

Vergaderjaar 2022–2023

**22 112**

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

**Nr. 3738**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2023

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 6 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche: Herziening Richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen (Kamerstuk 22 112, nr. 3733)

Fiche: Herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (Kamerstuk 22 112, nr. 3735)

Fiche: Herziening Richtlijn havenstaatcontrole (Kamerstuk 22 112, nr. 3736)

Fiche: Herziening Richtlijn Maritiem Ongevallenonderzoek (Kamerstuk 22 112, nr. 3737)

Fiche: Herziening Richtlijn Scheepsverontreiniging

Fiche: Verordening bescherming volwassenen en Raadsbesluit tot toetreding tot het Haags Volwassenenbeschermingsverdrag (Kamerstuk 22 112, nr. 3739)

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
W.B. Hoekstra

## Fiche: Herziening Richtlijn Scheepsverontreiniging

### 1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*  
Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties, including criminal penalties, for pollution offences
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*  
juni 2023
- c) *Nr. Commissiedocument*  
COM (2023) 273
- d) *EUR-lex*  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2023%3A273%3AFIN&qid=1685628848404>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*  
SWD(2023) 159  
SEC(2023) 209
- f) *Behandelingstraject Raad*  
Raad voor Transport, Telecom en Energie (Transportraad)
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*  
Artikel 100, lid 2 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU)
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad en Europees Parlement*  
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*  
Medebeslissing

### 2. Essentie voorstel

#### a) *Inhoud voorstel*

Het voorstel voor de herziening van de Richtlijn inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sanctie voor inbreuken<sup>1</sup> maakt deel uit van een breder maritiem pakket aan voorstellen dat door de Europese Commissie (hierna: Commissie) op 1 juni jl. werd gepresenteerd. De andere voorstellen gaan ook over maritieme zaken en gaan meer specifiek over havenstaatcontroles, de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen, ongevalonderzoek in de zeescheepvaartsector en het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA)<sup>2</sup>. Voor elk van deze voorstellen is een apart BNC-fiche opgesteld.

De huidige richtlijn stelt in de hele Europese Unie (hierna: EU) toepasbare regels op voor het opleggen van sancties bij lozing van olie of andere vervuilende stoffen vanaf schepen in EU-wateren. Het voorstel om de richtlijn te herzien is tot stand gekomen naar aanleiding van een evaluatie van de richtlijn waaruit bleek dat de huidige richtlijn maar beperkt leidt tot sancties voor scheepsverontreinigingen in EU-wateren en dat verdere

<sup>1</sup> Richtlijn 2005/35/EG

<sup>2</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole; Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen; Richtlijn 2009/18/EG betreffende onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector; Richtlijn 2005/35/EG inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken, en Verordening (EG) No 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

harmonisatie met internationale wetgeving nodig is. Het doel van het voorstel is om opsporing, detectie en sanctionering van scheepsverontreinigingen te verbeteren en daarmee het milieu te verbeteren en te beschermen. Het voorstel beoogt dit doel te realiseren door: ten eerste het in lijn brengen van de richtlijn met internationale wetgeving, ten tweede het steunen van EU-lidstaten bij detectie, verificatie en sanctioneren van scheepsverontreinigingen, ten derde het garanderen dat overtreders op een tijdig en geharmoniseerde wijze beboet worden en tot slot het bewerkstelligen en simplificeren van effectieve rapportage over scheepsverontreinigingsincidenten en opvolging.

Hiertoe bevat het voorstel een aantal wijzigingen. Om de richtlijn in lijn te brengen met internationale wetgeving, stelt de Commissie voor om de reikwijdte van de richtlijn uit te breiden en daarmee in lijn te brengen met de EU-richtlijn Havenontvangstvoorzieningen<sup>3</sup> en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen<sup>4</sup> (hierna: Marpol 73/78). Dit betekent dat, in aanvulling op illegale lozingen van olie en chemische stoffen die al tot de reikwijdte van de richtlijn behoorden, ook lozingen van verpakte verontreinigende stoffen, riolering, afval en scrubbersystemen<sup>5</sup> zullen behoren tot de reikwijdte. Dit is in lijn met Marpol 73/78. Het voorstel bevat een evaluatie en herzieningsbepaling en stelt dat vijf jaar na datum van omzetting van de herziene richtlijn in nationale wetgeving een evaluatie en mogelijke herziening van de richtlijn plaats dient te vinden. Deze evaluatie en herziening hebben tot doel de effectiviteit van de wijzigingen te beoordelen alsook de mogelijkheid tot het verder verbreden van de reikwijdte met aanvullende typen verontreiniging zoals luchtmissies.

Om EU-lidstaten te ondersteunen bij detectie, verificatie en sanctioneren van scheepsverontreinigingen, stelt de Commissie voor dat het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (*European Maritime Safety Agency*, hierna: EMSA) de lidstaten zal ondersteunen door middel van het verbeteren en koppelen van bestaande handhavingsinstrumenten waarmee illegale lozingen gedetecteerd, opgespoord en vervolgd kunnen worden. Ook wordt voorgesteld dat EMSA trainingen zal ontwikkelen ter ondersteuning van handhavinginstanties.

Om te garanderen dat overtreders op een tijdige en geharmoniseerde wijze beboet worden, stelt de Commissie dat een versterkt juridisch raamwerk nodig is om nationale autoriteiten in staat te stellen adequaat op te treden in het geval van illegale lozingen, door middel van het opleggen van een administratieve boete. De strafrechtelijke handhaving van de voorschriften uit de richtlijn wordt inhoudelijk overgeheveld naar de herziene Richtlijn Milieucriminaliteit<sup>6</sup>, waarover de onderhandelingen zich op dit moment in de triloof fase bevinden. De keuze voor bestuursrechtelijke of strafrechtelijke handhaving in individuele gevallen naar aanleiding van een illegale lozing blijft bij de lidstaten, zoals ook nu in alle lidstaten het geval is op basis van de huidige richtlijn. Om een consistente toepassing van beboeting te garanderen bevat het voorstel criteria, zoals de impact op het milieu of de financiële positie van de vervuiler, op basis waarvan lidstaten een administratieve boete vaststellen. Ook stelt de Commissie voor om een digitaal netwerkpunt te ontwikkelen waar klokkenluiders anoniem een potentiële overtreding kunnen melden.

<sup>3</sup> Richtlijn 2019/883/EC

<sup>4</sup> Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973

<sup>5</sup> Scrubber systeem: apparaat dat zwavel uit de uitlaatgassen van schepen haalt.

<sup>6</sup> Richtlijn 2008/99/EC

Om het bewerkstelligen en simplificeren van effectieve rapportage over scheepsverontreinigingsincidenten en opvolging te verbeteren, beoogt de Commissie tot slot het rapporteren en uitwisselen van informatie over nationale handhavingsactiviteiten te verbeteren, met behulp van EMSA. Daartoe wordt een uitgebreide nationale rapportageverplichting voorgesteld ten aanzien van opsporing, detectie en sanctionering van illegale lozingen inclusief een verplichte doelstelling voor het rapporteren over detectie van vervuiling. Voor het rapporteren over relevante handhavingsactiviteiten zal EMSA een nieuwe digitaal instrument ontwikkelen. De Commissie stelt voor om de niet-vertrouwelijke informatie over illegale lozingen vervolgens openbaar te maken.

#### *b) Impact assessment Commissie*

De Commissie heeft een impact assessment opgesteld, waarin drie beleidsopties zijn overwogen. De eerste optie laat het aan de lidstaten over te beslissen hoe ze de standaarden uit Marpol 73/78 implementeren, met daarbij voldoende EU-ondersteuning voor handhaving. De tweede optie focust op een versterkte samenwerking tussen lidstaten door middel van het versterken van EU-ondersteuning. De derde optie bevat sterkere EU-inzet op wettelijke eisen in aanvulling op versterkte samenwerking tussen lidstaten.

De Commissie heeft gekozen voor de tweede beleidsoptie, omdat deze werd beschouwd als het meest efficiënt en proportioneel. Gezien het ontbreken van noodzakelijke data om de milieu-impact van de drie beleidsopties te kunnen vaststellen, wordt voorgesteld om aanvullend aan de tweede beleidsoptie een verplicht doel in te stellen voor het rapporteren over detectie van vervuiling.

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat nadrukkelijk een belang bij effectieve en uniforme uitvoering en handhaving van maatregelen op het gebied van de bevordering van de maritieme veiligheid en op het gebied van de bescherming van het mariene milieu.<sup>7</sup> Bij eerste publicatie van deze richtlijn in 2005 heeft Nederland ingestemd met nadere bindende afspraken in EU-verband inzake de strafrechtelijke bestrijding van verontreiniging vanaf schepen.<sup>8</sup> Internationaal zet Nederland zich doorlopend in voor aanscherpingen van wetgeving om zeevaart verder te verduurzamen, waaronder de ambitie om in 2050 een klimaatneutrale zeevaart te bewerkstelligen<sup>9</sup>. Nederland is tevens voorstander van nadere afspraken in EU-verband inzake bestrijding van verontreiniging vanaf schepen. Zo steunt Nederland het EU-streefbeeld van nul vervuiling voor 2050, zoals opgenomen in het *EU Zero Pollution Action Plan*<sup>10</sup>. Ook streeft Nederland naar het behalen van de goede milieutoestand zoals vastgelegd in de Europese Kaderrichtlijn Marien<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 647

<sup>8</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 289

<sup>9</sup> Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1141

<sup>10</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3157

<sup>11</sup> Kamerstuk 35 325, nr. 5

*b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

Het kabinet streeft naar een zo hoog mogelijk aantal detecties, opsporingen en sancties in het geval van illegale scheepslozingen in Europese wateren om daarmee het milieu te verbeteren en kan het voorstel dan ook grotendeels ondersteunen.

Ten eerste steunt het kabinet de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn naar alle emissies naar water met als juridische basis de internationale milieuwetgeving voor zeeschepen (Marpol 73/78). Dit zal uitvoeringsinstanties de handvatten geven om niet alleen in te grijpen in het geval van illegale lozingen door zeeschepen van olie of chemicaliën, maar ook in het geval van andere typen waterverontreiniging. Het kabinet is daartoe voorstander van de voorgestelde evaluatie- en herzieningsbepaling die de mogelijkheid biedt om in de toekomst aanvullende typen scheepsverontreinigingen op te nemen in de reikwijdte. Hierbij is het van belang dat er een juridische basis voor is en dat er volwassen technologieën bestaan om het type verontreiniging te monitoren en detecteren zodat handhaving mogelijk wordt gemaakt.

Ten tweede verwelkomt het kabinet het voorstel van de Commissie om aanvullende ondersteuning door EMSA aan te bieden aan lidstaten bij het opsporen en detecteren, door middel van trainingen en het verbeteren alsook koppelen van de verschillende Europese handhavingssystemen. Dit kan de informatiedeling en uiteindelijk handhaving ten goede komen. Het kabinet erkent hierin de belangrijke rol van de Europese gemeenschappelijke systemen in het opsporen en detecteren van verontreiniging op het zeewateroppervlak, met name met het satelliettoezichtprogramma CleanSeaNet<sup>12</sup>.

Ten derde erkent het kabinet dat het voorstel voor een aangescherpte rapportageverplichting meer inzicht zal geven in de effectiviteit van de richtlijn en mogelijk kan leiden tot verbeteringen in de handhaving naar aanleiding van illegale lozingen. Tegelijkertijd kunnen strengere rapportageverplichtingen leiden tot aanzienlijke bestuurlijke lasten. Een aanvullende rapportageverplichting zal met name een onevenredige last leggen op de lidstaten waar relatief actief gesurveilleerd en gedetecteerd wordt, zoals Nederland. Het kabinet zal ervoor pleiten om de bestuurlijke last die hiermee gemoeid gaat zoveel mogelijk te beperken door gebruik te maken van al bestaande rapportagemechanismen.

Ten vierde steunt het kabinet het voorstel van de Commissie om niet-vertrouwelijke informatie over illegale lozingen openbaar te maken, maar zal tegelijkertijd haar zorg uitspreken over de gedetailleerde mate van te publiceren informatie voorzien door de Commissie. Het kabinet ziet meerwaarde in het publiek maken van meer informatie maar ziet ook enkele nadelen, zoals potentieel onterechte beschuldigingen en juridische complicaties ten aanzien van verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid.

Ten vijfde is het kabinet er voorstander van om de keuze voor het type vervolging en de hoogte van sancties bij de lidstaten zelf te laten. Het kabinet acht het belangrijk dat scheepsverontreiniging ook langs bestuursrechtelijke weg kan worden gehandhaafd, gelet op het duale handhavingstelsel dat in Nederland voor illegale lozingen geldt. Dit is in het huidige voorstel in eerste lezing het geval, maar hier zal het kabinet anders alsnog voor pleiten. Ook steunt het kabinet het opstellen van criteria op basis waarvan keuzes worden gemaakt over de hoogte en type

---

<sup>12</sup> EMSA, Clean Sea Net, <https://emsa.europa.eu/csn-menu.html>

beboeting, zodat enige harmonisatie plaatsvindt zonder de keuzevrijheid bij lidstaten weg te nemen.

Het kabinet ondersteunt een versterkt juridisch raamwerk, dat nodig is om nationale autoriteiten in staat te stellen adequaat op te treden in het geval van illegale lozingen, door middel van het opleggen van een administratieve boete. In de onderhandelingen zal het kabinet om verduidelijking vragen of onder deze richtlijn, net zoals nu al het geval is, niet-strafrechtelijke handhaving middels een bestuurlijke boete kan plaatsvinden. Het kabinet ondersteunt dat en zal over het algemeen pleiten voor flexibiliteit ten aanzien van de handhaving.

Tenslotte erkent het kabinet dat het oprichten van een digitaal netwerkpunt voor klokkenluiders voordelen kan hebben, maar zal het kabinet voorstellen zorgvuldig te werk te gaan bij het opzetten van een dergelijk mechanisme. Dit met het oog op veiligheid en anonimiteit van klokkenluiders, het verifiëren van ontvangen informatie en mogelijke verwerking van grote aantallen meldingen.

#### *c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Naar verwachting zullen veel EU-lidstaten op hoofdlijnen positief staan ten opzichte van het wijzigingsvoorstel om de opsporing, detectie en sanctionering van scheepsverontreinigingen te verbeteren. De verwachting is dat zij de gepresenteerde wijzigingen in het voorstel zullen steunen, maar aandacht zullen vragen voor de toenemende bestuurlijke last bij de uitvoeringsinstanties. Verwacht wordt ook dat veel lidstaten zullen bepleiten, in lijn met het voorstel, om de keuze voor het bepalen van de wijze van vervolging bij de lidstaten te laten.

Het is nog onduidelijk hoe het Europees Parlement tegenover het voorstel staat. Het voorstel zal behandeld worden door het Transport en Toerisme Comité van het Europees Parlement. Tijdens het Comité overleg van Transport en Toerisme van 26 juni jl. is aangegeven door de voorzitter, dat het Europees Parlement de voorstellen enkel kan behandelen na publicatie van de vertalingen. Daarnaast wordt er ook aangegeven dat de voorstellen behandeld zullen moeten worden voor de EU-verkiezingen. Er is nog geen rapporteur en schaduwrapporteur aangesteld.

### **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

#### *a) Bevoegdheid*

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. Het voorstel is gebaseerd op artikel 100, tweede lid, van het VWEU. Deze bepaling geeft de EU de bevoegdheid om passende bepalingen vast te stellen voor de zeevaart. Het voorstel heeft dezelfde doeleinden als de richtlijn die het wijzigt en die ook gebaseerd is op dit artikel. Het kabinet kan zich vinden in deze voorgestelde rechtsgrondslag. Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten op grond van artikel 4, tweede lid, onder g, VWEU.

#### *b) Subsidiariteit*

Het kabinet beoordeelt de subsidiariteit van dit voorstel als positief. Het voorstel heeft tot doel om illegale lozingen te voorkomen door effectievere detectie, opsporing en sanctionering in de EU, en daarmee het milieu te verbeteren en te beschermen. Wegens het bij uitstek grensoverschrijdende karakter van de zeevaart, de gevolgen van illegale lozingen en de impact op het milieu, kunnen de lidstaten deze doelstellingen

onvoldoende verwezenlijken op centraal, regionaal of lokaal niveau. Een EU-aanpak is daarom nodig. Daarnaast draagt geharmoniseerde handhaving in de EU bij aan de verbetering en bescherming van het mariene milieu. Een wijziging van bestaande EU-regelgeving kan tot slot slechts op EU-niveau plaatsvinden. Om die redenen is optreden op EU-niveau gerechtvaardigd.

#### *c) Proportionaliteit*

Het kabinet beoordeelt de proportionaliteit van dit voorstel als positief. Het voorstel heeft tot doel om illegale lozingen te voorkomen door effectievere detectie, opsporing en sanctionering in de EU, en daarmee het milieu te verbeteren en te beschermen. Het kabinet is van mening dat de maatregelen zoals voorgesteld door de Commissie geschikt zijn om deze doelstellingen te behalen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de inzet om meer EU-ondersteuning te bieden op het gebied van detectie en opsporing alsook het uitbreiden van de toepassing op meerdere typen emissies naar water. De maatregelen gaan bovendien niet verder dan noodzakelijk en er wordt voldoende ruimte gelaten voor lidstaten. Dit geldt bijvoorbeeld voor het bepalen van de hoogte van sancties en wijze van vervolging.

### **5. Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten**

#### *a) Consequenties EU-begroting*

De consequenties voor de EU-begroting bedragen in totaal 86.039 miljoen euro voor de periode 2025–2034, te financieren binnen het Meerjarig Financieel Kader (MFK). Dit komt met name toe aan het bekostigen van aanvullende werkzaamheden door EMSA. Van 2025 – 2027 maakt dit deel uit van de huidige EU-begroting. Het kabinet is van mening dat deze middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. De gevolgen voor de begroting na het huidige Meerjarig Financieel Kader (MFK) zijn een indicatief overzicht, onverminderd de toekomstige MFK-overeenkomst. De Commissie stelt dat het voorstel gevolgen heeft voor het ambtelijk apparaat bij EMSA. Voor dit voorstel worden er 12 fte's gevraagd, waarvan één na 2027 aangesteld zal worden. Het hele maritieme veiligheidspakket vraagt 18 fte van het EMSA. De 12 FTE zijn opgenomen in het voorstel voor de herziening van de EMSA oprichtingsverordening. De ontwikkeling van de administratieve uitgaven moet volgens het kabinet in lijn zijn met de ER-conclusies van juli 2020 over het MFK. Het kabinet is kritisch over de stijging van het aantal werknemers.

#### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of medeoverheden*

Het voorstel zal naar verwachting beperkte financiële gevolgen hebben voor de rijksoverheid of medeoverheden, aangezien de structuren voor detectie, opsporing en sanctionering in iedere lidstaat al bestaan. De Commissie stelt de keuze voor deze wijzigingen te hebben gemaakt mede omdat deze geen nieuwe wetgevende maatregelen en bijbehorende kosten voor lidstaten introduceert. Desalniettemin zal een toegenomen rapportageverplichting en de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn voor lidstaten mogelijk financiële gevolgen hebben voor uitvoeringsinstanties. Hier zal het kabinet aandacht voor vragen.

De Commissie schat de totale kosten per lidstaat op 188,518 EUR per jaar tegen 2050.<sup>13</sup> Aangezien Nederland relatief veel detecteert zullen deze kosten voor Nederland hoger uitvallen dan het genoemde gemiddelde.

Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels van de budgetdiscipline.

*c) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger*

Het voorstel heeft geen financiële consequenties of additionele gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger. In het voorstel wordt aangegeven dat de uitbreiding van de reikwijdte is ingegeven om internationale standaarden te handhaven die ook zonder de uitbreiding van de reikwijdte in deze richtlijn al verplicht waren en dat geen extra kosten worden verwacht voor het MKB dat al aan deze internationale standaarden voldoet. De in de nieuwe richtlijn opgenomen illegale lozingen zijn reeds eerder strafbaar gesteld in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Wvvs) op grond van internationale regelgeving, waaronder Marpol 73/78.

*d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten*

Een toename in harmonisatie van Europese handhaving van internationale standaarden zal schepen die niet illegaal lozen in EU-wateren bevoordelen. Dit heeft geen geopolitieke gevolgen, omdat het voorstel gebaseerd is op lozingsverboden die in de huidige richtlijn ook al mondiaal gelden. Het voorstel is tevens gebaseerd op reeds bestaande internationale wetgeving waardoor Europese en niet-Europese reders dezelfde verplichtingen hebben. Dit is gunstig vanuit het oogpunt van het internationale concurrentievermogen.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

Het betreft een voorstel voor de herziening van een bestaande richtlijn. Deze moet binnen een gestelde termijn worden omgezet in nationale wetgeving. De richtlijn is al in 2006 geïmplementeerd in de Wvvs en de daaronder hangende regelgeving. Mogelijk zal deze regelgeving eveneens gewijzigd moeten worden en bestaat de kans dat de bestuurlijke boete zoals die in de Algemene wet bestuursrecht is opgenomen wordt geïntroduceerd in de scheepvaartregelgeving. Het voorstel heeft geen gevolgen met betrekking tot de toepassing van de Lex silencio positivo. In het voorstel is geen sprake van doorwerking naar medeoverheden.

*b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

Het voorstel kent in artikel 8d, tweede lid, en in artikel 10a, derde lid, uitvoeringsbevoegdheden toe aan de Commissie. Het gaat om een bevoegdheid om regels vast te stellen voor de criteria die lidstaten moeten hanteren bij het toepassen van sancties, en om een bevoegdheid om gedetailleerde regels vast te stellen voor de procedure voor het rapporteren van informatie, inclusief het specificeren van het type informatie, over de handelingen die zijn verricht door nationale bevoegde

<sup>13</sup> SWD(2023) 159



autoriteiten. Deze uitvoeringshandelingen regelen geen essentiële onderdelen van de richtlijn. De toekenning van uitvoeringsbevoegdheden is daarmee mogelijk. De keuze voor uitvoeringsbevoegdheden ligt voor de hand, omdat het gaat om handelingen die ertoe leiden dat de richtlijn volgens eenvormige voorwaarden wordt uitgevoerd, en om handelingen tot het vaststellen van administratieve aspecten ter uitvoering van de verordening. De toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden is ook wenselijk, omdat hiermee niet de gewone wetgevingsprocedure hoeft te worden belast, waardoor de benodigde snelheid voor de uitvoering van de richtlijn wordt gewaarborgd. Het kabinet kan daarom instemmen met de toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden.

Artikel 8d, tweede lid, en artikel 10a, derde lid, bepalen dat de uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13 van de richtlijn bedoelde onderzoeksprocedure zoals bedoeld in artikel 5 van de Verordening (EU) nr. 182/2011<sup>14</sup>. De keuze voor de onderzoeksprocedure bij de vaststelling van uitvoeringshandelingen acht het kabinet op zijn plaats, omdat het hier gaat om handelingen van algemene strekking (zie art. 2, lid 2, onder a, van Verordening (EU) 182/2011). Daarnaast is ook de conformiteitscontroleprocedure uit Verordening (EG) nr. 2099/2002<sup>15</sup> van toepassing.

*c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

In het voorstel is een termijn van 1 jaar voor implementatie opgenomen. Het voorstel leidt naar verwachting niet tot aanpassing van de Wvvs en daaronder hangende regelgeving. De voorgestelde implementatietermijn wordt daarom haalbaar geacht.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

De Commissie stelt voor om de implementatie van de richtlijn vijf jaar na de omzetting te evalueren. Gedurende een dergelijke evaluatie wordt gesteld dat hierin ook relevante wijzigingen aan Marpol 73/78 moeten worden meegenomen. Het kabinet acht dit wenselijk zodat de mogelijkheid bestaat om de reikwijdte van de richtlijn uit te breiden. Tevens is het van belang de richtlijn te evalueren om de effectiviteit ervan te toetsen.

*e) Constitutionele toets*

Niet van toepassing.

## **7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

*a) Uitvoerbaarheid*

Het Commissievoorstel zal voor verschillende uitvoeringsinstanties een verzwaring van de administratieve last met zich meebrengen, namelijk voor: de Inspectie Leefomgeving en Transport, Rijkswaterstaat, Maritieme

<sup>14</sup> Verordening (EU) Nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren.

<sup>15</sup> Verordening (EG) 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen.

Politie, Kustwacht en Openbaar Ministerie. Deze instanties zijn alle verantwoordelijk voor een onderdeel van de handhavingsketen van detectie tot en met mogelijke sanctionering van een illegale lozing. De voorgestelde uitgebreide reikwijdte zal een aanpassing vergen in de technieken die gebruikt worden voor de detectie en opsporing van illegale lozingen. Voor uitvoeringsorganisaties dient ervaring te worden opgedaan met de nieuwe soorten lozingen. Er zullen nieuwe soorten alerts komen, die onderzocht en mogelijk vervolgd worden. Tevens zal de uitgebreide rapportageverplichting de administratieve last doen toenemen. Hier zal door het kabinet aandacht voor worden gevraagd. Tegelijkertijd geeft deze wijziging in wetgeving de uitvoeringsinstanties een uitbreiding in juridische mogelijkheden om te handhaven. Qua uitvoerbaarheid wordt het Commissievoorstel door het kabinet haalbaar geacht.

*b) Handhaafbaarheid*

De handhaving van het voorstel kan gerealiseerd worden binnen de het huidige handhavingstelsel, die gebaseerd is op reeds bestaande juridische verplichtingen.

**8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen specifieke implicaties voor ontwikkelingslanden anders dan die voor andere derde landen.