

Vergaderjaar 2008–2009

**22 112**

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

**Nr. 768**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2009

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):

1. Mededeling inzake «De Europese Unie en het Noordpoolgebied»; (Kamerstuk 22 112, nr. 767)
2. Mededeling aangaande EU-strategie slopen van schepen;
3. Richtlijn inzake GSM-technologie. (Kamerstuk 22 112, nr. 769)

Ik hoop dat u er begrip voor hebt dat vanwege het kerstreces deze fiches later dan gebruikelijk aan u worden aangeboden.

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
F. C. G. M. Timmermans

## **Fiche : Mededeling aangaande EU-strategie slopen van schepen**

### **1. Algemene gegevens**

*Voorstel:* «Een EU-strategie voor een betere ontmanteling van schepen»

*Datum Commissiedocument:* 19.11.2008

*Nr. Commissiedocument:* COM(2008) 767 definitief en SEC(2008) 2846 definitief

*Pre-lex:* [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&Dosld=197640](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&Dosld=197640)

*Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:* [http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/ia\\_2008/sec\\_2008\\_2846\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/ia_2008/sec_2008_2846_en.pdf)

*Behandelingstraject Raad:* De mededeling is gepresenteerd op de Milieuraad van 4 december 2008.

*Eerstverantwoordelijk ministerie:* Ministerie van VROM in nauwe samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### **2. Essentie voorstel**

Op 22 mei 2007 heeft de Commissie haar groenboek betreffende het beter slopen van schepen vastgesteld. Daarin worden een aantal maatregelen voorgesteld die de EU zou kunnen nemen om ervoor te zorgen dat het slopen van afgedankte schepen wereldwijd op een veilige en milieuhygiënisch verantwoorde manier gebeurt. Deze mededeling bouwt daarop voort en op de verdere ontwikkelingen, o.a. op de onderhandelingen over het in mei 2009 vast te stellen Internationale Verdrag inzake scheepsrecycling van de IMO (International Maritime Organisation). De Europese Commissie gaat een stapje verder dan de IMO Conventie, waarvan de uitkomsten nog niet vastleggen. De mededeling spoort met het Actieplan voor integraal maritiem beleid.

De Commissie stelt voor:

- a. Versnelde uitvoering binnen de EU (voor 2015) van het aangekondigde IMO verdrag inzake scheepsrecycling;
- b. Verder onderzoek naar mogelijke uitbreiding van de maatregelen tot overheidsschepen (voormalige oorlogsschepen en andere staatschepen);
- c. Diverse acties om vrijwillige maatregelen door sector aan te moedigen (o.a. lijst met goede sloopwerven);
- d. Beter handhaving van de huidige regelgeving inzake de overbrenging van afvalstoffen en een lijst van slooprijpe schepen;
- e. Onderzoek naar de haalbaarheid, wereldwijd, van audits en certificering van sloopwerven;
- f. Onderzoek naar haalbaarheid van een verplicht internationaal fonds voor schone sloop van schepen, te entameren door de Commissie.

De conclusie van de effectbeoordeling door de Commissie is dat dit geïntegreerde beleid zowel op korte, middellange als lange termijn positieve gevolgen heeft op ecologisch, sociaal en economisch gebied. Het waarborgt een sterke naleving van de huidige regelgeving inzake de overbrenging van afvalstoffen en zorgt ervoor dat de negatieve effecten van het slopen van schepen op de menselijke gezondheid en het milieu, met name in Zuid-Azië, aanzienlijk worden beperkt zonder buitensporige kosten voor de Europese belastingbetaler.

### **3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?**

De mededeling kondigt later te nemen maatregelen aan. De gevolgen hiervan zullen worden onderzocht in afzonderlijke effectbeoordelingen. Wel stelt de Commissie voor om nu al te beginnen met het opstellen van communautaire regels inzake scheepsrecycling ter omzetting van de belangrijkste elementen van het IMO verdrag voor schepen (toezicht, certificaten en inventaris van gevaarlijke stoffen) en sloopwerven en daarnaast van verplichte uitwisseling van informatie (reporting). Hiernaast zal door betere handhaving, meer richtsnoeren en multilaterale samenwerking de omschakeling worden ondersteund. Daarnaast gaat de Commissie onderzoeken hoe om te gaan met staatschepen, hoe gewaarborgd kan worden dat zoveel mogelijk schepen voor sloop naar werven gaan die aan audit en certificering zijn onderworpen, of er een lijst met slooprijpe schepen kan worden opgesteld en de mogelijkheden voor een fonds onderzoeken. Tot de nieuwe regels van kracht zijn wil de Commissie bedrijven en scheepseigenaren stimuleren dat deze het op zich nemen om vrijwillig maatregelen te nemen en wil zij technische bijstand aan ontwikkelingslanden aanbieden voor verbetering van hun infrastructuur.

**Bevoegdheid:** De Gemeenschap en de lidstaten hebben voor dit onderwerp een gedeelde bevoegdheid op basis van artikel 175 EG-verdrag.

**Subsidiariteit:** Positief – Sloopschepen vormen een wereldomvattend probleem, waarop het verdrag van Bazel van toepassing is. Het verdrag van Bazel is echter niet goed toegesneden op de praktijk van schepen die voor sloop bestemd zijn. Vandaar het initiatief van de IMO tot het opstellen van een verdrag voor sloopschepen. Onderwerp van zorg hierbij is het waarborgen van een gelijkwaardig niveau van controle en handhaving als bij regels uit het verdrag van Bazel. De EU heeft bij de gedachtevorming hierover steeds het voortouw genomen. Het ligt voor de hand om – zoals de Commissie in deze mededeling aankondigt – op communautair niveau te voorzien in versnelde omzetting van de hoofdelementen van het IMO verdrag voor sloopschepen en deze zo nodig aan te vullen. Het duurt nog tot 2015 tot het IMO verdrag van kracht wordt. De EU maatregelen voorzien in acties voor de tussenperiode.

**Proportionaliteit:** Positief – De voorgestelde acties richten zich erop dat de sloop van schepen op milieuhygiënisch verantwoorde wijze plaats vindt en passen in het beleid dat Nederland al jaren voorstaat. Nederland is voorstander van een economisch instrument voor sloopschepen dat recht doet aan het principe de vervuiler betaalt. Dit instrument zou een sloopfonds kunnen zijn.

Nederland zal de Commissie vragen precies aan te geven wat de financiële gevolgen van de toekomstige voorstellen zal zijn. Nationale financiële gevolgen dienen te worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline. Nederland is van mening dat de financiële middelen gevonden dienen te worden binnen de bestaande financiële kaders van de EU-begroting.

### **4. Nederlandse positie over de mededeling**

Nederland zoekt aansluiting bij strategieën die binnen EU en IMO worden ontwikkeld. De qua mens en milieu onverantwoorde sloop van zeeschepen is een mondiaal probleem dat om een mondiale oplossing

vraagt. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden dat het slopen van schepen van groot economisch belang is voor ontwikkelingslanden, met name in Zuid-Azie. Niet alleen vanwege de werkgelegenheid, maar ook vanwege de staalproductie. De inzet van Nederland is er steeds op gericht om, in samenwerking met andere EU landen tot een effectief en praktisch werkende regeling onder de vlag van de IMO te komen.

Nederland ondersteunt het dan ook dat de Europese strategie is gebaseerd op het IMO verdrag en dat de Commissie van plan is om dit IMO verdrag voortvarend te implementeren in EU wetgeving, zodat het binnen de EU eerder van kracht wordt dan 2015. Nederland ondersteunt de inzet van de Commissie om binnen een Europese strategie de sloop van overheidsschepen te regelen. Het ligt voor de hand om daarop vooruitlopend vooral met vrijwillige afspraken en binnen bestaande regelgeving tot verbetering te komen. Het tot stand brengen van wettelijke maatregelen op Europese en mondiale schaal kost namelijk veel tijd. Nederland ondersteunt dan ook stimulering van vrijwillige afspraken binnen de industrie. Nederland ondersteunt de inzet om de handhaving te versterken en gegevens tussen handhavers van verschillende landen uit te wisselen. Het is een goed idee om hiervoor IMPEL (Implementation and Enforcement of Environmental Law) te gebruiken. Nederland is een voorstander van een economisch instrument (of producentenverantwoordelijkheid) voor sloopschepen dat recht doet aan het principe «de vervuiler betaalt». Een dergelijk instrument zou een sloopfonds kunnen zijn. Nederland ziet de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden van een fonds met belangstelling tegemoet. Nederland zal inzetten op een minimalisering van de met de gekozen voorstellen samenhangende administratieve lasten en nalevingkosten.