



---

## 399

### **Besluit van 23 september 2009 tot wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de digitale betaling van de afvalbeheersbijdrage**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 18 juli 2009, nr. CEND/HJDZ-2009/620, Hoofddirectie Juridische Zaken;  
Gelet op de artikelen 28c, derde lid, 28e, 28i, derde lid en 28k van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren;

De Raad van State gehoord (advies van 2 september 2009, nr. W09.09.0296/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 17 september 2009, nr. CEND/HJDZ-2009/1053 sector SCH, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart wordt als volgt gewijzigd:

#### **A**

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid komt onderdeel c te luiden:

c. *tegoed*: geldelijk tegoed van de eigenaar van het schip op de rekening van een nationaal instituut als bedoeld in artikel 9 van het verdrag;

2. In het tweede lid worden onder verlettering van onderdeel d tot f twee onderdelen ingevoegd, luidende:

d. *ED-kaart*: elektronische informatiedrager op naam van de eigenaar van het schip, waarmee wordt beschikt over het tegoed teneinde de verschuldigde afvalbeheersbijdrage digitaal te betalen;

e. *betaalterminal*: apparaat waarmee in combinatie met de ED-kaart de verschuldigde afvalbeheersbijdrage digitaal wordt betaald;.

3. In het derde lid komt in onderdeel r «artikel 53, eerste lid» te luiden: artikel 53, derde lid.

B

Paragraaf 2.4 komt te luiden:

*§ 2.4. Betaling van de afvalbeheersbijdrage*

**Artikel 19**

1. Met het oog op de toepassing van artikel 20, eerste lid, is de eigenaar van een schip verplicht:
  - a. een rekening bij een nationaal instituut als bedoeld in artikel 9 van het verdrag te openen, en
  - b. zorg te dragen dat de schipper de beschikking heeft over de ED-kaart.
2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan nadere regels met betrekking tot de vormgeving en andere kenmerken van de ED-kaart stellen.

**Artikel 20**

1. Ter gelegenheid van het betrekken van gasolie ten behoeve van een schip wordt de door de eigenaar van een schip verschuldigde afvalbeheersbijdrage over het betrokken aantal liters gasolie betaald met behulp van de ED-kaart op een bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat te bepalen wijze.
2. De ED-kaart wordt gebruikt in het geval dat:
  - a. het tegoed voldoende is om de verschuldigde afvalbeheersbijdrage te betalen,
  - b. het tegoed niet negatief maar ontoereikend is om de verschuldigde verwijderingsbijdrage te betalen, of
  - c. het tegoed negatief is en het nationaal instituut die de ED-kaart heeft verstrekt toestaat dat de ED-kaart wordt gebruikt bij een negatief saldo.
3. Indien het tweede lid, onderdeel b of c van toepassing is, heft de eigenaar van het schip het tekort op de rekening binnen een periode van twee weken na de dag van de bunkering op.
4. De leverancier draagt er zorg voor dat in tweevoud een betalingsbewijs wordt opgemaakt waarop het nummer waaronder het tegoed is geregistreerd, het betrokken aantal liters gasolie, het bedrag van de betaalde afvalbeheersbijdrage, de datum en het tijdstip van de bunkering worden vermeld.

**Artikel 21**

1. De leverancier biedt aan de eigenaar van het schip namens het nationaal instituut de mogelijkheid de verschuldigde afvalbeheersbijdrage te betalen overeenkomstig de in het tweede en derde lid bepaalde procedure in het geval dat:
  - a. de schipper niet over de ED-kaart beschikt;
  - b. het tegoed negatief is en het nationaal instituut die de ED-kaart heeft verstrekt gebruik bij negatief saldo niet toestaat, of
  - c. het gebruik van de ED-kaart als gevolg van een storting niet mogelijk is.
2. De schipper vult in drievoud in namens de eigenaar van het schip:
  - a. een schuldbekentenis tot betaling van de verschuldigde afvalbeheersbijdrage in het geval van het eerste lid, onderdeel a, of
  - b. een machtiging tot incasso van de verschuldigde afvalbeheersbijdrage in het geval van het eerste lid, onderdeel b of c.
3. Na vermelding van het verstrekte aantal liters gasolie door de leverancier in de schuldbekentenis respectievelijk de machtiging, ondertekent de schipper namens de eigenaar van het schip dit document.

4. De eigenaar van het schip stort binnen een periode van twee weken na de dag van bunkering een bedrag op de rekening bij het nationaal instituut teneinde de schuld respectievelijk het eventuele tekort op te heffen.

5. De leverancier zendt de ondertekende schuldbekentenis of machtiging onverwijld aan het nationaal instituut.

C

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel f, komt te luiden:

f. de hoogte van de afvalbeheersbijdrage; en.

2. Onder vernummering van het tweede en het derde lid tot het derde respectievelijk het vierde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. De leverancier hecht aan de bunkerverklaring:

a. het betalingsbewijs, bedoeld in artikel 20, vierde lid,

b. de schuldbekentenis, bedoeld in artikel 21, tweede lid, onderdeel a, of

c. de machtiging, bedoeld in artikel 21, tweede lid, onderdeel b.

3. In het vierde lid (nieuw) wordt de zinsnede «artikel 19, eerste lid, onder b» vervangen door: artikel 19, onderdeel b,.

D

Artikel 24 komt te luiden:

#### **Artikel 24**

De leverancier stelt aan de schipper een afschrift van de bunkerverklaring ter hand.

E

Artikel 26, eerste lid, komt te luiden:

1. De schipper hecht aan het ingevolge artikel 24 ontvangen afschrift van de bunkerverklaring:

a. het betalingsbewijs, bedoeld in artikel 20, vierde lid,

b. de schuldbekentenis, bedoeld in artikel 21, tweede lid, onderdeel a, of

c. de machtiging, bedoeld in artikel 21, tweede lid, onderdeel b.

F

In artikel 27 komen de onderdelen d en e te luiden:

d. de wijze van betaling van de afvalbeheersbijdrage; en

e. het bedrag van de betaalde afvalbeheersbijdrage.

G

In paragraaf 2.6 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 28a**

De leverancier stelt het nationaal instituut onverwijld op de hoogte zodra als gevolg van een storing gebruik van de ED-kaart niet mogelijk is.

H

Artikel 53 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het eerste, tweede en derde lid tot derde, vierde en vijfde lid, worden twee leden ingevoegd, luidende:

1. In dit artikel en in de artikelen 54, 56, 57, 60, 66 en 68 wordt onder de losverklaring mede begrepen de aanvullende verklaring, bedoeld in het tweede lid.

2. Indien bij de losverklaring een aanvullende verklaring wordt gevoegd overeenkomstig het bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde model, is het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen op de desbetreffende overbrenging van afvalstoffen niet van toepassing.

2. In het derde en in het vierde lid (nieuw) wordt «in tweevoud» telkens vervangen door: in drievoud.

I

In artikel 54, eerste lid, wordt «in tweevoud» vervangen door «in drievoud» en wordt «artikel 53, tweede lid» vervangen door: artikel 53, vierde lid.

J

Artikel 56 komt te luiden:

#### **Artikel 56**

De schipper draagt er zorg voor dat de overeenkomstig artikel 53 ontvangen verklaringen het transport begeleiden.

K

In artikel 58, derde lid, wordt «artikel 53, derde lid» vervangen door: artikel 53, vijfde lid.

L

In artikel 66 wordt na «legt de schipper» ingevoegd: in tweevoud.

M

Artikel 68 komt te luiden:

#### **Artikel 68**

1. Het in ontvangst nemen van afvalwater dat ladingrestanten bevat wordt bevestigd door invulling en ondertekening van de daartoe bestemde rubrieken van de ingevolge artikel 66 voorgelegde losverklaring in tweevoud voorgelegde verklaringen. De ontvangstvoorziening bezorgt na ondertekening een exemplaar van de ondertekende losverklaring terug aan de schipper.

2. De houder van de inrichting als bedoeld in artikel 67 bewaart een van de in het eerste lid bedoelde losverklaring in zijn administratie.

3. De schipper bewaart de van de inrichting terugontvangen ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden aan boord.

4. De exploitant van het schip bewaart de van de inrichting terugontvangen ondertekende losverklaring in zijn bedrijfsadministratie.

N

Artikel 82 komt te luiden:

## **Artikel 82**

1. Ter uitvoering van artikel 81 draagt het nationaal instituut zorg voor:
  - a. het invoeren en het in stand houden van het door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat nader te omschrijven digitale systeem voor het betalen van de afvalbeheersbijdrage;
  - b. het Nederlandse aandeel in de verevening;
  - c. het na het openen van een rekening aan de eigenaar van een gemotoriseerd schip, kosteloos namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekken van maximaal twee ED-kaarten per schip;
  - d. het op verzoek van de leverancier kosteloos verstrekken van een betaalterminal per bunkerfaciliteit; en
  - e. de uitvoering van een ministeriële regeling ingevolge artikel 29, voor zover het in die regeling is bepaald, alsmede voorlichting over die regeling aan belanghebbenden in de bedrijfstak van de scheepvaart.
2. Het nationaal instituut draagt zorg voor de geheimhouding van de gegevens, die het met betrekking tot de ED-kaart onder zich heeft.
3. Op verzoek van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekt het nationaal instituut inzage in het digitale systeem aan een door deze minister aangewezen dienst teneinde te onderzoeken of de verschuldigde afvalbeheersbijdrage is betaald.
4. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen administratieve verplichtingen van het nationaal instituut jegens de houder van de ED-kaart in verband met het digitaal betalen van de afvalbeheersbijdrage worden geregeld.

O

De artikelen 83 en 91 vervallen.

P

In artikel 100 wordt de zinsnede «tot 1 januari 2005, onderscheidenlijk 1 januari 2010,» vervangen door: tot een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat te bepalen tijdstip.

Q

Artikel 101 komt te luiden:

## **Artikel 101**

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 23 september 2009

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa

Uitgegeven de zesde oktober 2009

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Aanleiding tot het besluit

Onderhavig besluit heeft tot doel het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart (hierna: het Scheepsafvalstoffenbesluit) in die zin aan te passen dat de verwijderingsbijdrage op het bunkeren van gasolie in de binnenvaartsector niet door middel van een zegeltjessysteem maar met behulp van een digitaal betalingssysteem wordt betaald.

Op 9 september 1996 is het «Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart» (hierna: het Scheepsafvalstoffenverdrag) in Straatsburg gesloten. Dit verdrag is onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart tot stand gekomen en kent de volgende uitgangspunten:

- verbod op lozing van afval;
- vermindering van afvalproductie;
- het beginsel «de vervuiler betaalt», en
- geen concurrentievervalsing.

Het Scheepsafvalstoffenverdrag heeft betrekking op de Rijn en een groot aantal daarmee direct of indirect in verbinding staande vaarwegen, die in bijlage 1 bij dit verdrag worden opgesomd. Voor Nederland is dit verdrag van toepassing op alle voor de binnenvaart openstaande wateren. Verder bestrijkt het Scheepsafvalstoffenverdrag drie deeltherreinen: olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen, afval van lading en overige scheepsafvalstoffen. Op elk van deze deeltherreinen stelt het Scheepsafvalstoffenverdrag regels teneinde bovengenoemde uitgangspunten te realiseren.

Het Scheepsafvalstoffenverdrag treedt in werking nadat het door alle verdragspartijen is geratificeerd en gedeponereerd bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg. Voor Nederland is dit verdrag reeds bij wet van 26 november 1998 houdende goedkeuring en uitvoering van het op 9 september 1996 tot stand gekomen Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293), (Stb. 1998, 687) (hierna: wet van 26 november 1998, Stb. 687) goedgekeurd en uitgevoerd. In dit verband zijn de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (hierna: Wvo), de Wet Milieubeheer en Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek gewijzigd. Op basis van deze wetten is een algemene maatregel van bestuur, het Scheepsafvalstoffenbesluit, tot stand gekomen. De wet van 26 november 1998, Stb. 687, en het Scheepsafvalstoffenbesluit zijn nog niet in werking getreden.

Het Scheepsafvalstoffenverdrag houdt een éénvormig regime in voor de verzameling van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen aan boord van schepen en de afgifte en de inname van deze afvalstoffen door overslaginstallaties en ontvangstinrichtingen. De betaling van de verwijderingsbijdrage, die wordt geheven van de eigenaar van een binnenvaartschip bij het betrekken van gasolie. Deze verplichting is geïmplementeerd in artikel 28c van de Wvo. Zijdelings zij hierbij opgemerkt dat op grond van artikel XVIII van het Besluit van 9 april 2002 tot aanpassing aan wijzigingen Wet milieubeheer (Stb. 189) de term «verwijderingsbijdrage» in het Scheepsafvalstoffenbesluit is gewijzigd in: afvalbeheersbijdrage. Derhalve wordt in het onderhavige besluit niet meer gesproken van het in het Scheepsafvalstoffenverdrag gehanteerde begrip «verwijderingsbijdrage».

Voor de daadwerkelijke betaling van deze bijdrage is oorspronkelijk het volgende systeem bedacht. De schipper van een binnenvaartschip geeft bij het bunkeren van gasolie een hoeveelheid zegels af waarvan de waarde overeenkomt met de verschuldigde afvalbeheersbijdrage voor de gebunkerde hoeveelheid gasolie. Het bunkerbedrijf draagt zorg voor het ongeldig maken van de zegels. De zegels worden gehecht aan de bunkerverklaring waarin de geleverde hoeveelheid gasolie is vermeld. Voor deze schepen bestaat er vervolgens de mogelijkheid van afgifte van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen aan ontvangstinrichtingen zonder extra kosten.

Voor het eerste jaar na inwerkingtreding stelt het Verdrag de afvalbeheersbijdrage op € 7,50 per 1000 liter verkochte gasolie. Daarna wordt de hoogte van de afvalbeheersbijdrage jaarlijks vastgesteld door de Conferentie van Verdragssluitende Partijen op een voorstel van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan.

Inmiddels is een «Gemeenschappelijke verklaring over een gemeenschappelijke interpretatie van het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart van 1996» (hierna: de Verklaring) en een «Memorandum. Toelichting bij de gemeenschappelijke interpretatie van het Scheepsafvalstoffenverdrag 1996 op het punt van betaling van de afvalbeheersbijdrage voor olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen» (hierna: het Memorandum) opgesteld. Nederland heeft de Verklaring en het Memorandum ondertekend. Kort gezegd komen de Verklaring en het Memorandum erop neer dat wat de betaling van de afvalbeheersbijdrage betreft wordt aangesloten bij nieuwe technologische ontwikkelingen en moderne werkmethoden. In plaats van waardezegels geschiedt de betaling van de afvalbeheersbijdrage met behulp van een digitaal betalingssysteem. De desbetreffende bepalingen van het Scheepsafvalstoffenverdrag worden aldus verstaan dat onder het begrip «zegels» een «elektronische informatiedrager» wordt begrepen, die de vorm kan aannemen van een elektromagnetische kaart of chipkaart. De verantwoordelijkheden die het Scheepsafvalstoffenverdrag aan partijen en aan door dit verdrag opgerichte organen oplegt, laten de Verklaring en het Memorandum intact. Tevens hebben alle verdragsstaten besloten om gezamenlijk door middel van een openbare aanbestedingsprocedure een digitaal betalingssysteem voor de afvalbeheersbijdrage aan te schaffen. Een dergelijke procedure is in gang gezet.

Gelet op bovengenoemde verklaring moet het Scheepsafvalstoffenbesluit worden aangepast. Nu het hier de wijze betreft waarop de afvalbeheersbijdrage wordt geheven, bieden de artikelen 28c, derde lid, 28e, 28i, derde lid, en 28k van de Wvo hiervoor de basis.

## **2. Het digitale betalingssysteem voor de afvalbeheersbijdrage**

Op grond van artikel 28c, derde lid, van de Wvo geschiedt de betaling van de afvalbeheersbijdrage namens de eigenaar door de schipper door tussenkomst van de leverancier. In deze keten treedt geen verandering op. Ook in het nieuwe betalingssysteem rust op de eigenaar van het schip de verplichting tot betaling van de afvalbeheersbijdrage. Het enige dat wijzigt, is dat de betaling niet meer geschiedt door het overhandigen van waardezegels door de schipper aan de leverancier maar met behulp van een digitaal betalingssysteem waarbij het nationaal instituut een cruciale rol speelt. Dit nieuwe systeem kent grote gelijkenis met het pinbetalingssysteem dat in het maatschappelijke verkeer inmiddels is ingeburgerd en wordt hieronder beschreven.



### *Opening van de rekening bij het nationaal instituut*

Voor de heffing van de afvalbeheersbijdrage stelt artikel 3.02 van deel A van het Scheepsafvalstoffenverdrag het nationaal instituut verantwoordelijk. Nu de Verklaring en het Memorandum niet de bedoeling hebben wijzigingen aan te brengen in de verantwoordelijkheden die het Scheepsafvalstoffenverdrag aan organen oplegt, speelt het nationaal instituut een cruciale rol in de digitale betaling van de afvalbeheersbijdrage. Het nieuwe artikel 19, eerste lid, van onderhavig besluit legt op eigenaren de verplichting om een rekening te openen. Dit kan bij het Nederlandse nationaal instituut maar dat hoeft niet. Een eigenaar kan er ook voor kiezen om de rekening te openen bij een nationaal instituut in een andere verdragsstaat.

### *Verstrekking van de ED-kaart*

In het Scheepsafvalstoffenverdrag is in artikel 3.01 van Deel A vastgesteld dat de zegels door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan worden uitgegeven en bij het nationaal instituut worden aangeschaft. In het kader van het digitale betalingssysteem geeft het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan de ED-kaart uit, die bij het nationaal instituut kan worden aangeschaft. Ingevolge het nieuwe artikel 82, eerste lid, onderdeel c, verstrekt het nationaal instituut de ED-kaart kosteloos. De ED-kaart wordt verstrekt door het nationale instituut waar de rekening wordt geopend. Het is wel mogelijk dat een eigenaar rekeningen opent bij meerdere nationale instituten en zodoende over ED-kaarten van meerdere instituten de beschikking krijgt.

Thans vindt binnen het kader van het Scheepsafvalstoffenverdrag overleg plaats over de vraag aan welke eisen de kaart moet voldoen. De in internationaal verband vast te stellen eisen zullen in een ministeriële regeling worden opgenomen. Het nieuwe artikel 19, tweede lid, biedt hiervoor de basis. Deze regeling zal ter notificatie worden voorgelegd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/38/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217).

### *Storting van een tegoed*

De storting van een geldbedrag op de rekening kan fysiek bij het nationaal instituut, maar eveneens door middel van een (al dan niet elektronische) overschrijving. Het bedrag wordt gestort op het rekeningnummer van het nationaal instituut «ten name van» het tegoednummer dat is gekoppeld aan de eigenaar en zijn schip.

### *Verstrekking van een betaalterminal*

Het nationaal instituut draagt ervoor zorg dat één betaalterminal per bunkerfaciliteit kosteloos ter beschikking wordt gesteld aan alle leveranciers van gasolie in Nederland. Het gaat om circa 100 bunkerbedrijven, die gezamenlijk over circa 250 bunkermogelijkheden beschikken. Een dergelijke verplichting is in het nieuwe artikel 82, eerste lid, onderdeel d, opgenomen.

### *Wijze van betaling van de afvalbeheersbijdrage*

De eigenaar van een schip is verplicht de verschuldigde afvalbeheersbijdrage te betalen over het gebunkerde aantal liters gasolie. Te dien einde is de eigenaar van een schip op grond van het nieuwe artikel 19, eerste lid, verplicht een rekening te openen bij een nationaal instituut van een van de verdragsstaten. Tevens heeft de eigenaar ervoor zorg te dragen dat de schipper de beschikking heeft over de ED-kaart en daarmee over het tegoed bij het nationaal instituut.

Voor betaling van de afvalbeheersbijdrage zullen de volgende stappen in de hieronder aangegeven volgorde moeten worden gezet:

- de schipper haalt de ED-kaart door de betaalterminal waardoor contact tot stand komt met het op het rekeningnummer van de eigenaar van het schip geregistreerde tegoed bij het nationaal instituut;
- vervolgens geeft de leverancier het volume van de geleverde liters gasolie in de betaalterminal aan;
- automatisch wordt de hoogte van de afvalbeheersbijdrage berekend en verschijnt het bedrag op het display;
- de schipper geeft zijn instemming met de betaling. Daarmee wordt het bedrag van de verschuldigde afvalbeheersbijdrage van het tegoed afgeschreven.

### *Betaling van de afvalbeheersbijdrage bij onvoldoende tegoed*

De eigenaar doet er verstandig aan zorg te dragen dat het tegoed op de rekening bij het nationaal instituut voldoende is om de verschuldigde afvalbeheersbijdrage te betalen. Daartoe staan hem en de schipper allerlei mogelijkheden ter beschikking. Alvorens gasolie te bunkeren kan de schipper zonedig bezien of gelet op het aantal liters gasolie dat hij wil afnemen, hij voldoende tegoed heeft voor het betalen van de afvalbeheersbijdrage. De schipper kan te allen tijde met een aparte code via zijn computer of telefonisch zich hieromtrent laten informeren. Indien het tegoed ontoereikend is, kan hij dit aanvullen met behulp van bijvoorbeeld telebankieren.

Toch kan het voorkomen dat het saldo te laag is of op nul staat. In deze gevallen kan de afvalbeheersbijdrage met de ED-kaart worden betaald. Dit wordt geregeld in het nieuwe artikel 20, tweede lid, onderdeel b. De eigenaar is dan verplicht binnen de termijn van twee weken na de dag van bunkering het negatieve saldo aan te zuiveren. Bij een negatief saldo op de rekening wordt de kaart niet geblokkeerd als het nationaal instituut dat de ED-kaart verstrekt gebruik bij een negatief saldo toestaat. In paragraaf 3 zal de vraag worden beantwoord op welke wijze de betaling van de afvalbeheersbijdrage geschiedt als de ED-kaart niet gebruikt kan worden.

### *Betalingsbewijs*

Tot slot wordt een betalingsbewijs in tweevoud uitgeprint. Op dit bewijs worden het nummer waaronder het tegoed bij het nationaal instituut is geregistreerd, het betrokken aantal liters gasolie, het bedrag van de betaalde afvalbeheersbijdrage, de datum en het tijdstip van de handeling vermeld.

Voor schepen die in één van de buitenlandse verdragssluitende staten staan geregistreerd, is het hierboven beschreven systeem niet anders. Via de ED-kaart die wordt verstrekt door het nationaal instituut van een van de verdragssluitende partijen, wordt contact gezocht met het rekeningnummer van het tegoed. Een van de grote voordelen van dit nieuwe betalingssysteem is dat de financiële verevening tussen de verdrags-

sluitende partijen, hetgeen het Scheepsafvalstoffenverdrag voorschrijft, digitaal en daardoor eenvoudiger en sneller kan verlopen.

### 3. Uitzonderingssituaties

In het nieuwe artikel 19 van het onderhavige besluit is een tweetal verplichtingen voor de eigenaar van een schip opgenomen. Allereerst is hij verplicht om een rekening te openen bij een nationaal instituut van een van de verdragsstaten. Tevens zorgt de eigenaar ervoor dat de schipper de beschikking heeft over de ED-kaart en over het tegoed om de verschuldigde afvalbeheersbijdrage te betalen. In uitzonderingsgevallen is digitale betaling van de verschuldigde afvalbeheersbijdrage overeenkomstig de hierboven beschreven procedure niet mogelijk. Het betreft hier de volgende situaties:

- een schipper heeft geen ED-kaart, of de ED-kaart is verloren of gestolen;
- het tegoed op de rekening is negatief;
- door een storing is geen verbinding tot stand gebracht met de rekening bij het nationaal instituut.

Teneinde het betalingssysteem zo gebruiksvriendelijk mogelijk te maken, is voor elk van bovengenoemde uitzonderingsgevallen een voorziening getroffen.

In elk van deze uitzonderingssituaties is nadrukkelijk niet gekozen voor een leveringsverbod van gasolie voor de leverancier aan een schipper. De Wvo biedt hiervoor ook overigens geen basis. Gevolg van deze keuze is wel dat de betrokkenheid van de leverancier onontbeerlijk is in het geval dat één van de uitzonderingssituaties zich voordoet. In bovenstaande situaties wordt een beperkt aantal extra handelingen van hem verwacht waarbij hij als een tussenpersoon optreedt tussen enerzijds de eigenaar van het schip en anderzijds het nationaal instituut. Ook van de eigenaar van het schip en de schipper worden extra handelingen verwacht. Aan de administratieve lasten van de leverancier, van de eigenaar en van de schipper zal hieronder afzonderlijk aandacht worden geschonken.

In de eerste situatie – de schipper beschikt niet over een ED-kaart waardoor hij na het bunkeren van gasolie de verschuldigde afvalbeheersbijdrage niet kan betalen – vult de schipper een schuldbekentenis tot betaling van de verschuldigde afvalbeheersbijdrage in. Vervolgens vermeldt de leverancier het aantal gebunkerde liters gasolie in de schuldbekentenis en daarna ondertekent de schipper dit document namens de eigenaar van het schip. De verplichting op grond van het nieuwe artikel 19, eerste lid, om een rekening bij het nationaal instituut te openen is in deze situatie onverminderd van toepassing. Daarnaast is de eigenaar van het schip tevens verplicht binnen twee weken vanaf de dag van bunkering een bedrag op de rekening te storten waarmee de schuld is opgeheven. Dit wordt geregeld in het nieuwe artikel 21, vierde lid. Voldoet hij hieraan niet, dan komt de zaak in handen van de door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen dienst die zal naheffen. Van de leverancier wordt verwacht dat hij zo spoedig mogelijk de door de schipper getekende schuldbekentenis aan het nationaal instituut zendt. Dit wordt in het nieuwe artikel 21, vijfde lid, geregeld.

De tweede situatie – het tegoed is negatief – hoeft zich in beginsel niet voor te doen. Voor de schipper bestaan er immers allerlei, hierboven reeds aan de orde gekomen mogelijkheden om zich ervan te vergewissen wat de hoogte van het tegoed bij het nationaal instituut is voordat hij gaat bunkeren. Is dit tegoed ontoereikend, dan kan hij dit digitaal aanvullen. Mocht het saldo voor het bunkeren van gasolie toch onverhoopt negatief zijn, dan bestaat de mogelijkheid dat het nationaal instituut voor de door

hem verstrekte kaarten gebruik bij een negatief saldo toestaat. Van de eigenaar wordt verwacht dat hij het saldo binnen twee weken na het ontstaan van de roodstand heeft aangezuiverd.

Indien het nationaal instituut gebruik van de door hem verstrekte kaarten bij een negatief saldo niet toestaat, bestaat de mogelijkheid dat de schipper een machtiging tot incasso invult en ondertekent op grond waarvan het nationaal instituut bevoegd is het gehele verschuldigde bedrag aan afvalbeheersbijdrage van het tegoed af te schrijven. Ook in dit geval wordt van de eigenaar verwacht dat hij binnen een termijn van twee weken vanaf de dag van bunkering het tegoed aanzuivert. Doet hij dit niet, dan stelt de daartoe aangewezen dienst de naheffingsprocedure in gang. Van de leverancier wordt verwacht dat hij zo snel mogelijk de door de schipper ondertekende machtiging aan het nationaal instituut toezendt.

Het Nederlandse nationaal instituut is voornemens gebruik van de ED-kaart bij roodstand toe te staan om de kosten van de administratieve verwerking van de machtigingen tot incasso zoveel mogelijk te vermijden. Het Nederlands nationaal instituut wil roodstand voorkomen door eigenaren bij aanvraag van de kaart de mogelijkheid tot automatische incasso te bieden waarmee een negatief saldo automatisch wordt aangezuiverd. Mocht de eigenaar bij aanvraag van een ED-kaart niet instemmen met automatische incasso en bovendien een negatief saldo niet binnen de gestelde termijn hebben aangezuiverd, zal een naheffingsprocedure worden gestart.

Ook in het derde geval – storting in het betalingssysteem – wordt van de leverancier verwacht dat hij de schipper de mogelijkheid biedt om de verschuldigde afvalbeheersbijdrage te betalen door middel van een machtiging. Indien het tegoed te laag is, dan is de eigenaar verplicht binnen een periode van twee weken vanaf de dag van bunkering het tegoed aan te zuiveren. Van de leverancier wordt ingevolge het nieuwe artikel 28a verwacht dat hij de storting onmiddellijk doorgeeft aan het nationaal instituut.

Zowel in de eerste als in de tweede situatie worden de door het nationaal instituut noodzakelijkerwijs gemaakte extra kosten aan de eigenaar van het schip doorberekend. Door ondertekening van een schuldbekentenis of een machtiging verklaart de schipper namens de eigenaar dat hij akkoord gaat met de betaling van deze kosten. In het derde geval – er is sprake van een storting – berekent het nationaal instituut de eigenaar van het schip geen extra kosten.

Aan de leveranciers worden trainingen aangeboden teneinde hen vertrouwd te maken met de werking van het nieuwe betalingssysteem en van een betaalterminal in het bijzonder. De meeste schippers hebben reeds ervaring kunnen opdoen met een elektronisch betalingssysteem. In het najaar van 2006 is namelijk een pilot op vrijwillige basis gestart om de betaling van de afvoer van bilgewater via een kaart elektronisch te betalen. De eerste ervaringen met dit systeem zijn positief.

#### **4. De verplichtingen van het nationaal instituut ten aanzien van de kaarthouder**

Ingevolge het nieuwe artikel 82, eerste lid, onderdeel c, is het nationaal instituut gehouden de eigenaar van een schip kosteloos maximaal twee ED-kaarten per schip te verstrekken. In internationaal verband is inmiddels gesproken over de volgende acties van het nationaal instituut ten opzichte van de kaarthouders:

- het administreren van alle stortingen op en afboekingen van het tegoed van de eigenaar van het schip op een zodanige wijze dat op elk

moment het mogelijk is de kenmerkende elementen van iedere interventie terug te vinden;

- het toezenden van een factuur aan de eigenaar na elke storting op het tegoed met vermelding van de ingehouden BTW;
- het verstrekken van inzicht in het saldo op een rekening aan de eigenaar of de schipper van het schip;
- het terugstorten van het saldo op de rekening op verzoek van de eigenaar van een schip;
- het opheffen van het tegoed bij het nationaal instituut op verzoek van de eigenaar van het schip;
- het intrekken of ongeldig maken van een kaart op verzoek van de eigenaar van het schip;
- het blokkeren van het tegoed op verzoek van de eigenaar van het schip, en
- het mogelijk maken van bezwaar tegen een afboeking door de eigenaar van het schip.

Bovengenoemde verplichtingen hebben een administratief karakter en zullen in een ministeriële regeling worden vastgelegd, waarvoor het nieuwe artikel 82, vierde lid, de basis biedt.

## **5. Bedrijfs- en milieueffecten, uitvoering en handhaving**

### *Bedrijfseffecten en administratieve lasten*

Bij de implementatie van het Scheepsafvalstoffenverdrag is nadrukkelijk overwogen de bedrijfseffecten en de administratieve lasten voor leveranciers, eigenaren en schippers zo beperkt mogelijk te houden. Zo wordt van leveranciers geen toezichthoudende taak op een juiste betaling van de afvalbeheersbijdrage verwacht. Om diverse redenen is besloten deze taak neer te leggen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW). Wel wordt, ook in het geval van een digitale betaling van de afvalbeheersbijdrage, een bepaalde participatie van de leveranciers verlangd. In plaats van het ontwaarden van de zegels wordt van de leverancier thans verwacht dat hij hetzij het betalingsbewijs, hetzij de schuldbekentenis of de machtiging aan de bunkerverklaring hecht.

In de hierboven beschreven uitzonderingssituaties worden daarnaast extra administratieve handelingen van de leverancier verwacht, die zich beperken tot het namens het nationaal instituut aanbieden van een van de noodvoorzieningen aan de schipper, het vermelden van het gebunkerde aantal liters gasolie in de schuldbekentenis, c.q. de machtiging en het doorzenden van de door de schipper ondertekende stukken aan het nationaal instituut. Het alternatief voor deze licht te noemen stijging in administratieve lasten zou een leveringsverbod zijn. Een dergelijk verbod is gelet op alle belangen niet proportioneel te noemen. Om dezelfde reden is ervoor gekozen geen leveringsverbod op te leggen indien de schipper geen gebruik maakt van de voorzieningen terwijl er toch sprake is van een van de uitzonderingssituaties. In deze situatie is de leverancier gerechtigd gasolie te leveren. Wel is hij op grond van artikel 27, onderdeel d, van het Scheepsafvalstoffenbesluit verplicht aan de IVW door te geven dat de schipper de afvalbeheersbijdrage niet heeft betaald.

Zijdelings wordt hierbij opgemerkt dat extra administratieve handelingen niet worden verwacht van de leverancier als a) het saldo positief maar ontoereikend is of b) het Nationaal instituut die de ED-kaart heeft verstrekt gebruik toestaat bij een negatief saldo.

Over deze taken van de leveranciers is overleg gevoerd met de belangenorganisatie van de bunkerbedrijven.

Voor de eigenaar en de schipper wordt de betaling van de afvalbeheersbijdrage als gevolg van de invoering van het digitale betalingssysteem gemakkelijker. De eigenaar hoeft slechts eenmalig een rekening bij het nationaal instituut te openen en een kaart aan te vragen in plaats telkens nieuwe zegels bij het nationaal instituut te moeten kopen. Vermissing van zegeltjes betekent tegelijk geldverlies. Ingeval er sprake is van een uitzonderingssituatie, nemen de administratieve lasten voor de schipper en de eigenaar toe. De schipper zal een schuldbekentenis of een machtiging tot incasso moeten invullen en ondertekenen. Met betrekking tot de uitzonderingssituatie van geen kaart of negatief saldo is deze lichte stijging te rechtvaardigen door te wijzen op het feit dat de eigenaar het grotendeels in zijn macht heeft of deze uitzonderingssituaties ontstaan. Om deze voorziening «onaantrekkelijk» te maken berekent het nationaal instituut de administratieve kosten, verbonden aan het gebruik van de voorzieningen, door aan de eigenaar. Dit wordt geregeld in de schuldbekentenis en de machtiging tot incasso. Een storing van het betalingssysteem kan noch de eigenaar van een schip noch de schipper worden tegengeworpen. Toch is het ook in deze situatie onvermijdelijk dat van de schippers extra administratieve handelingen worden gevergd. Deze staan tegenover het betalingsgemak dat voor hen voortvloeit uit dit nieuwe betalingssysteem.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten heeft, gegeven de door hem gehanteerde selectiecriteria, op 23 oktober 2008 besloten het Scheepsafvalstoffenbesluit niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten voor bedrijven.

#### *Milieueffecten*

Over de milieueffecten is bij de uitvoeringswetgeving van het Scheepsafvalstoffenverdrag reeds het nodige gesteld. Korthedshalve wordt naar de parlementaire behandeling van de wet van 26 november 1998, Stb. 687, en naar de nota van toelichting bij het Scheepsafvalstoffenbesluit verwezen. Hier wordt slechts één van de doelen van het Scheepsafvalstoffenverdrag, zoals verwoord in de preambule van voornoemd verdrag, nogmaals in herinnering gebracht: de bescherming van het milieu. Als gevolg van invoering van het digitale betalingssysteem wordt de betaling van de afvalbeheersbijdrage gemakkelijker en daarmee stijgt de acceptatiegraad binnen de binnenvaartsector voor betaling van deze bijdrage. Het milieu is hiermee gediend.

#### *Uitvoering en handhaving*

Het tweede lid van artikel 3.03 van deel A van het Scheepsafvalstoffenverdrag laat het aan verdragsstaten over ofwel het nationaal instituut ofwel een autoriteit aan te wijzen die controleert of de verwijderingsbijdrage in verhouding tot het aantal liters verstrekte gasolie correct is betaald. In Nederland is ervoor gekozen om deze taak niet aan het nationaal instituut op te dragen, maar aan de IVW. Een van de mogelijkheden om toezicht op een juiste betaling van de afvalbeheersbijdrage uit te oefenen geschiedt door middel van een fysieke controle van de bunkerverklaringen en het olie-afgifteboekje aan boord van schepen. In de memorie van toelichting bij de goedkeuringswet is dit toezichtstelsel uiteengezet<sup>1</sup>. Nu het betalen van de afvalbeheersbijdrage digitaal verloopt, wordt het tevens mogelijk digitaal toe te zien dat de afvalbeheersbijdrage correct wordt betaald. Daarmee levert dit betalingssysteem een positieve bijdrage aan de uitvoering en de handhaving.

Het digitale toezicht- en handhavingssysteem op een juiste betaling van de afvalbeheersbijdrage ziet er als volgt uit:

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 1997–1998, 25 852, nr. 3, blz. 27–28.

- op grond van artikel 27 van het Scheepsafvalstoffenbesluit levert de leverancier aan de IVW informatie per bunkering. De bedoeling is dat deze verwerking digitaal gaat verlopen.
- Op grond van het nieuwe artikel 82, derde lid, verstrekt het nationaal instituut op verzoek van de IVW inzage in het betalingssysteem van het nationaal instituut, zodat deze dienst op de hoogte is van elke betaling van de afvalbeheersbijdrage. Deze gegevens worden vergeleken met de door de leverancier aangeleverde gegevens.
- De IVW berekent het totaal aantal liters gasolie dat een leverancier jaarlijks heeft verkocht. Dit resultaat wordt aan de douane verstrekt.
- Op grond van de accijnswetgeving heeft de douane inzage in de boekhouding van de leveranciers. De douane vergelijkt deze gegevens met het overzicht van de IVW hoeveel liter gasolie een leverancier heeft verkocht per jaar en stelt de IVW op de hoogte van de uitkomst van deze vergelijking.

Tezamen met een fysieke controle van de bunkerverklaring en het olie-afgifteboekje aan boord van schepen is er met dit digitale toezicht sprake van een nagenoeg sluitend toezicht- en handhavingssysteem. In het kader van het digitale toezicht is een rol zowel aan de IVW als aan de douane toebedeeld. Komt het door de IVW berekende aantal geleverde liters gasolie niet overeen met de gegevens van de door de douane onderzochte boekhouding van een leverancier, dan heeft de laatste iets uit te leggen. De douane en de IVW treden in zo'n geval gezamenlijk op. In een convenant tussen de douane en de IVW zullen bovengenoemde afspraken worden bezegeld. Dit convenant zal worden gepubliceerd in de Staatscourant. In een of meer vaktijdschriften voor de binnenvaart en voor de leveranciers van gasolie zal bekendheid worden gegeven aan de inhoud van het convenant.

De kans dat met een ontvreemde ED-kaart de afvalverwijderingsbijdrage wordt betaald, is evenmin groot. De schipper heeft immers de mogelijkheid om bij verlies of diefstal de ED-kaart te blokkeren. Bij verlies of diefstal van de zegeltjes bestaat deze mogelijkheid niet.

Een ontwerp van het besluit is voor een uitvoeringstoets aan de inspecteur-generaal van Verkeer en Waterstaat voorgelegd, die hierover positief heeft geoordeeld. Meer in het bijzonder merkt de inspecteur-generaal op, dat extra in te zetten capaciteit beperkt kan blijven, doordat de informatieverzameling in principe altijd digitaal is. In sommige gevallen zal echter de papieren administratie van leverancier en schipper moeten worden geraadpleegd.

## **6. Bescherming persoonsgegevens**

Onderhavig besluit raakt de Wet bescherming persoonsgegevens (hierna: Wbp), gelet op de in deze wet opgenomen begrippen van «persoonsgegevens» en «verwerking van persoonsgegevens».

### *Het register*

Ter uitvoering van zijn taak inzake het betalingssysteem houdt het nationaal instituut een register actueel. Daarin worden de gegevens van de eigenaren en de exploitanten van binnenvaartschepen opgeslagen. Dit register is aan te merken als een bestand in de zin van artikel 1, onderdeel c, van de Wbp. Als verantwoordelijke voor dit bestand is het nationaal instituut aan te merken. Dit orgaan stelt immers het doel en de middelen van verwerking van persoonsgegevens vast. Gelet op artikel 4, eerste lid, van de Wbp is het nationaal instituut gehouden de bepalingen van de

Wbp in acht te nemen bij de verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van het register.

#### *Informatieverplichtingen en -uitwisselingen*

Hierboven is reeds gewezen op de verplichtingen om gegevens te verstrekken en om inzage te geven in gegevens. Thans wordt nagegaan hoe elk van deze verwerkingen zich verhoudt tot de Wbp. De informatieverplichting van de leveranciers op grond van de accijnswetgeving wordt hier niet behandeld, aangezien deze verplichting buiten de kaders van onderhavig besluit valt.

#### *Verstrekking van persoonsgegevens door de leverancier aan de IVW*

Deze vorm van verwerking wordt in artikel 27 van het Scheepsafvalstoffenbesluit geregeld en is gerechtvaardigd vanwege de grond die in artikel 8, onderdeel e, van de Wbp wordt genoemd. Het gaat hierbij om een verwerking van persoonsgegevens die noodzakelijk is voor de goede vervulling van een publiekrechtelijke taak van een bestuursorgaan, te weten het toezien op de juiste betaling van de afvalbeheersbijdrage. Teneinde de IVW in staat te stellen zich van deze taak te kwijten, is in artikel 27 van het Scheepsafvalstoffenbesluit een verplichting opgenomen om per bunkering gegevens door te geven aan de IVW. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen binnenvaartschepen en andere schepen, teneinde te voorkomen dat een binnenvaartschip ten onrechte als een zeeschip wordt aangemerkt. Zeeschepen zijn immers uitgesloten van de verplichting om de afvalbeheersbijdrage te betalen. Het is aan de IVW om een scheiding aan te brengen tussen eigenaren van afvalbeheersbijdrageplichtige en niet-afvalbeheersbijdrageplichtige schepen.

#### *Inzage van de IVW in het betalingssysteem van het nationaal instituut*

Op grond van nieuw artikel 82, derde lid, verstrekt het nationaal instituut op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de IVW inzage in het betalingssysteem van het nationaal instituut per betaling van de afvalbeheersbijdrage. Dit is te zien als de tweede pijler van het toezicht- en handavingsregime. Zo wordt de IVW in staat gesteld deze gegevens te vergelijken met de gegevens die de leveranciers op grond van artikel 27 aanleveren. Ook hier geldt artikel 8, onderdeel e, van de Wbp als basis voor de verwerking van persoonsgegevens.

Tot slot kan worden gewezen op het verstrekken van gegevens door de IVW aan de douane in het kader van het toezicht- en handavingsstelsel. De verstrekking van gegevens aan de douane wordt geregeld in een convenant tussen de douane en de IVW. De IVW berekent hoeveel liter gasolie door de leverancier op jaarbasis is verkocht aan gemotoriseerde schepen. Zoals in paragraaf 5 onder «Uitvoering en handhaving» is beschreven, vergelijkt de douane deze gegevens met de boekhouding van de leveranciers. De meeste leveranciers zullen als rechtspersoon optreden. Echter niet is uit te sluiten dat een natuurlijk persoon een bunkerbedrijf uitoefent. Tevens kan het voorkomen dat de naam van de rechtspersoon terug te voeren is tot een natuurlijk persoon. Derhalve is de Wbp voor deze informatiestroom eveneens relevant. De berekening door de IVW van het totaal aantal liters gasolie per jaar door een leverancier en de verstrekking van deze gegevens aan de douane zijn aan te merken als een verdere verwerking in de zin van artikel 9, eerste lid, van de Wbp. In dit artikel wordt de eis gesteld dat een dergelijke (verdere) verwerking van persoonsgegevens niet onverenigbaar is met de doeleinden waarvoor de persoonsgegevens zijn verkregen. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan, als verantwoordelijke, deze eis van onverenigbaarheid met de



oorspronkelijke doeleinden van verwerking op grond van artikel 43 van de Wbp buiten toepassing laten, indien de verwerking noodzakelijk is voor één van de gronden die in dat artikel zijn opgesomd. Eén van de situaties ziet op de naleving van wettelijke voorschriften ten behoeve van de voorkóming, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten (artikel 43, onderdelen b en d, van de Wbp). Een beroep op artikel 43 van de Wbp is niet nodig omdat de verstrekking van de gegevens door de IVW aan de douane niet onverenigbaar is met de oorspronkelijke doeleinden van verwerking. Het Scheepsafvalstoffenverdrag verplicht tot een effectief toezicht- en handhavingsregime teneinde te controleren of per bunkering van gasolie de correcte afvalbeheersbijdrage is betaald. Een onmisbaar onderdeel van het Nederlandse toezicht- en handhavingsregime is de berekening door de IVW van het totaal aantal liters gasolie dat door de leverancier is verkocht en de verstrekking van dit gegeven aan de douane, die dit controleert met haar eigen bevindingen op grond van het onderzoek van de boekhouding van een leverancier. Door dit toezicht-systeem wordt voorkomen dat onjuiste bunkerverklaringen worden opgesteld, hetgeen door het opnemen van artikel 28c, derde lid, van de Wvo in artikel 1a van de Wet op de economische delicten als een economisch delict strafbaar is gesteld. Een andere sluitende controle is niet voor handen. Ik ben van mening dat met de gekozen systematiek aan de eisen van subsidiariteit en proportionaliteit is voldaan.

Gelet op artikel 51, tweede lid, van de Wbp is onderhavig besluit met toelichting ter advisering aan het College bescherming persoonsgegevens voorgelegd.

Bij schrijven van 12 augustus 2008 heeft het College meegedeeld dat de voorgestelde wijzigingen van het Scheepsafvalstoffenbesluit en de toelichting hem geen aanleiding geven tot het maken van inhoudelijke opmerkingen.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel B*

### **Artikel 19**

In het eerste lid wordt de verplichting van de eigenaar van het schip om de afvalbeheersbijdrage te betalen nader geconcretiseerd. Was deze eigenaar oorspronkelijk verplicht om zorg te dragen dat de schipper bij het bunkeren over voldoende zegels beschikte, op grond van onderhavig besluit heeft hij de verplichting om een rekening te openen bij het nationaal instituut. Tevens is hij verplicht om zorg te dragen dat de schipper een ED-kaart heeft, waarmee de laatste over het tegoed op de rekening bij een nationaal instituut kan beschikken.

### **Artikel 21**

De leverancier is slechts verplicht is aan de schipper een noodvoorziening voor de betaling van de verschuldigde afvalbeheersbijdrage aan te bieden, indien sprake is van een uitzonderingssituatie. Daarom zijn deze situaties precies omschreven in het nieuwe eerste lid van artikel 21.

In de eerste situatie heeft de schipper niet de beschikking over een kaart. Dit kan zijn als gevolg van diefstal of verlies van de ED-kaart, waarbij ervan wordt uitgegaan dat de eigenaar of de schipper snel deze kaart blokkeren. Ook is mogelijk dat als gevolg van het feit dat de eigenaar van een schip nog geen ED-kaart heeft aangevraagd, de schipper niet in staat is de verschuldigde afvalbeheersbijdrage digitaal te betalen. In dit

verband moet worden gedacht aan een eigenaar van een schip die niet in een van de verdragsstaten is geregistreerd.

Als eis wordt gesteld dat de schipper een schuldbekentenis ondertekent. Van de leverancier wordt niet verwacht dat hij dit document eveneens ondertekent. Hij treedt slechts als tussenpersoon op.

De schuldbekentenis wordt in drievoud opgemaakt. Het betreft hier een door het nationaal instituut opgesteld standaardformulier dat hoofdzakelijk door de schipper wordt ingevuld. Hij vermeldt de gegevens van de eigenaar en van het schip. Van de leverancier wordt slechts verwacht dat hij het gebunkerde aantal liters gasolie in de schuldbekentenis vermeldt. Zie hiervoor het nieuwe tweede en derde lid.

Voor de tweede en derde situatie wordt hier verwezen naar hetgeen hierboven daarover reeds is opgemerkt. Ook in deze situaties behoeft de leverancier slechts het gebunkerde aantal liters gasolie te vermelden in de machtiging tot incasso. In alle drie situaties wordt van de leverancier verwacht dat hij onverwijld de stukken met een retourenvelop opstuurt naar het nationaal instituut. Dit is geregeld in het nieuwe vijfde lid van artikel 21.

#### *Onderdelen C, D en E*

Deze onderdelen behelzen wijzigingen in paragraaf 2.5 van het Scheepsafvalstoffenbesluit die handelt over de bunkerverklaring. Artikel 22 schrijft voor dat de leverancier een bunkerverklaring opstelt. In deze verplichting wordt geen wijziging aangebracht. Wel moet de leverancier het bedrag van de betaalde afvalbeheersbijdrage in de bunkerverklaring op grond van het nieuwe onderdeel f van het eerste lid vermelden. Hij behoeft niet aan te geven op welke wijze – met behulp van een ED-kaart of met behulp van een schuldbekentenis of een machtiging – de afvalbeheersbijdrage wordt betaald. Dit blijkt op een andere wijze. Op grond van het nieuwe tweede lid van artikel 22 wordt namelijk van de leverancier verwacht dat hij aan de bunkerverklaring het betalingsbewijs hecht. Indien een van de uitzonderingssituaties zich voordoet, is er echter geen sprake van een betalingsbewijs maar van een schuldbekentenis of een machtiging tot incasso. Dan hecht de leverancier een afschrift van de door de schipper ondertekende schuldbekentenis of de machtiging tot incasso aan de bunkerverklaring. Dit is tevens in het nieuwe tweede lid van artikel 22 geregeld. Nadat de leverancier de bunkerverklaring heeft opgemaakt, legt hij deze ter tekening voor aan de schipper. Vervolgens ontvangt de schipper een afschrift van de bunkerverklaring ingevolge het nieuwe artikel 24. Aan dit afschrift hecht de schipper op zijn beurt het betalingsbewijs, de schuldbekentenis of de machtiging ingevolge het nieuwe eerste lid van artikel 26.

Van deze gelegenheid wordt tevens gebruik gemaakt om de verwijzing naar de verklaring ex artikel 19 van het Uitvoeringsbesluit accijns in het nieuwe vierde lid van artikel 22 aan te passen. Bij artikel VII van het Besluit van 19 december 2006 tot wijziging van enige fiscale Uitvoeringsbesluiten (Stb. 684) is artikel 19 van het Uitvoeringsbesluit accijns namelijk gewijzigd.

#### *Onderdeel F*

Artikel 27 handelt over de verplichting van de leverancier om gegevens per bunkering te verstrekken aan de IVW. In plaats van de totale waarde van de ontvangen zegeltjes moet de leverancier thans het bedrag van de betaalde afvalbeheersbijdrage vermelden. Daarnaast wordt van de leverancier verwacht de wijze van betaling van de afvalbeheersbijdrage door te geven. Met andere woorden: of er betaald is met hetzij de ED-kaart hetzij een schuldbekentenis of een machtiging. Indien de schipper niet

betaalt, moet de leverancier dit melden. Zo is de IVW op de hoogte of een van de uitzonderingssituaties zich voordoet en de eigenaar van het schip respijt heeft het tegoed bij het nationaal instituut aan te zuiveren.

#### *Onderdeel G*

Door een melding als bedoeld in artikel 28a kan het nationaal instituut een onderzoek instellen naar de oorzaak van de storing.

#### *Onderdelen H tot en met M*

De wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit dient drie doelen:

- a) voorkomen van stapeling van regelgeving;
- b) verbetering van administratieve handhavingsmogelijkheden en ketentoezicht;
- c) betere aansluiting bij de praktijk.

ad a) Indien een overslaginrichting waswateren afgeeft aan een ontvangstvoorziening dient op grond van Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (hierna: Besluit melden) dit transport voorzien te zijn van een transportbegeleidingsformulier, dat wordt verstrekt door de overslaginrichting. De overslaginrichting verstrekt bovendien op grond van het Scheepsafvalstoffenbesluit reeds een losverklaring. De informatie op beide formulieren vertoont grote overeenkomsten, zij het dat de losverklaring geen informatie bevat over de aard en de hoeveelheid van de getransporteerde afvalstoffen. In de Scheepsafvalstoffenregeling wordt een formulier vastgesteld waarop deze ontbrekende informatie moet worden vermeld. Indien zowel de losverklaring als de aanvullende informatie het transport vergezellen, vervalt dan ook de noodzaak van het transportbegeleidingsformulier op grond van het Besluit melden. Artikel 53 bepaalt dat de door de losinrichting verstrekte losverklaring altijd vergezeld dient te zijn van een aanvullende verklaring.

ad b) Zonder aanpassingen van het Scheepsafvalstoffenbesluit zijn ketentoezicht en administratieve controle op het beheer van afgegeven waswater onvoldoende mogelijk. Dit is toch een van de doelen van het Besluit melden.

De overslaginrichting hoeft op grond van het Scheepsafvalstoffenbesluit op de losverklaring niet aan te geven hoeveel afvalstoffen worden afgegeven en getransporteerd en wat de aard is van de afgegeven afvalstoffen. Uitsluitend de ontvangstvoorziening dient bij inname op de losverklaring aan te geven hoeveel afvalstoffen zijn ingenomen. Het is op grond van het Scheepsafvalstoffenbesluit nooit mogelijk om vast te stellen of de hoeveelheid ingenomen afvalstoffen door de ontvangstvoorziening, overeenkomt met de afgegeven hoeveelheid afvalstoffen door de overslaginrichting. Indien een deel van de afvalstoffen tussentijds illegaal geloosd zou zijn, is dat niet vast te stellen. Daarbij regelt het Scheepsafvalstoffenbesluit niet waar en door wie de volledig ingevulde losverklaring dient te worden gearchiveerd.

Om nu ketentoezicht mogelijk te maken wordt het navolgende geregeld.

- De overslaginrichting geeft op een aanvullende verklaring aan hoeveel en welke afvalstoffen worden afgegeven. Deze aanvullende verklaring moet naast de losverklaring bewaard worden in de bedrijfsadministratie van de overslaginrichting. Hiermee kan eveneens worden voldaan aan de verplichtingen uit artikel 10.38 Wm. De overslaginrichting kan met de aanvullende verklaring aangeven welke en hoeveel afvalstoffen zijn afgegeven. Uit de losverklaring blijkt aan welke ontvangstvoorziening is afgegeven en welk schip de afvalstoffen heeft vervoerd.

– Op grond van het oorspronkelijke Scheepsafvalstoffenbesluit zou de schipper nu slechts de door de overslaginrichting afgegeven verklaring en niet de volledige door de ontvangstinrichting ingevulde verklaring hoeven te bewaren. De schipper kan hierdoor nooit aantonen dat door hem daadwerkelijk alle afvalstoffen zijn afgegeven. Door de wijziging van artikel 68 dient de schipper de door de ontvangstinrichting afgetekende verklaring te bewaren inclusief de aanvullende verklaring. Zo kan hij aantonen dat de getransporteerde afvalstoffen ook daadwerkelijk zijn afgegeven.

– De ontvangstvoorziening hoeft op grond van het oorspronkelijke Scheepsafvalstoffenbesluit niet de door hem zelf ondertekende losverklaring te bewaren. Artikel 68 wordt nu uitgebreid met de verplichting dat de ontvangstvoorziening de afgetekende losverklaring en aanvullende verklaring bewaart in de bedrijfsadministratie. Hiertoe is het noodzakelijk dat de overslagvoorziening drie losverklaringen en aanvullende verklaringen invult in plaats van twee.

ad c) Het Scheepsafvalstoffenbesluit regelt niet expliciet dat waswater na elke lossing moet worden afgegeven. In de praktijk worden waswateren van meerdere lossingen in opslagtanks verzameld. In dat geval zal een schipper meerdere losverklaringen moeten kunnen overleggen. Omdat losverklaringen nu geen informatie bevatten over de hoeveelheid afvalwater, is oncontroleerbaar of de hoeveelheid afvalwater die aanwezig is op het schip in overeenstemming is met dat wat is afgegeven. Door de aanwezigheid van de aanvullende verklaring waarop hoeveelheden afvalwater zijn aangegeven, is ook in geval van meerdere waswateren in de sloptank afdoende controle mogelijk op naleving van het verdrag en kan de bestaande efficiënte praktijk bestendigd worden. De scheidingsplicht in artikel 65 van het Scheepsafvalstoffenbesluit beduidt dat waswateren die een verschillende bijzondere behandeling moeten ondergaan, niet gemengd mogen worden.

Met name door de wijzigingen van het Scheepsafvalstoffenbesluit, zoals onder a en b beschreven, kan eveneens de doelstelling van het Besluit melden worden bereikt. Hierdoor kunnen afgifte, transport en inname van afvalwater van ladingrestanten uitgezonderd worden van het Besluit melden; dit wordt opgenomen in artikel 53.

Behoudens voor de schipper wordt niet hier geregeld hoe lang de losverklaring en aanvullende verklaring bewaard moeten worden in de bedrijfsadministratie van de ontvangst- en overslaginrichting. Op dit laatste is de in de Wet milieubeheer opgenomen termijn van vijf jaar van toepassing.

#### *Onderdeel N*

Paragraaf 5.2 van het Scheepsafvalstoffenbesluit geeft een opsomming van de financiële taken van het nationaal instituut in relatie tot de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudende stoffen. Het nieuwe artikel 82, eerste lid, onderdeel a, regelt de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat om het betalingssysteem vast te stellen. Vanzelfsprekend wordt dit het systeem dat in internationaal verband wordt gekozen.

De in onderdelen a tot en met d van het eerste lid van artikel 82 omschreven taken kunnen worden aangemerkt als de kerntaken van het nationaal instituut. Het zijn echter niet de enige taken die als gevolg van invoering van het digitale betalingssysteem op het nationaal instituut komen te rusten. Hierboven is reeds melding gemaakt dat in internationaal verband is gesproken over allerlei administratieve verplichtingen van het nationaal instituut ten opzichte van de eigenaar van het schip als

kaarthouder. Deze verplichtingen zullen in een ministeriële regeling worden opgenomen, waarvoor het nieuwe artikel 82, vierde lid, de basis biedt.

#### *Onderdeel O*

Het voormalige artikel 83 regelde de verkrijgbaarheid van de zegels. Aan een dergelijke bepaling is thans geen behoefte meer, gegeven het betaalsysteem met ED-kaarten. Aan het verstrekken van de kaart zijn geen kosten verbonden, waardoor omzetting van het tweede lid van artikel 83 naar de nieuwe situatie niet noodzakelijk is. Dit laatste geldt ook voor het geschrapte artikel 91.

#### *Onderdeel P*

Artikel 9.01, derde lid, van bijlage 1 van het Scheepsafvalstoffenverdrag bepaalt dat de lozing van huishoudelijk afvalwater voor hotelschepen met meer dan 50 slaapplaatsen met ingang van 1 januari 2005 is verboden. Voor andere passagiersschepen die zijn toegelaten voor het vervoer van meer dan 50 personen, gaat dit lozingsverbod in op 1 januari 2010. In artikel 100 van het onderhavige besluit is dit artikellid geïmplementeerd. Voor hotelschepen kan een andere ingangsdatum gelden dan voor passagiersschepen.

#### *Onderdeel Q*

Door dit onderdeel wordt het mogelijk onderhavig besluit gefaseerd in voeren. Niet uit te sluiten is dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. In internationaal verband wordt thans overleg gevoerd over de inwerkingtreding van het Scheepsafvalstoffenverdrag, samenhangend met het besluit van de verdragsstaten om een openbare aanbestedingsprocedure voor het verwerven van een digitaal betalingssysteem te volgen. Overwogen zou kunnen worden om de invoering van het gedeelte van het Scheepsafvalstoffenverdrag dat ziet op de afvalbeheersbijdrage met een beroep op artikel 57 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht op te schorten. Indien hiertoe wordt besloten, moet de Nederlandse wetgeving ter uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag op deze situatie zijn toegesneden.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa