Vlaamse Regering

Ontwerp van decreet tot instemming met de wijziging van het Verdrag van 9 september 1996 inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), aangenomen op 22 juni 2017 door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen, alsmede van zijn bijlage 2 en van de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V

Op voorstel van de minister-president, de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De wijzigingen van het Verdrag van 9 september 1996 inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), alsmede van zijn bijlage 2 en van de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V, aangenomen op 22 juni 2017 door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 3. In artikel 3 van het decreet van 9 mei 2008 houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, aangenomen in Straatsburg op 9 september 1996 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, alsmede met zijn bijlagen 1 en 2 en de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V wordt tussen het woord "bijlagen" en het woord "bij" de zinsnede "en de daarbij horende aanhangsels" ingevoegd.

Art. 4. Artikel 4 van het decreet, vermeld in artikel 3, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 4. De Vlaamse Regering deelt een afschrift van elke wijziging van de bijlagen en van de aanhangsels, vermeld in artikel 3, mee aan het Vlaams Parlement zodra ze in kennis is gesteld van de aanneming ervan.

Binnen een termijn die de Vlaamse Regering in deze mededeling aangeeft, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben."

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,
Getekend door: Zuhal Demir (Signature)
Getekend op: 2020-04-28 18:38:45 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Zuhal Demir

Zuhal DEMIR

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Lydia PEETERS

ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met de wijziging van het Verdrag van 9 september 1996 inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), aangenomen op 22 juni 2017 door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen, alsmede van zijn bijlage 2 en van de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V

Samenvatting
Dit ontwerp beoogt de instemming met de wijzigingen aan het CDNI verdrag. De wijzigingen hebben tot doel de uitstoot van dampvormige restanten van vloeibare lading door tankschepen te verbieden om schade aan het milieu te vermijden.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Met het voorliggend voorontwerp van decreet wordt uitvoering geven aan de verplichtingen van het CDNI verdrag. De met de wijziging van het verdrag nieuw ontstane verplichtingen passen naadloos:

1. in ISE Lucht van het beleidsdomein omgeving, met name strategische doelstelling 1 "we gaan voor zuivere lucht";

2. in strategische doelstelling 8 van het beleidsdomein mobiliteit en meer specifiek operationele doelstelling 8.6., met name "linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen" waar gesteld wordt dat de doelstellingen inzake het klimaatbeleid en het luchtkwaliteitsbeleid deels mee gerealiseerd worden vanuit het mobiliteitsbeleid....

B. Inhoud

1. Probleemstelling

1.1 Probleemstelling met betrekking tot het ontgassen

Het vervoer van vloeistoffen met tankschepen, zowel brandstoffen als chemische producten, is een belangrijke activiteit voor de binnenscheepvaart. Bij het lossen van schepen wordt gebruik gemaakt van een 'nalenssysteem' om het vervoerde product maximaal te verwijderen uit de tanks. Er blijven evenwel gasvormige restanten van de lading over in de tanks die in vele gevallen, afhankelijk van de volgende lading, moeten verwijderd worden om contaminatie van de volgende lading te vermijden. Vaak gebeurt dit 'ontgassen' door ventilatie van de tanks en het uitstoten van de dampen in de atmosfeer. Tegen deze werkwijze komt meer en meer verzet, onder andere van lokale overheden, zeker als de dampen afkomstig zijn van stoffen die schadelijk zijn voor mens en milieu. Zo zijn er op vele plaatsen al verboden ingesteld tot het 'ontgassen' van tankschepen.

De industrie en het binnenvaartbedrijfsleven zijn op zoek gegaan naar een juridisch kader waarbinnen deze problematiek zou kunnen worden geregeld. Het bleek immers noodzakelijk oplossingen te zoeken voor het verwijderen van dampen

zonder dat deze in de atmosfeer zouden kunnen terechtkomen. Daarbij moesten ook de rechten en plichten van de bij dit vervoer betrokken partijen worden bepaald.

1.2 CDNI als juridisch kader

Vermits met het CDNI-verdrag al een regeling beschikbaar was die rechten en plichten van de partijen vastlegde met betrekking tot het verwijderen van afvalstoffen in de binnenscheepvaart, werd een aanpassing van dit verdrag als de meest optimale piste beoordeeld om tot resultaten te komen.

Het was evenwel niet mogelijk tot een oplossing te komen door enkel de bijlagen bij dit verdrag aan te passen. In zijn huidige vorm heeft het CDNI-verdrag immers de bescherming van de oppervlaktewateren als doel en legt het als principe een verbod op het lozen van afvalstoffen in de oppervlaktewateren op, met alleen uitzonderingen in overeenstemming met het verdrag. Voor het opnemen van een verbod op het uitstoten van dampen in de atmosfeer moesten de verdragsluitende partijen bij gevolg een wijziging van de basistekst van het verdrag overeenkomen.

De besprekingen tot aanpassing van het CDNI-verdrag zijn in 2012 gestart. Op het technische niveau is een zogenaamde GRTS-stuurgroep ('Steering Committee Gaseous Residues of Liquid Cargo in Inland Tanker Shipping') actief geweest om de problematiek te onderzoeken en oplossingen aan te dragen. Experten van de Europese Schippersorganisatie (ESO), de Europese Binnenvaartunie (EBU), de Federation of European Tank storage associations (FETSA), FuelsEurope, de European Chemical Industry Council (CEFIC) en de havens van Amsterdam, Antwerpen, Duisburg en Rotterdam maakten daar deel van uit. Binnen de structuur van het CDNI zijn de besprekingen vervolgens gevoerd in een permanente werkgroep 'CDNI/G' onder toezicht van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP). Naast vertegenwoordigers en experten van de zes verdragspartijen hebben ook de deskundigen van de hiervoor vermelde organisaties deelgenomen aan de besprekingen. Voor België werden de vergaderingen van CDNI/G bijgewoond door vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer en van het Vlaamse Gewest (MOW en OVAM). De vertegenwoordigers van het Waalse en het Brusselse Gewest en verschillende Belgische belanghebbenden werden op de hoogte gehouden van de resultaten van de besprekingen en kregen de gelegenheid om bemerkingen te maken.

De besprekingen hebben uiteindelijk geleid tot de het besluit 2017-I-4 van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen tot wijziging van het CDNI-verdrag en zijn bijlagen (bijlage 1 bij deze memorie).

In een bijlage 1 bij besluit 2017-i-4 worden de wijzigingen opgenomen die aangebracht zijn aan de basistekst van het CDNI-verdrag, en aan de bijlagen bij het verdrag.

In een bijlage 2 bij het besluit is een analyse gevoegd van de effecten van de uitvoering van de verdragswijzigingen.

2. Beleidsmaatregelen en doelstelling

2.1 Doelstelling

De wijziging van het CDNI-verdrag heeft als doel bepalingen op te nemen om het uitstoten in de atmosfeer van dampvormige restanten van vloeibare lading te

verbieden en op die wijze schade aan het milieu te vermijden. Tegen de achtergrond van het principe 'de vervuiler betaalt' worden regelingen ingevoerd die de betrokken partijen ertoe verplichten schadelijke dampen naar behoren te verwijderen of te laten verwijderen.

Als belangrijkste wijzigingen zijn te vermelden:

- Aanpassing van een aantal bepalingen van de basistekst van het verdrag om een verbod tot het uitstoten van dampen in de atmosfeer in te voegen en om het principe op te nemen dat de verlader de kosten voor het verwijderen van de dampen draagt.
- Aanpassing van deel B van de uitvoeringsregeling (Bijlage 2 van het CDNI-verdrag) dat uitzonderingen op het verbod tot het uitstoten van dampen in de atmosfeer mogelijk maakt in overeenstemming met de bepalingen van een nieuw Aanhangsel IIIa bij de uitvoeringsregeling.
- Toevoeging van een nieuw Deel D aan Bijlage 2. In dat deel worden de overgangsbepalingen die gelden voor het in voege treden van het uitstootverbod opgenomen. Het verbod tot uitstoten van dampen in de atmosfeer zal namelijk in fasen verlopen: voor een aantal stoffen onmiddellijk, wat betekent 6 maanden na de neerlegging van de laatste ratificatieakte bij de depositaris; voor een tweede reeks van stoffen 2 jaar na die datum van in werking treden; voor een derde reeks 3 of 4 jaar na voormelde datum, afhankelijk van de resultaten van een evaluatie aangegaan vanaf het in werking treden van de wijziging van het verdrag. Ook wordt in dat deel de mogelijkheid geboden om in individuele gevallen afwijkingen toe te staan als die tot gelijkwaardige resultaten leiden.
- Opnemen van een bepaling die stelt dat het CDNI-verdrag geen afbreuk doet aan bestaande voorschriften van het ADN of de Richtlijn 94/63/EG.
- Invoegen van een nieuw Aanhangsel IIIa dat de ontgassingsstandaarden bevat met drie tabellen die de stoffen omvatten waarvoor het verbod op verschillende momenten wordt ingevoerd in overeenstemming met de overgangsbepalingen.
- Aanpassing van Aanhangsel IV, zijnde de losverklaring, waarin voor tankschepen velden worden opgenomen met betrekking tot het ontgassen.

2.2 Bespreking van de wijzigingen aan het CDNI-verdrag

2.2.1 Wijzigingen aan de basistekst van het verdrag

In artikel 1 worden nieuwe begrippen gedefinieerd en definities aangepast om de problematiek van dampvormige restanten van vloeibare lading op te nemen.

Met de wijziging van artikel 3 wordt het verbod tot het uitstoten van dampen in de atmosfeer ingevoegd.

De wijziging van artikel 8 legt het principe vast dat de verlader de kosten van het ontgassen draagt.

De aanpassingen van artikelen 11, 12 en 13 zijn nodig voor het preciseren van de verplichtingen met betrekking tot het uitstoten in de atmosfeer.

2.2.2 Wijziging van deel B van Bijlage 2

Artikel 5.01 bevat definities van een aantal nieuwe begrippen.

Artikel 5.02 wordt gewijzigd om de verplichtingen van de verdragsluitende partijen uit te breiden tot het ontgassen.

Een nieuw artikel 5.04 verduidelijkt dat het CDNI geen afbreuk doet aan het ADN en aan Richtlijn 94/63/EG.

Het artikel 6.01 herneemt het principe van het verbod en breidt dit uit tot het uitstoten van dampen in de atmosfeer. Het bevat ook de uitzonderingen op dit verbod die toegestaan zijn. Voor het ontgassen zijn de uitzonderingen toegestaan in overeenstemming met de bepalingen van een nieuw Aanhangsel IIIa.

Het artikel 6.02 wordt geschrapt.

In artikel 6.03 worden aanpassingen aan het tweede en zesde lid aangebracht om rekening te houden met het ontgassen.

De wijzigingen aan de artikelen 7.01 tot en met 7.06 betreffen allen het aanpassen van de bepalingen met betrekking tot de verplichtingen van de vervoerder, de verlader, de ladingontvanger en de exploitant van de overslaginstallatie, waarbij de principes van toepassing op het wassen van de ruimen worden uitgebreid tot het ontgassen.

Dit artikel behandelt de verschillende gevallen van vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis.

2.2.3 Invoeging van een deel D in Bijlage 2

Het Deel D bevat overgangsbepalingen en afwijkingen.

Het artikel 11.01 behandelt de gefaseerde invoering van het verbod op het uitstoten van dampen in de atmosfeer. Er worden drie fasen onderscheiden. Een eerste fase, van toepassing vanaf het in werking treden van de verdragswijziging, met een verbod voor de stoffen in tabel I van Aanhangsel IIIa. Twee jaar later wordt het verbod uitgebreid tot de stoffen uit tabel II van Aanhangsel IIIa. Een derde fase (tabel III) wordt nog een jaar later van toepassing.

Artikel 11.02 geeft de Conferentie van Verdragsluitende partijen de mogelijkheid afwijkingen toe te staan in individuele gevallen.

2.2.4 Toevoeging van een Aanhangsel IIIa aan Bijlage 2

Het nieuwe Aanhangsel IIIa bevat de ontgassingsstandaarden die moeten worden gerespecteerd bij het verwijderen van de dampvormige restanten van vloeibare lading.

Naast de tabellen met stoffen waarvoor de gefaseerde invoering van het uitstootverbod geldt, bevat dit aanhangsel de normen die gerespecteerd moeten worden bij het ontgassen. Een van de principes die worden gehanteerd is de AVFL ('accepted vent free level'). Dit is de concentratie in de ladingtank die met het ontgassen moet bereikt worden. Beneden dit niveau is ventileren toegestaan.

Ook geeft dit aanhangsel aan in welke gevallen een ontgassing niet noodzakelijk is.

2.2.5 Aanpassing van Aanhangsel IV – Losverklaring

De losverklaring voor tankschepen wordt aangepast om rekening te houden met het ontgassen.

2.2.6 Wijziging van artikel 7.01, controle op de verplichtingen

In dit artikel wordt toegevoegd dat ondertekende losverklaringen minstens zes maanden bewaard moeten blijven met het oog op het mogelijk maken van de handhaving.

3. Impactanalyse

In opdracht van Nederland heeft de firma Royal Haskoning DHV een impactanalyse uitgevoerd omtrent de effecten van de invoering van de nieuwe en gewijzigde CDNI bepalingen (bijlage 2 bij deze memorie). Deze analyse verduidelijkt de effecten van de nieuwe regelgeving en is ook bruikbaar voor de situatie in België.

Wat de eventuele kosten voor de Vlaamse overheid betreft, die gepaard zouden gaan met het invoeren van de nieuwe regels, kan gesteld worden dat de impact te verwaarlozen is. In het CDNI is expliciet geregeld wie welke verantwoordelijkheden en kosten draagt bij het vervoer, het laden en het lossen van goederen, en het zorgdragen voor ladingrestanten, volgens het principe "de vervuiler betaalt". Die kosten liggen bij de eigenaar van de lading, bij vloeibare lading is dat de verlader. De nodige infrastructuur zal in principe niet door de autoriteiten worden aangelegd, maar door private partijen tot stand worden gebracht vermits voor het ontgassen zinvolle business cases kunnen worden ontwikkeld.

4. Implementatie

Voor wat de toepassing van het CDNI-verdrag betreft staat onder andere de scheepvaartpolitie, die valt onder de bevoegdheid van de federale overheid in voor het toezicht op de naleving ervan, met name daar zij bijzondere aandacht heeft voor de milieuproblematiek in en rond het water. Regelmatig wordt beroep gedaan op de Scheepvaartpolitie om een gespecialiseerd onderzoek uit te voeren aan boord van een vaartuig dat verdacht wordt van illegaal vervoer van afvalstoffen of van lozing op zee. In lijn met de volgende alinea zijn ook gewestelijke instanties, zoals de Vlaamse Waterweg (DVW), Maritieme Toegang en het Agentschap Maritieme dienstverlening en Kust (MDK), bevoegd voor het toezicht op de naleving van het verdrag.

Bescherming van het leefmilieu, waaronder de afvalproblematiek alsook luchtverontreiniging, is een bevoegdheid van de gewesten. Met de zesde staatshervorming werden ook de bevoegdheid voor de regelgeving en controle op de binnenscheepvaart overgeheveld naar de gewesten zodat het zwaartepunt van de bevoegdheid inzake het CDNI-verdrag sinds 2015 op de gewesten rust.

Zowel de bestaande CDNI-bepalingen als de wijzigingen hebben directe werking. Zo kan geconcludeerd worden uit rechtspraak van de Raad van State die in haar arrest nr. 237.163 van 26 januari 2017 het volgende stelt: *"een regel van internationaal of supranationaal recht bezit directe werking indien hij, zonder enige substantiële interne uitvoeringsmaatregel, kan worden toegepast in de rechtsorde waar deze regel van kracht is. Hij bezit geen directe werking, wanneer hij aan de Staat de verplichting oplegt te handelen, of niet te handelen. Verdragsbepalingen zonder directe werking hebben geen normerend karakter in de interne rechtsorde, maar leggen alleen verplichtingen op aan de verdragsluitende partijen. De individuele burger kan er geen rechten aan ontlenen en erdoor aan geen verplichtingen worden onderworpen."* De bepalingen van het CDNI zijn zeer duidelijk wat betreft de verplichtingen die ze inhouden en voor wie deze bedoeld zijn. Het CDNI spreekt voornamelijk de betrokkenen in de binnenvaartsector aan,

zoals de schipper, verlader, ladingontvanger, vervoerder, etc… en slechts in zeer beperkte mate de partijstaat zelf. Ook het originele CDNI werd geacht directe werking te hebben en werd niet als zodanig omgezet in Vlaamse regelgeving, met uitzondering van enkele bepalingen die noodzakelijk waren om een verplichting ten aanzien van de overheid te delegeren aan een andere instantie.

Zo wordt mogelijks artikel 32 van het Handhavingsbesluit uitgebreid met deze specifieke materie zodat de Vlaamse Waterweg, het Agentschap Maritieme Dienstverlening alsook Kust en Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare werken mee zouden kunnen instaan voor de handhaving ervan. De bevoegde handhavingsautoriteit van het Departement Omgeving kent al een bestaande juridische basis maar er wordt nog bekeken of deze alle noodzakelijke inspectiehandelingen aan boord van een schip toestaat.

Daarnaast wordt nog overwogen of het opportuun is om Vlarem II in volgende zin aan te passen:

1) deel 6 uit te breiden met het verbod op ontgassen voor benzine, conform de Europese Stage I Richtlijn 1994/63/EG ter beperking van de uitstoot van benzinedampen naar de atmosfeer. Dit verbod is op dit moment nog steeds opgenomen in het KB van 11 juli 2001 tot omzetting van artikel 5 van genoemde richtlijn maar behoort tot gewestelijke bevoegdheid;
2) toevoegen dat exploitanten van opslagdepots de in het CDNI aangeduide gassen zowel bij het laden als bij het lossen op moeten vangen om te vermijden dat deze in de atmosfeer terecht komen. Dit is geen verplichting volgend uit de wijzigingen van het CDNI-verdrag maar zijn wel een logisch gevolg van intentie van het nieuw opgenomen ontgassingsverbod;
3) een nieuwe rubriek voorzien voor ontgassingsinrichtingen met onder andere emissiegrenswaarden en monitoringsvereisten. Ook dit is geen verplichting volgend uit de wijzigingen van het CDNI-verdrag en de afweging van de opportuniteit van dergelijke rubricering is nog lopend.

De wijzigingen van de bepalingen van het verdrag treden in werking op de eerste dag van de zesde maand na nederlegging bij de depositaris van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de ondertekenende staten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland).

De wijzigingen aan de bijlage 2 bij het verdrag zijn op 22 maart 2018 in werking getreden overeenkomstig artikel 19, lid 5 van het verdrag. Dit artikel stelt dat wijzigingen van de bijlagen bij het verdrag in werking treden op de overeengekomen datum maar uiterlijk 9 maanden na de aanneming, voor zover geen van de Verdragsluitende Partijen binnen zes maanden mededeelt dat zij niet instemt met de wijzigingen. Aangezien het genoemd besluit zelf geen datum van inwerkingtreding vaststelt, gelden de 9 maanden na aanneming van de wijzigingen.

C. Totstandkomingsprocedure

Bij het tot stand komen van het CDNI-verdrag heeft de Werkgroep 'Gemengde Verdragen', een adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (ICBB), beslist om het als een gemengd verdrag te beschouwen. Op haar vergadering van 28 juni 2017 heeft de Werkgroep beslist om ook aan de wijziging van het CDNI-verdrag het gemengd karakter (federale staat/gewesten) toe te wijzen. Daardoor is voor deze verdragswijziging formeel de instemming vereist van zowel het federale parlement als de regionale parlementen. Met brief van 22 december 2017 heeft de voorzitter van de ICBB gemeld "*dat er*

met betrekking tot voormeld verslag (bedoeld wordt het verslag van de Werkgroep 'Gemengde Verdragen' van 28 juni 2017) *geen enkel bezwaar werd geformuleerd en dat het dus definitief is goedgekeurd."*

Het federale parlement heeft de instemmingswet met dit dossier op 25 april 2019 goedgekeurd.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft intussen advies van de Raad van State bekomen en behandelt het dossier weldra in 2de lezing.

Het Waals Gewest start de instemmingsprocedure kortelings op.

Op 18/12/2020 werd het gunstig advies van de Inspectie van Financiën ontvangen dat stelt dat het niet uitgesloten is dat deze nieuwe regels op termijn een impact hebben op de kosten voor handhaving ervan maar dat de administratie op dit ogenblik evenwel geen duidelijke kijk hierop heeft en er geen raming van de kosten gemaakt kan worden.

Op 20 maart 2020 besliste de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring te hechten aan bovengenoemd voorontwerp van decreet en aan de bijhorende memorie van toelichting (VR PV 2020/16 – punt 0014). Zij gelaste de Vlaamse minister, bevoegd voor de omgeving en de natuur om het advies in te winnen van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) en van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), De Vlaamse Regering besliste ook om voornoemde minister te machtigen te beoordelen of voornoemde adviezen aanleiding konden geven tot aanpassing van de door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst. De Vlaamse Regering besliste tenslotte de voornoemde minister eveneens te gelasten om het voornoemd voorontwerp van decreet voor advies in te dienen bij de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als zij oordeelt dat de voornoemde adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Minaraad deelde in haar brief d.d. 3 april 2020 mee dat zij beslist heeft om geen gebruik te maken van de mogelijkheid om een advies uit te brengen daar het om een instemmingsdecreet gaat waarbij, voor wat de substantie van de zaak aangaat, nauwelijks of nagenoeg geen ruimte meer is voor eventuele wijzigingen als gevolg van een door de Minaraad verleend advies.

De MORA deelde in haar brief d.d. 24 april 2020 dezelfde boodschap mee. Wel heeft zij voor het vervolgtraject enkele aandachtspunten meegegeven. Deze luiden als volgt:

- De uitvoering van het Verdrag zal de binnenvaartsector verder vergroenen, wat positief is. De maatregelen uit het Verdrag zullen voor meerdere actoren in de logistieke keten financiële consequenties inhouden. De Raad wil benadrukken dat de extra kost voor het 'ontgassen' van de binnenschepen volgens het principe 'de vervuiler betaalt' bij de verlader moet terecht komen, zoals het Verdrag voorziet. Hij vraagt de Vlaamse overheid om voldoende inspanningen hiervoor te doen om zo te vermijden dat de binnenvaartsector door dit Verdrag in een zwakkere economische positie komt te staan. Dat zou negatief zijn voor het mobiliteitssysteem.
- Een andere taak die de MORA voor de overheid ziet weggelegd, is om alle actoren in de logistieke keten te wijzen op hun rol en verantwoordelijkheden om het Verdrag uit te voeren, ook als dat voor hen financiële consequenties zou meebrengen. Naast de binnenvaartsector en de verladers, denkt de MORA aan de handhavers, de organisatoren van overslaginstallaties en andere dienstverleners in de logistieke keten;

- Tot slot ziet de Raad het als taak voor de Vlaamse overheid om samen met havens, waterwegbeheerders en andere relevante gebiedsbeheerders een goed investeringsklimaat te creëren voor dienstverleners van gecontroleerde ontgassingsdiensten.

De genoemde aandachtspunten zijn bekend en worden momenteel behandeld binnen een hiertoe opgerichte "Taskforce Ontgassing". Om een correcte uitvoering van de verdragswijzigingen te kunnen verzekeren werden er, in samenwerking door het beleidsdomein OMG en MOW diverse werkgroepen en Taskforces opgericht die allen specifieke onderwerpen en aandachtspunten behandelen en hiervoor oplossingen uitwerken.
Advies RvS

D. Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

Dit voorontwerp van decreet behoort tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

II. Toelichting bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Met deze bepaling wordt ingestemd met de bij Besluit CDNI 2017-I-4 vastgestelde wijzigingen aan het CDNI-Verdrag.

Artikel 3

Deze bepaling wijzigt artikel 3 van het Decreet van 9 mei 2008 houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, het instemmingsdecreet met het oorspronkelijk CDNI-verdrag.

Artikel 3 van het Decreet van 2008 vermeldt enkel de bijlagen bij het verdrag die met toepassing van de vereenvoudigde verdragswijziging van artikel 19 CDNI-verdrag gewijzigd kunnen worden en die gevolg zullen hebben indien België zich niet tegen de aanneming ervan verzet. Met artikel 3 van het voorliggend instemmingsdecreet worden, conform artikel 19 van het verdrag, ook de bij de bijlagen horende aanhangsels onder de toepassing van de vereenvoudigde verdragswijzigingsprocedure gebracht.

Artikel 4

Dit artikel wijzigt artikel 4 van het instemmingsdecreet van 2008. Dat artikel stelt enkel dat het Vlaams Parlement in kennis gesteld dient te worden van de aanname van een vereenvoudigde verdragswijziging maar biedt aan het Vlaams Parlement geen verzetmogelijkheid.

Een mechanisme van vereenvoudigde verdragswijziging met stilzwijgende instemming, zoals artikel 19 van het verdrag voorschrijft, doet, zoals de Raad van State in het verleden meermaals heeft beklemtoond, geen afbreuk aan de verplichting om die wijzigingen bekend te maken in het Belgisch Staatsblad opdat ze ook in het interne recht gevolg zouden hebben.

Met het voorgestelde artikel 3 wordt het systeem van vereenvoudigde verdragswijziging met stilzwijgende instemming gekoppeld aan een meldings- of mededelingsplicht bij de Vlaamse Regering. Hiermee wordt ook tegemoetgekomen aan artikel 75/1, punt 1, eerste lid, van het intern Reglement van het Vlaams Parlement dat aldus luidt: "*Een vereenvoudigde verdragswijziging wordt met een toelichting ingediend bij de voorzitter en onder de volksvertegenwoordigers en de leden van de Regering verspreid*." Om te voorkomen dat het Vlaamse Gewest gebonden zou worden door een wijziging aan een bijlage bij het CDNI-Verdrag, zonder dat het Vlaams Parlement met deze wijziging heeft ingestemd, zal de Vlaamse Regering daarom een afschrift van elke aangenomen wijziging van de bijlagen 1 en 2 en/of van de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V moeten meedelen aan het Vlaams Parlement. Deze mededeling moet gebeuren van zodra de regering in kennis is gesteld van de aanneming van deze wijziging.

In haar mededeling zal de Vlaamse Regering moeten aangeven welke de termijn is waarbinnen het Vlaams Parlement op nuttige wijze bezwaar kan aantekenen tegen een voorgenomen wijziging. Rekening houdende met deze termijn, doch ten laatste een maand voor het verstrijken ervan, kan het Vlaams Parlement er zich tegen verzetten dat een wijziging van een bijlage en/of van de bij bijlage 2 horende aanhangsels bij het CDNI-Verdrag volkomen gevolg zullen hebben. Is dit het geval, dan zal de Vlaamse Regering via intrafederaal overleg erop moeten aandringen dat het Koninkrijk België tijdig de kennisgeving van bezwaar doet zoals bedoeld in het hiervoor aangehaalde artikel 19, (5), van het CDNI-Verdrag. Door het verrichten van deze kennisgeving zal een wijziging aan een van de bijlagen en/of van de bij bijlage 2 horende aanhangsels bij het CDNI-Verdrag niet in werking kunnen treden voor België.

Artikel 4 van het voorliggend decreet biedt voortaan die mogelijkheid wel.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Getekend door: Zuhal Demir (Signature)
Getekend op: 2020-04-28 18:38:19 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Zuhal Demir

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

1) Wijzigingsbesluit CDNI 2017-I-4
2) Impactanalyse Royal Haskoning DHV
3) advies XXXXXX van de Raad van State