertijd de praktische, wettelijke, maar ook economische omstandigheden en verplichtingen vaststelt indien een schip een haven in de EU nadert.
4. Helaas interpreteert elke lidstaat tot nu toe de regelingen van de voorgaande richtlijn anders; hieruit vloeien onduidelijkheden voort voor de gebruikers, de havenautoriteiten en de ontvangstvoorzieningen.
5. Nu is het zaak om stimuli te scheppen zodat het afval in de havens wordt afgegeven, zonder dat de schepen financieel onevenredig belast worden, noch met buitensporige administratieve procedures te maken krijgen.
6. Het CvdR steunt het voorstel van de Commissie voor deugdelijk beheer van scheepsafval op het vasteland en beschouwt dit als een belangrijke stap in de verwezenlijking van de doelstellingen inzake milieubescherming.
7. Het ontstaan van plastic afval moet dringend worden teruggedrongen; de circulaire economie moet worden gestimuleerd.
8. Het is dus van groot belang dat de circulaire economie ook aan boord wordt bevorderd. Dit veronderstelt educatie van de bemanning, maar ook van de passagiers, ten aanzien van de scheiding en de correcte opslag. Educatie en afvalsortering zijn voorbereidende werkzaamheden voor de recyclage van producten en brengen kosten met zich mee, waarmee rekening moet worden gehouden bij de tarifiering van de havendiensten.
9. Voor een optimaal beheer van het scheepsafval en de bevordering van de circulaire economie is het belangrijk dat de rederij kan kiezen uit ondernemingen die het afval komen ophalen op basis van een lijst met hiertoe gecertificeerde ondernemingen.

**Belangrijke regionale dimensie van de richtlijn**

10. Ruim 700 havens in de EU zullen de nieuwe richtlijn moeten toepassen. In deze havens komen jaarlijks circa 750 000 schepen aan uit alle lidstaten. Deze schepen produceren jaarlijks vijf à zeven miljoen ton oliehoudende residuen, en ruim 1 miljoen ton vast afval, een feit dat we niet kunnen ontkennen.

11. Gewezen zij op de mogelijke gevolgen van de nieuwe richtlijn in de regionale havens, met name in de ultraperifere regio's en in regio's die grenzen aan havens in derde landen, die niet onder de richtlijn vallen. Ter illustratie: de ontwikkelingskosten van de vereiste infrastructuur, de verplichte vergoeding, maar ook de verplichte afgifte van het afval zullen de beheerskosten van de havens doen stijgen, die deze zullen doorberekenen aan de gebruikers, hetgeen het concurrentievermogen van vooral de regionale havens zal beïnvloeden.

12. Het CvDR benadrukt dat de vrijheid van elke lidstaat bij het opzetten van een regeling voor vergoedingen kan onttaarden in regionale discriminatie als het aankomt op kosten voor de ontvangst van scheepsafval en bijdragen aan de infrastructuur- en beheerskosten. Daarom moet de EU strikt toezicht uitoefenen op hoe de door elke lidstaat voor te stellen vergoedingen worden berekend.

13. Het CvDR vreest tevens dat gedeeltelijke toepassing van de richtlijn door de havens in de EU, zonder soortgelijke bepalingen in de havens van derde landen, vooral in zeegebieden, weinig milieuwinst zal opleveren.

14. Zeer positief is de regionale dimensie die de Commissie schenkt aan het afvalbeheer door de havens, reeds vanaf artikel 5 van het richtlijnvoorstel. Op grond hiervan kunnen de lidstaten, maar ook de lokale en regionale overheden en de havenbeheerders plannen opstellen voor de ontvangst en het beheer van afval, met de juiste deelname van elke haven, afhankelijk van de lokale mogelijkheden en behoeften, en de bredere regionale planning, zonder eventuele grensoverschrijdende samenwerking uit te sluiten.

15. Om de hiervoor vermelde economische en ecologische redenen stelt het CvDR voor te trachten de richtlijn brede ingang te doen vinden in alle havens van de zeegebieden en in aangrenzende gebieden door het bevorderen van stimulansen en beloningen, maar ook via bredere samenwerkingsprogramma's op het gebied van afvalbeheer.

16. Het Comité stemt in met de diversificatie van de programma's naargelang van de bijzonderheden en de mogelijkheden van elke haven, afhankelijk van het type scheepsverkeer dat hij ontvangt.

17. De havenautoriteiten moeten conform het subsidiariteitsbeginsel de nodige flexibiliteit behouden voor het vaststellen van havenheffingen en -kosten; zij worden verzocht alles in het werk te stellen om deze heffingen in volledige transparantie en evenredigheid te berekenen, in overeenstemming met de bepalingen van de richtlijn.

18. Het Comité ondersteunt de termijn van vijf jaar voor de herziening van de programma's voor ontvangst en beheer.

19. De positieve impact van de voorgestelde richtlijn betreft het onderzoek op het gebied van het afvalbeheer en het concurrentievermogen van de Europese regio's in verband met toerisme en levenskwaliteit.

#### **Pluspunt: verbeterde duidelijkheid van de regelingen**

20. Voorts moeten de residuen van systemen voor de reiniging van uitlaatgassen ook op een passende manier worden weggewerkt, en mogen ze niet in zee terechtkomen. De Commissie wordt derhalve verzocht richtsnoeren te verstrekken voor een goed beheer hiervan, terwijl de lidstaten dan dienen te bezien hoe dergelijke residuen in de havens verwerkt kunnen worden.

21. De visserijsector is zowel een bron als slachtoffer van zwerfvuil op zee. Voor de aanpak van passief opgevisst zwerfvuil zijn lokale initiatieven zoals „Fishing for Litter” met succes in het leven geroepen, waarbij dergelijk zwerfvuil gratis kan worden verwijderd — zelfs als de haven directe kosten in rekening brengt voor de afgifte van afval. Het CvDR staat positief tegenover de invoering van het systeem „geen bijzondere heffing”, maar wijst erop dat het mogelijk moet blijven om passief opgevisst afval — een potentiële bron van inkomsten voor de havenontvangstvoorziening, indien gerecycled — gratis af te leveren, ongeacht de hoeveelheid, om ervoor te zorgen dat de inzameling en het vervoer van afval naar recyclinginstallaties soepel verloopt. Dat zou betekenen dat als het vissersvaartuig alleen passief opgevisst zwerfvuil heeft om af te geven, het niet verplicht is een vergoeding te betalen.

22. Daarom wordt voorgesteld de mogelijkheid te overwegen om de residuen van reinigingssystemen voor uitlaatgassen op te nemen in het afval dat tegen één enkele vergoeding afgegeven kan worden, met name voor de gebieden die onder de regeling vallen voor speciale milieubescherming en gecontroleerde emissies, zoals de Oostzee.

23. De invoering van één enkele vergoeding is een belangrijke stimulans om afval af te geven. Opgemerkt zij evenwel dat er geen actie is ondernomen ter vermindering van het geproduceerde afval aan de bron, hetgeen haaks staat op het beginsel „de vervuiler betaalt”.
24. De bedrijven voor de afvalontvangst kunnen de enkele vergoeding misschien niet op de verwachte feitelijke behoeften baseren; zo wordt de transparante vaststelling ervan een lastige zaak.
25. De procedures voor de ontvangst door de havenfaciliteiten moeten snel en doeltreffend zijn om onnodige vertraging en hogere kosten voor de schepen te vermijden.
26. Er moet duidelijk worden voorzien in een mogelijkheid voor de rederij om, aan de hand van een lijst van gecertificeerde ondernemingen, te kiezen welke onderneming(en) de ontvangst en behandeling van het afval, al naargelang de afvalcategorie, op zich zal/zullen nemen.
27. Het Comité begroet de voorgenomen definitie van groene schepen, hetgeen kan leiden tot een verlaging van de kosten, en aansluit op het beginsel „de vervuiler betaalt”. Het dringt er echter op aan om het overleg over de definitie van groene schepen op internationaal in plaats van Europees niveau te voeren.
28. Het ontbreken van controles, of de zeer hoge vergoedingen, kunnen ertoe leiden dat het afval op zee wordt geloosd, met nadelige gevolgen voor het milieu, maar ook met economische gevolgen voor de omliggende gebieden en de mariene ecosystemen.
29. Havenactiviteiten zijn sowieso belastend voor de natuurlijke omgeving. Daarom moet het voor de havenautoriteiten absoluut helder zijn dat de kosten in verband met de ontvangst en behandeling van het afval, die een gemeenschappelijke verplichting vormen voor zowel schepen als havens, niet voortvloeien uit een activiteit waarmee de havens winst kunnen maken.
30. De Commissie wordt verzocht na te gaan of het mogelijk is de kustvaart lagere vergoedingen toe te kennen.
31. Er zij op gewezen dat recyclebaar materiaal het eigendom van het schip is, terwijl de verwerking ervan winstgevend en commercieel exploiteerbaar kan blijken te zijn. Daarom moet in de heffing op de afgifte van afval op zee en van ander recyclebaar materiaal rekening worden gehouden met dit belangrijke aspect.
32. Tegelijkertijd verzoekt het Comité de bevoegde autoriteiten en ondernemingen om systemen voor de exploitatie van marien afval verder te ontwikkelen, om zo actief bij te dragen tot de circulaire economie.
33. De Commissie wordt verzocht het concept van voldoende opslagcapaciteit nader te verduidelijken, in samenwerking met de Internationale Maritieme Organisatie, zodat de discretionaire bevoegdheid van de haven wordt beperkt, alsook de daaruit voortvloeiende onzekerheid voor de gebruikers.
34. Het Comité verzoekt om de vaststelling van een termijn voor de snelle afronding van de digitalisering van de kennisgevingsprocedures en controles en de homogenisering van de vereiste bewijsstukken voor alle havens.
35. De verstrekking van informatie aan scheepsexploitanten en havenbeheerders voor wat betreft mogelijke sancties in geval van inbreuken draagt in hoge mate bij tot de transparantie en de naleving van de nieuwe regeling.
36. Daarom dringt het CvdR er bij de lidstaten op aan om voor zover mogelijk een uniform stelsel van sancties in te voeren, om oneerlijke concurrentie en selectieve havenkeuze door de schepen te vermijden.
37. Het voorstel van de Commissie strookt met de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid ten aanzien van de tenuitvoerlegging van regels voor de EU inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van afval van schepen.

Brussel, 10 oktober 2018.

*De voorzitter*  
*van het Europees Comité van de Regio's*  
Karl-Heinz LAMBERTZ