

# Memorie van toelichting - Wijziging van de Wet pleziervaartuigen in verband met de invoering van uitlaat- en geluidsemissienormen voor pleziervaartuigen en uitbreiding van de werkingssfeer van de wet tot voortstuwingsmotoren van pleziervaartuigen en waterscooters

## Inhoudsopgave

---

- |                    |                          |
|--------------------|--------------------------|
| 1. Tekst           | 3. Parlementaire Monitor |
| 2. Meer informatie |                          |

## 1. Tekst

### Tweede Kamer der Staten-Generaal

Vergaderjaar 2003–2004

29 669

### Wijziging van de Wet pleziervaartuigen in verband met de invoering van uitlaat- en geluidsemissienormen voor pleziervaartuigen en uitbreiding van de werkingssfeer van de wet tot voortstuwingsmotoren van pleziervaartuigen en waterscooters

Nr. 3

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Het onderhavige voorstel tot wijziging van de Wet pleziervaartuigen strekt tot implementatie van richtlijn nr. 2003/44/EG<sup>1</sup> van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 juni 2003 tot wijziging van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen (PbEU L 214/18) (verder: de wijzigingsrichtlijn). De wijzigingsrichtlijn is gebaseerd op artikel 95 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

Blijkens de overwegingen bij de wijzigingsrichtlijn is het noodzakelijk om de werkingssfeer van richtlijn nr. 94/25<sup>2</sup> / EG uit te breiden met voorschriften ten aanzien van de veiligheid van waterscooters, de uitlaatemissies van motoren van pleziervaartuigen en de geluidsemissies van deze vaartuigen. De redenen hiervoor zijn dat sinds de vaststelling van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> op 16 juni 1994 in verschillende lidstaten op nationaal niveau wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen voor waterscooters zijn ingevoerd en dat in sommige lidstaten wettelijke bepalingen zijn vastgesteld ter beperking van geluids- en uitlaatemissies van pleziervaartuigen en motoren. In de overwegingen bij de wijzigingsrichtlijn is aangegeven dat deze bepalingen, evenals een aantal door andere lidstaten van de Europese Unie aangekondigde ontwerp-voorschriften ter vermindering van geluids- en uitlaatemissies van pleziervaartuigmotoren, het vrije verkeer van de betrokken producten kunnen aantasten of belemmeringen kunnen opwerpen voor de goede werking van de interne markt. Derhalve beoogt de wijzigingsrichtlijn, naast de bescherming van het milieu, de menselijke veiligheid en

gezondheid, in lijn met de systematiek van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>, door harmonisering van de nationale wetgeving van de lidstaten, op de hiervoor genoemde gebieden, mogelijke handelsbelemmeringen op te heffen en oneerlijke concurrentie op de interne markt tegen te gaan.

## 2. De wijzigingsrichtlijn

De wijzigingsrichtlijn breidt het toepassingsgebied van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> zowel uit tot nieuwe producten, te weten waterscooters en verschillende typen voortstuwingsmotoren, als tot nieuwe onderwerpen, namelijk uitlaat- en geluidsemissies. Ook ingrijpend gewijzigde motoren en ingrijpend verbouwde vaartuigen worden nu uitdrukkelijk onder de werking van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> gebracht.

De wijzigingsrichtlijn sluit qua systematiek aan bij het zogenoemde «nieuwe aanpak»-karakter van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>. Evenals in die richtlijn wordt voor de bovengenoemde producten gebruik gemaakt van essentiële producteisen en van geharmoniseerde Europese normen en voorgeschreven procedures van overeenstemmingsbeoordeling om te kunnen beoordelen of een product mag worden vermoed te voldoen aan de daarvoor geldende essentiële producteisen.

In verband met de bovengenoemde uitbreidingen zijn de essentiële veiligheidseisen voor het ontwerpen en bouwen van pleziervaartuigen, opgenomen in bijlage I van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>, aangevuld. In de wijzigingsrichtlijn zijn nu ook essentiële eisen vastgelegd voor het ontwerp en de constructie van waterscooters en worden uitlaat- en geluidsemissies van voortstuwingsmotoren van pleziervaartuigen gereguleerd.

Met het oog op het bevorderen van een duurzame ecologische ontwikkeling zijn eisen inzake milieubescherming in deze wijzigingsrichtlijn opgenomen. Er zijn geharmoniseerde bepalingen opgenomen voor het beperken van uitlaat- en geluidsemissies van op pleziervaartuigen gemonteerde voortstuwingsmotoren. Daartoe zijn uitlaatemissiegrenswaarden vastgelegd voor koolmonoxide, koolwaterstoffen, stikstofoxiden en verontreinigende deeltjes, alsmede geluidsemissie-grenswaarden. De maximumwaarden voor geluidsemissies zijn uitgesplitst naar het vermogen van die motoren en het aantal motoren per vaartuig. De maatregelen zijn in lijn met de andere Europese richtlijnen ten aanzien van verbrandingsmotoren, te weten nr. 88/77/EEG van 9.2.1988 (PB L 36) en nr. 97/68/EG van 16.12.1997 (PB L 59), ter vermindering van motoremissies met het oog op de bescherming van mens en milieu. Mede op verzoek van het bedrijfsleven is het aantal procedures ter beoordeling van de overeenstemming van een product met de daarvoor geldende essentiële producteisen uitgebreid en is voorzien in een ruime overgangstermijn.

## 3. Het onderhavige wetsvoorstel

### *Uitbreiding begrippenkader*

Aan de uitbreiding van de reikwijdte van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> wordt in het wetsvoorstel met name invulling gegeven via aanpassing van het begrippenkader van de Wet pleziervaartuigen. Hieraan zijn definities toegevoegd van de begrippen «waterscooter», «voortstuwingsmotor», «fabrikant» en «gemachtigde». Aangezien de voorschriften van de wijzigingsrichtlijn ten aanzien van het in de handel brengen of in bedrijf stellen van waterscooters op hoofdlijnen gelijk zijn aan die voor pleziervaartuigen wordt in het wetsvoorstel voorgesteld om waterscooters onder het begrip «pleziervaartuig» te brengen. Dit ligt ook taalkundig in de rede omdat een waterscooter in het spraakgebruik als een pleziervaartuig wordt beschouwd. De begrippen «fabrikant» en «gemachtigde» worden nu al in de Wet pleziervaartuigen gehanteerd maar zijn daarin niet gedefinieerd. De wijzigingsrichtlijn geeft hiervan nu een omschrijving die duidelijk maakt wat de verantwoordelijkheden van fabrikanten en hun gemachtigden zijn. Door deze omschrijving is het mogelijk om in het onderhavige wetsvoorstel bepalingen die de onderlinge verantwoordelijkheden van

fabrikanten en hun gemachtigden regelen, zoals de huidige regeling die kent, achterwege te laten.

### *Opzet van het wetsvoorstel*

Een aantal definities uit de wijzigingsrichtlijn is niet overgenomen in het wetsvoorstel. Implementatie van een aantal daarvan moet plaatsvinden door een rechtstreekse verwijzing naar deze definities in de richtlijn. De reden hiervan is dat in enkele gevallen deze definities eerder het karakter van een technische specificatie hebben dan van een begripsomschrijving. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de omschrijvingen van «ingrijpende wijziging van de motor» of «ingrijpende verbouwing van een vaartuig». Verder betreft het definities van begrippen die niet of slechts incidenteel in de Wet pleziervaartuigen of de daarop berustende bepalingen voorkomen. Het is niet wenselijk om voor deze definities artikel 1 van de Wet pleziervaartuigen nodeloos uit te breiden.

De opzet van de Wet pleziervaartuigen maakt het mogelijk om met beperkte aanpassingen op verschillende plaatsen in die wet de uitbreiding van de reikwijdte van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> te implementeren. Naast de introductie van voorschriften ten aanzien van waterscooters en motoren van pleziervaartuigen, is een nieuw element de introductie van een certificeringsprocedure voor het in de handel brengen of in bedrijf stellen van bestaande pleziervaartuigen. Deze procedure ziet met name op de invoer van reeds gebouwde pleziervaartuigen van buiten de Europese Unie. Ook in de huidige situatie geldt voor handelaren en particulieren de verplichting dat deze vaartuigen moeten voldoen aan de eisen die richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> stelt, maar hiervoor bestond nog geen procedure. De wijzigingsrichtlijn voorziet nu in deze lacune.

Waar de wijzigingsrichtlijn voorziet in een aantal inhoudelijke wijzigingen van verschillende bijlagen bij richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> en ook enkele nieuwe bijlagen toevoegt, kan de implementatie hiervan door middel van de dynamische verwijzing naar richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van het wetsvoorstel eenvoudig plaatsvinden door in de wet, waar nodig, rechtstreeks naar de betreffende bijlage te verwijzen. Afgezien van bijlage I, die de essentiële eisen voor pleziervaartuigen, onderdelen van pleziervaartuigen en voortstuwingsmotoren bevat, gaat het hier immers om technische beschrijvingen van procedures en modellen van documenten.

Het wetsvoorstel sluit aan bij de opzet van de Wet pleziervaartuigen en houdt in beginsel de bestaande indeling aan. Uit oogpunt van overzichtelijkheid en leesbaarheid is echter op enkele plaatsen gebruik gemaakt van rechtstreekse verwijzingen naar richtlijnbevestigingen en zijn artikelen gesplitst of onderdelen daarvan bij andere artikelen gevoegd. Met name wordt voorgesteld om de lange opsomming van procedures voor de overeenstemmingsbeoordeling in artikel 5 van de wet te vervangen door een rechtstreekse verwijzing naar het desbetreffende voorschrift in de richtlijn. Dit is thans wel gerechtvaardigd nu de systematiek van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> voldoende is ingeburgerd. Ten tijde van de totstandkoming van de Wet pleziervaartuigen was dit niet het geval en werd het dienstig geacht om alle beoordelingsmodules per type product in die wet te vermelden. Inmiddels is door het bedrijfsleven ruim zes jaar ervaring met de wettelijke procedures opgedaan en is onder auspiciën van de Europese Commissie een uitvoerige handleiding voor de toepassing en interpretatie van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> verschenen die in de praktijk veelvuldig door het bedrijfsleven en de keuringsinstanties wordt gehanteerd. Het feit dat enkele nieuwe procedures zijn toegevoegd en sommige bijlagen inhoudelijk zijn gewijzigd is geen bezwaar omdat dit geen afwijking betekent van de algemene werkwijze bij de toepassing van de richtlijn. De bekendheid van de beoordelingsmodules wordt tot slot ook verzekerd door ruime

overgangstermijnen tot 1 januari 2006 en 1 januari 2007 voordat de nieuwe eisen volledig van kracht zullen zijn.

#### *Gevolgen voor keuringsinstanties*

De uitbreiding van de essentiële eisen voor pleziervaartuigen en motoren van pleziervaartuigen vergt voor het verrichten van keuringen, afgeven van certificaten van EG-typeonderzoek of het verrichten van controles, ook specifieke kennis op het gebied van de meting van geluids- en uitlaat-emissies. In verband met de wijziging van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> zal worden nagegaan in hoeverre de Regeling keuringsinstanties Wet pleziervaartuigen dient te worden aangepast. De eisen waaraan keuringsinstanties in het algemeen moeten voldoen zijn echter zodanig dat deze de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van emissiemetingen niet hoeven uit te sluiten. De Wet pleziervaartuigen biedt keuringsinstanties overigens de mogelijkheid om deze metingen uit te besteden aan

instituten die daarvoor de specifieke deskundigheid in huis hebben. Naar verwachting zal dit in de praktijk ook doorgaans het geval zijn, mede omdat het om een relatief beperkt aantal metingen gaat zoals hieronder nader wordt toegelicht.

### *Toezicht en handhaving*

Het wetsvoorstel laat de toezicht- en handhavingssystemen van de Wet pleziervaartuigen nagenoeg ongewijzigd. Dit is goed mogelijk aangezien het uitgangspunt van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> blijft dat het bedrijfsleven er veel belang bij heeft om de voorschriften na te leven teneinde de afzetmogelijkheden niet in gevaar te brengen. Het toezicht, dat voornamelijk berust bij de Raad voor de Accreditatie, is primair gericht op de keuringsinstanties en niet zozeer op de handel.

Op de overtreding van de verbodsbepaling van artikel 17 staan verschillende sancties. Bij het vermoeden dat een product niet voldoet aan de essentiële eisen wordt dat product uit de handel genomen en worden de afnemers, voor zover bekend, gewaarschuwd. Voorts kan een ten onrechte afgegeven certificaat voor CE-markering worden ingetrokken. Het zonder of ten onrechte met een CE-markering in de handel brengen wordt als economisch delict bij het OM aangemeld en geldt als een overtreding waarop maximaal zes maanden hechtenis of een geldboete van de vierde categorie staat, met eventuele bijkomende straffen en maatregelen. Dit laatste is nog niet voorgekomen.

Het wetsvoorstel opent de mogelijkheid om behalve de (ambtenaren van de) Scheepvaartinspectie ook andere instanties aan te wijzen voor de handhaving van de Wet pleziervaartuigen. Daarbij valt met name te denken aan de Douane, die bij de inklaring van producten er tevens op zou kunnen toezien of deze van de toepasselijke markering zijn voorzien, of de Economische Controle Dienst voor het toezicht op het in de handel van producten op werven, verkoopplaatsen en tentoonstellingen. Rondom de introductieperiode van de nieuwe voorschriften in 2006 en 2007 zullen waarschijnlijk tijdelijk extra werkzaamheden nodig zijn voor het aanschrijven van keuringsinstanties, het behandelen van eventuele nieuwe aanvragen en accreditaties, het aanmelden van eventuele nieuwe keuringsinstanties in Brussel, marktsurveillance tijdens beurzen en tentoonstellingen en voorlichtingsactiviteiten. Naar verwachting zal dat gedurende twee jaar een extra capaciteitsbeslag van 0,1 tot 0,2 manjaar bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat vergen.

### *Milieueffecten*

Ofschoon richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> primair is ingegeven met het oogmerk van harmonisatie van technische eisen, teneinde een vrij handelsverkeer voor pleziervaartuigen binnen de Europese Unie mogelijk te maken, wordt

ermee tevens beoogd de schade aan het milieu door pleziervaartuigen te beperken. De aanvullende essentiële eisen die de wijzigingsrichtlijn geeft zijn gericht op de beperking van zowel de geluidhinder als de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen door pleziervaartuigen.

### *Geluidhinder*

Geluid heeft bij vaartuigen twee hoofdbronnen: ten eerste het geluid dat wordt gegenereerd door het doorsnijden van het water door de romp van het schip, en ten tweede het geluid dat afkomstig is van motor en uitlaat. De richtlijn beoogt slechts het motor- en uitlaatgeluid te reguleren. De testprocedure voorziet erin dat het doorsnijdingsgeluid buiten beschouwing wordt gelaten. Het doorsnijdingsgeluid is in zeer sterke mate afhankelijk van de snelheid. Deze geluidsbron kan effectief worden aangepakt door bij het bepalen van de maximum snelheid waarmee op een bepaald vaarwater mag worden gevaren, naast overwegingen van veiligheid en het voorkomen van hinderlijke golfslag, ook het aspect van de geluidhinder mee te nemen. Het motor- en uitlaatlawaai van pleziervaartuigen vormt in Nederland in de regel geen groot probleem. Ook hier geldt dat er een relatie is tussen geluid en snelheid, omdat met toenemende snelheid ook toerental en belasting van de motor toenemen, en daarmee de geluidbelasting. Beperking van de snelheid is dan ook een effectieve

maatregel om deze geluidsbron aan te pakken. Niettemin zijn maatregelen aan de bron in veel gevallen te verkiezen boven maatregelen waarmee beperkingen worden opgelegd aan het gebruik van pleziervaartuigen en zijn derhalve essentiële eisen voor geluidsemissies van pleziervaartuigen en voortstuwingsmotoren gesteld.

#### *Uitstoot van schadelijke uitlaatgassen*

De uitstoot door de pleziervaart van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) bedroeg in het jaar 2000 ca. 1 kiloton, de uitstoot van koolwaterstoffen ca. 2 kiloton. Stikstofoxiden dragen bij aan verzuring en eutrofiëring van het oppervlaktewater en voor zover zij naar de lucht worden uitgestoten aan smog-vorming en aan de concentratie van stikstofdioxide in de buitenlucht. Koolwaterstoffen dragen bij aan de vorming van zomersmog. Sommige van de uitgestoten koolwaterstoffen zijn daarnaast rechtstreeks schadelijk voor de gezondheid dan wel vegetatie. De wijzigingsrichtlijn zal bewerkstelligen dat de uitstoot van stikstofoxiden ondanks de voorziene groei van het aantal schepen en motoren niet toeneemt. Naast de uitstoot van NO<sub>x</sub> is de uitstoot van koolwaterstoffen (VOS) door met name buitenboordmotoren een punt van zorg. De uitlaatgassen van buitenboordmotoren worden doorgaans onder water uitgestoten, waardoor de koolwaterstoffen voor een flink deel oplossen in het oppervlaktewater. Met name in havens en andere wateren waar weinig doorspoeling optreedt en een concentratie van activiteiten plaatsvindt, kunnen de deels toxische dan wel carcinogene koolwaterstoffen schade aanrichten aan het mariene milieu. Het effect van de richtlijn op de uitstoot van VOS is groter dan voor NO<sub>x</sub>. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu verwacht dat de uitstoot van VOS ondanks de groei van het aantal schepen zal afnemen tot ca. 1,5 kton in 2010 als gevolg van de gewijzigde richtlijn. Nog voor de normen van de richtlijn wettelijk van kracht zijn kan worden geconstateerd dat de fabrikanten de meest vervuilende typen tweetakt buitenboordmotoren hebben vervangen door schonere en zuinigere viertaktmotoren of door tweetaktmotoren met directe inspuiting, waarmee de uitstoot van VOS en het brandstofverbruik eveneens sterk wordt beperkt. Te verwachten is dan ook dat deze ontwikkeling op de lokale waterkwaliteit een gunstig effect zal hebben.

#### *Economische effecten*

De veranderingen voor het Nederlandse bedrijfsleven als gevolg van de uitbreiding van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> met milieueisen zijn relatief beperkt. Nederland produceert geen voortstuwingsmotoren en waterscooters. De keuring met betrekking tot de uitlaatemissies en de CE-markering van deze producten vindt plaats in het land van herkomst. De toepasselijke procedures waarin die richtlijn thans voorziet, zijn dan ook al verricht op het moment dat deze producten op de Nederlandse markt komen. Gezien de aantallen en de seriematige productie van kleine scheepsmotoren zal de kostprijsstijging hiervan als gevolg van de onderhavige maatregelen naar verwachting gering zijn. Bovendien zijn de motoren in de afgelopen jaren reeds sterk in prijs gestegen, voornamelijk doordat deze motoren werden aangepast aan de nieuwe emissienormen. Derhalve is nu geen stijging als gevolg van de nieuwe eisen te verwachten. Wel vindt in Nederland op kleine schaal de ombouw van automotoren tot voortstuwingsmotoren voor pleziervaartuigen plaats. Uiteraard dient in deze gevallen wel keuring plaats te vinden indien deze motoren in de handel worden gebracht. Aan automotoren worden echter al vergelijkbare eisen gesteld zodat voor deze producten slechts een kostenstijging voortkomt uit de keuring.

Met betrekking tot de geluidseisen geldt voor de Nederlandse industrie de situatie dat het overgrote deel van de marktproductie vaartuigen betreft waarvoor, ingevolge bijlage I, deel C, punten 1.2 en 1.4 van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>, alternatieven voor geluidsmeting zijn toegestaan. Dit betekent dat hiervoor niet apart een geluidsmeting dient te worden uitgevoerd. In die gevallen wordt op basis van het getal van Froude en de verhouding vermogen:waterverplaatsing van het betreffende vaartuig of op basis van overeenkomst van de belangrijkste ontwerpkenmerken ervan met die van een gecertificeerd referentievoertuig beoordeeld of het mag worden vermoed te voldoen aan de essentiële geluidseisen. Voor jachten wordt een geringe kostprijsstijging voorzien. Er is echter geen aanleiding om te verwachten dat deze meer dan 1 procent zal bedragen en dat de omzet om die reden zal verminderen. Voor snelle motorboten en andere kleine schepen met een naar verhouding hoog motorvermogen staat als alternatief voor geluidsmeting het aantonen van overeenstemming met een gecertificeerde referentievoertuig open. Naar de verwachting van de pleziervaartindustrie zal slechts in een beperkt aantal gevallen een daadwerkelijke geluidsmeting zijn vereist.

De keuringsinstanties zullen wegens de introductie van nieuwe normen op het gebied van lucht- en geluidsemissies een geringe omzetsijging zien. Omdat in Nederland geen productie van scheepsmotoren plaatsvindt, zullen de extra werkzaamheden van deze instanties vooral op het gebied van geluidsmeting of -berekening liggen. Daadwerkelijke geluidsmeting zal echter slechts in enkele gevallen vereist zijn. Gezien het feit dat de nieuwe emissie-eisen voor Nederland hoofdzakelijk de bouw van pleziervaartuigen betreft en hiervoor goeddeels kan worden volstaan met goedkope alternatieven voor de geluidsmeting, zijn de economische effecten voor de Nederlandse industrie naar verwachting zeer beperkt.

#### *Administratieve lasten voor het bedrijfsleven en oordeel Acta*

Het wetsvoorstel is een één op één implementatie van de wijziging van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>. De hieraan verbonden stijging van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven is onvermijdelijk in verband met de Europeesrechtelijke implementatieverplichting. Met betrekking tot de Wet pleziervaartuigen bestaan de administratieve verplichtingen voor het bedrijfsleven, voor zover van eigen productie sprake is, uit de inspanning voor het inschakelen van een keuringsinstantie, het bijhouden en bewaren

van technische dossiers en het bijvoegen van handleidingen bij de producten. Afhankelijk van de door de fabrikant gekozen toe te passen beoordelingsmodule verschillen de door hem te volgen procedures en daarmee ook zijn administratieve lasten. De beoordelingsmodules waaruit een fabrikant, afhankelijk van het product, de aard en de omvang van de productie, de keus heeft kunnen uiteenlopen van een relatief beperkte procedure voor interne fabricagecontrole (zelfcertificering) tot een uitgebreide procedure voor productkwaliteitsborging. Van de inhoud van de procedures kan geen verlichting worden gegeven aangezien deze bij richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> zijn vastgelegd. In de Nederlandse jachtbouw, die kleinschalig is, wordt doorgaans gebruik gemaakt van zelfcertificering. Hierboven is aangegeven dat de nieuwe eisen ten aanzien van geluids- en uitlaatemissies voor Nederland slechts een beperkt effect inhouden aangezien er binnen Nederland geen eigen productie van voortstuwingsmotoren is, anders dan het op beperkte schaal ombouwen van automotoren die al aan vergelijkbare eisen voldoen, en slechts in een beperkt aantal gevallen een daadwerkelijke geluidsmeting voor een pleziervaartuig vereist zal zijn. Op de totale omvang van de kleine scheepsbouw verwacht de HISWA een kostenstijging, voornamelijk als gevolg van de geluidsemissienormen, van € 600 000,- tot € 1 100 000,-. Keuringen op uitlaatemissies zijn hier niet aan de orde omdat Nederland geen motoren en waterscooters fabriceert. Het aandeel administratieve lasten zal naar verwachting beperkt zijn. Er hoeven ook geen extra handleidingen te worden uitgebracht aangezien nauwelijks omzetteffekten in de kleine schepenbranche worden verwacht. De administratieve handelingen die met de geluidskeuring samenhangen zijn het inschakelen van een keuringsinstantie, het verstrekken van de nodige technische informatie en het bijhouden en archiveren van de betreffende technische dossiers. Hiermee zal per bedrijf naar verwachting 20 uur aan interne handelingen mee gemoeid zijn en 30 uur aan externe handelingen. Uit berekeningen volgens het standaardkostenmodel voor de administratieve lasten volgt dat de gemiddelde interne en externe kosten per bedrijf toenemen met respectievelijk € 180,- en € 600,-. De totale administratieve lastenstijging bedraagt volgens deze berekeningen bij benadering € 156 000,-. Het wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van de keuringsinstanties. In een separate actie zal worden nagegaan hoe de administratieve lasten voor het bedrijfsleven ingevolge de Regeling keuringsinstanties Wet pleziervaartuigen kunnen worden teruggebracht. De mogelijkheden hiertoe betreffen met name de financiële rapportageplicht van de keuringsinstanties en de voorgeschreven wijze van archiveren van documenten. Dit levert volgens het Actieplan administratieve lasten V&W zeevaart een besparing aan administratieve lasten op van € 176 881,-. Verder wordt de uitbreiding van de erkenningsprocedures voor keuringsinstanties met een beoordelingsprocedure voorbereid, zoals in de Regeling keuringsinstanties Wet scheepsuitrusting is geschied, naast de mogelijkheid van accreditering.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten heeft het wetsvoorstel niet geselecteerd voor een toetsing gezien de beperkte gevolgen ervan voor de administratieve lasten van het bedrijfsleven.

#### *Overgangsrecht*

In het wetsvoorstel is de overgangsregeling van de wijzigingsrichtlijn verwerkt. Ingevolge de overgangsbepalingen is het mogelijk om bestaande producten die nu aan de eisen van de Wet pleziervaartuigen voldoen tot 1 januari 2006 in de handel te brengen. Ingevolge de wijzigingsrichtlijn wordt voor waterscooters, compressieontstekings-motoren en viertaktmotoren met een elektrische ontsteking voorgesteld de Wet pleziervaartuigen met ingang van 1 januari 2006 van toepassing te laten zijn. Voor tweetaktmotoren met een elektrische ontsteking wordt

voorgesteld dat dit met ingang van 1 januari 2007 het geval zal zijn. Het is daarnaast ook mogelijk om al eerder aan de nieuwe voorschriften te voldoen.

#### 4. **Artikelsgewijze toelichting**

##### *Artikel I*

###### Onderdeel A

In dit onderdeel wordt het begrippenkader van artikel 1 van de Wet pleziervaartuigen, in verband met de uitbreiding van het toepassingsgebied van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>, op een aantal punten aangepast. Toegevoegd worden definities van de begrippen «voortstuwingsmotor», «fabrikant», «gemachtigde» en «waterscooter». Deze definities zijn integraal overgenomen uit de wijzigingsrichtlijn en geven aan wat in de Wet pleziervaartuigen onder deze begrippen wordt verstaan. De definitie van het begrip «CE-markering» is aangepast zodat deze markering nu ook voortstuwingsmotoren betreft. Het begrip «waterscooter» wordt in het tweede lid van artikel 1 omschreven, maar tevens wordt daar bepaald dat volgens de Wet pleziervaartuigen en de daarop berustende bepalingen onder het begrip «pleziervaartuig» mede waterscooters moeten worden begrepen. Op hoofdlijnen gelden voor het in de handel brengen of in bedrijf stellen van waterscooters dezelfde voorschriften als voor andere pleziervaartuigen. In verband met deze uitbreiding van het begrip «pleziervaartuig» is in de wettekst de term «schip», als alternatief voor «pleziervaartuig», vervangen door «vaartuig» omdat de uiterlijke vorm van een waterscooter niet aansluit bij het beeld van een schip in het spraakgebruik. Dit zou anders wellicht tot misverstanden kunnen leiden.

###### Onderdeel B

Dit onderdeel bevat een aanpassing van de opsomming, in artikel 2 van de Wet pleziervaartuigen, van categorieën vaartuigen die zijn uitgezonderd van de toepassing van die wet. De opsomming sluit volledig aan bij artikel 1, tweede lid, van richtlijn nr. 94/25<sup>2</sup> / EG. De wijzigingen houden verband met de toevoeging van essentiële eisen ten aanzien van waterscooters en geluids- en uitlaatemissionormen voor pleziervaartuigen en voortstuwingsmotoren. Nieuw is ook de uitzondering voor met stoomkracht aangedreven vaartuigen.

###### Onderdeel C

Hiermee wordt het toepassingsbereik van artikel 3 van de Wet pleziervaartuigen uitgebreid tot voortstuwingsmotoren. Aangezien de verplichting dat in de handel te brengen pleziervaartuigen, onderdelen daarvan en voortstuwingsmotoren moeten zijn voorzien van een CE-markering niet ten aanzien van alle voortstuwingsmotoren geldt wordt hier met betrekking tot de markeringsplicht verwezen naar artikel 7, waarin de markeringsplicht nader is uitgewerkt.

Ingrijpend gewijzigde voortstuwingsmotoren en ingrijpend verbouwde vaartuigen worden nu uitdrukkelijk onder de werking van de Wet pleziervaartuigen gebracht.

Richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> geeft omschrijvingen van hetgeen verstaan moet worden onder ingrijpende verbouwingen en wijzigingen van vaartuigen en voortstuwingsmotoren. Aangezien deze definities eerder het karakter van een technische specificatie hebben dan van een begripsomschrijving wordt rechtstreeks verwezen

naar de desbetreffende richtlijnbe­paling. De in bijlage II van de richtlijn bedoelde onderdelen van pleziervaartuigen

mogen in de handel worden gebracht indien zij, voorzien van een CE-markering, tevens vergezeld gaan van zowel een verklaring dat deze onderdelen bestemd zijn om in pleziervaartuigen gemonteerd te worden, overeenkomstig bijlage III, punt b, van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>, als een verklaring van overeenstemming met de bepalingen van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>, overeenkomstig bijlage XV van die richtlijn. Dit is thans zo bepaald in artikel 4, derde lid, van de richtlijn. Tijdens de voorbereiding van dit wetsvoorstel bleek dat inmiddels in het kader van de Commissie van de Europese Gemeenschappen een werkgroep is opgericht om na te gaan of beide verklaringen niet vervangen kunnen worden door één enkel document of mogelijk kunnen worden geschrapt. Vooruitlopend op deze te verwachten verandering worden deze verklaringen niet meer expliciet genoemd in het vierde lid, maar wordt hier verwezen naar artikel 4, derde lid, voorzover in die bepaling is voorzien van aanvullende voorschriften voor het in de handel brengen of als zodanig in gebruik stellen van de desbetreffende onderdelen.

#### Onderdeel D

De werking van dit artikel wordt uitgebreid tot voortstuwingsmotoren, ingrijpend gewijzigde motoren en ingrijpend verbouwde vaartuigen. Voorts wordt niet langer bepaald dat de aanwijzing van de nationale normen die overeenkomen met de geharmoniseerde Europese normen bij ministeriële regeling plaatsvindt. In de praktijk worden de geharmoniseerde normen door het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) voorzien van een Nederlands referentienummer en in de Staatscourant gepubliceerd, waarna deze normen door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden aangewezen. De mogelijkheid van mandatering van deze aanwijzingsbevoegdheid aan het NNI lijkt wenselijk aangezien de aanwijzing niets inhoudelijks toevoegt aan de handelingen van het NNI.

#### Onderdeel E

Het opschrift van paragraaf 1 van hoofdstuk 3 van de Wet pleziervaartuigen wordt in overeenstemming gebracht met de gewijzigde artikelen in deze paragraaf. In deze artikelen, behalve in artikel 7a, wordt systematisch de zinsnede «De fabrikant of diens gemachtigde» opgenomen. Gelet op de definities van de begrippen «fabrikant» en «gemachtigde» in artikel 1, eerste lid, is in deze artikelen een aparte bepaling betreffende de verplichtingen van de gemachtigde niet meer nodig.

#### Onderdeel F

Artikel 5 van de Wet pleziervaartuigen wordt aanzienlijk vereenvoudigd aangezien de rechtstreekse verwijzing hierin naar artikel 8 van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> een opsomming van alle procedures van overeenstemmingsbeoordeling overbodig maakt. Dit is dit thans wel gerechtvaardigd nu de systematiek van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> na ruim zes jaar voldoende is ingeburgerd en inmiddels onder auspiciën van de Europese Commissie een uitvoerige handleiding voor de toepassing en interpretatie van deze richtlijn is verschenen waar ook algemeen gebruik van wordt gemaakt. De toevoeging van enkele nieuwe procedures en de inhoudelijke wijziging van een aantal bijlagen geeft in beginsel geen afwijking van de algemene werkwijze bij de toepassing van de richtlijn.

Voorts wordt artikel 6 van de Wet pleziervaartuigen aangepast in verband met de uitbreiding van het toepassingsgebied van die wet tot voortstuwingsmotoren. Verder wordt de tekst vereenvoudigd door niet meer afzonderlijk naar alle procedures te verwijzen waarin de verklaring

van overeenstemming voorkomt, maar slechts naar bijlage XV van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> waarin deze verklaring nader wordt geregeld.

#### Onderdeel G



In artikel 7 van de Wet pleziervaartuigen worden de voorschriften ten aanzien van het aanbrengen van de CE-markering aangepast aan de uitbreiding van het toepassingsbereik van die wet tot voortstuwingsmotoren. Het derde lid voorziet in een aparte regeling voor de gevallen waarin de beoordeling van overeenstemming plaatsvindt bij reeds gebouwde pleziervaartuigen.

#### Onderdeel H

Met dit onderdeel worden twee artikelen ingevoegd ten behoeve van een herschikking van bestaande voorschriften. Artikel 7a is een specificatie van de algemene voorschriften voor het aanbrengen van de CE-markering in artikel 7. Beoogd wordt zo de leesbaarheid van artikel 7 te verbeteren.

Met de invoeging van artikel 7b worden de verplichtingen van de fabrikant (of diens gemachtigde) met betrekking tot te leveren technische documentatie en zijn bewaarplicht met betrekking tot gegevens en documenten ondergebracht in paragraaf 1 van hoofdstuk 3, betreffende de verplichtingen van de fabrikant of diens gemachtigde, wat indelingstechnisch voor de hand ligt. Voorts wordt de bewaarplicht van de fabrikant of diens gemachtigde minder gedetailleerd beschreven om de toegankelijkheid van dit voorschrift te vergroten.

#### Onderdeel I

Met dit onderdeel wordt het toepassingsbereik van artikel 8 van de Wet pleziervaartuigen uitgebreid tot voortstuwingsmotoren. Voorts wordt de afgifte van certificaten van overeenstemming hier geschrapt omdat deze niet door de keuringsinstanties worden verstrekt maar door de fabrikant. Tot slot wordt bijlage XVI van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> toegevoegd aan de reeks bijlagen waarnaar in het eerste lid wordt verwezen, aangezien dit een nieuwe beoordelingsprocedure is.

#### Onderdeel J

De verwijzing in artikel 12, eerste lid, van de Wet pleziervaartuigen naar bijlage I van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup>, wordt aangepast aan de nieuwe onderverdeling van die bijlage in delen A, B, en C.

#### Onderdeel K

Met dit onderdeel wordt het opschrift van paragraaf 3 van hoofdstuk 3 van de Wet pleziervaartuigen aangepast aan de gewijzigde inhoud van deze paragraaf. Naast een medewerkingsverplichting van de fabrikant of diens gemachtigde jegens de keuringsinstantie wordt in deze paragraaf een bijzondere procedure opgenomen voor de overeenstemmingsbeoordeling van reeds bestaande producten. Deze is toepasselijk in gevallen dat een ander dan de fabrikant of diens gemachtigde deze producten in de handel wil brengen of in bedrijf wil stellen.

In artikel 13 van de Wet pleziervaartuigen wordt de zinsnede «De fabrikant of diens gemachtigde» gehanteerd ter vervanging van een aparte bepaling met betrekking tot de medewerkingsverplichting van de gemachtigde van de fabrikant jegens de keuringsinstantie.

In artikel 14 wordt de toepasselijke procedure geregeld ingeval anderen dan de fabrikant of diens gemachtigde producten in de handel willen brengen of in bedrijf willen stellen, waarvoor nog geen overeenstemmingsbeoordeling heeft plaats gevonden. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij parallelimport van buiten de Europese Unie, maar ook wanneer particulieren een pleziervaartuig van buiten de Europese Unie invoeren of hun voor persoonlijk gebruik gebouwde pleziervaartuig binnen vijf jaar verkopen. In deze gevallen dient een zogenoemd «rapport na de bouw» te worden aangevraagd bij de keuringsinstantie en dienen alle beschikbare documenten en technische dossiers, die betrekking hebben op het voor het eerst in de handel brengen in het land van oorsprong, aan de keuringsinstantie ter beschikking te worden gesteld.

#### Onderdeel L

Met dit onderdeel wordt artikel 15 van de Wet pleziervaartuigen aangepast aan de gewijzigde bepalingen van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> inzake het vrije verkeer van pleziervaartuigen, onderdelen van pleziervaartuigen en voortstuwingsmotoren.

Nieuw zijn de voorwaarden, in het derde lid van artikel 15, waaronder voortstuwingsmotoren zonder CE-markering in de handel mogen worden gebracht of in bedrijf worden gesteld. Deze dienen eveneens vergezeld te gaan van een verklaring van overeenstemming, die echter aanvullende informatie bevat, overeenkomstig bijlage XV, punt 3, van de richtlijn.

#### Onderdeel M

In artikel 16 van de Wet pleziervaartuigen worden enkele tekstaanpassingen aangebracht in verband met de uitbreiding van het toepassingsgebied van die wet tot voortstuwingsmotoren. Voorts wordt dat artikel in die zin gecorrigeerd dat gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen buiten de toepassing ervan worden gebracht. Gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen kunnen namelijk niet aan alle toepasselijke essentiële eisen voldoen en derhalve geen CE-markering dragen.

#### Onderdeel N

De verwijzingen in de verbodsbepalingen van artikel 17 van de Wet pleziervaartuigen worden aangepast in verband met de vernummering van artikelen in die wet ten gevolge van dit wetsvoorstel.

#### Onderdeel O

Met dit onderdeel wordt beoogd om de mogelijkheid te bieden om naast de Scheepvaartinspectie ook andere diensttakken aan te wijzen voor het toezicht op de naleving van de Wet pleziervaartuigen. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan de Douane, die bij de inkleding van producten er tevens op zou kunnen toezien of deze van de toepasselijke markering zijn voorzien, of de Economische Controle Dienst voor het toezicht op het in de handel brengen van producten op werven, verkoopplaatsen en tentoonstellingen.

#### Onderdeel P

Dit onderdeel voorziet in twee overgangstermijnen tot het moment waarop de voorschriften van de Wet pleziervaartuigen van toepassing worden op waterscooters en voortstuwingsmotoren. Voor waterscooters, compressieontstekingsmotoren en viertaktmotoren met elektrische ontsteking is het de bedoeling de voorgestelde wijzigingen met ingang van 1 januari 2006 van toepassing te laten zijn. Voor tweetaktmotoren met

elektrische ontsteking wordt voorgesteld dit een jaar later, met ingang van 1 januari 2007, te doen plaatsvinden. Volgens de overgangsbepalingen van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> geldt ook voor de producten die nu al onder de Wet pleziervaartuigen vallen een overgangstermijn tot 1 januari 2006. In verband daarmee is voorts de toepassing van de voor deze producten relevante wijzigingen uitgesteld. Dit betreft de procedure voor certificering van pleziervaartuigen na de bouw en de toepasselijke keuringsmodules.

Voorts biedt dit onderdeel met het voorgestelde nieuwe artikel 24a de mogelijkheid aan fabrikanten en handelaren om al eerder dan de hierboven genoemde tijdstippen aan de nieuwe eisen van richtlijn nr. 94/25/EG<sup>2</sup> te voldoen. Dit kan met het oog op betere concurrentiemogelijkheden aantrekkelijk zijn.

#### Onderdeel Q

Met dit onderdeel is uitvoering gegeven aan aanwijzing 343, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K. M. H. Peijs

## **Transponeringstabel**

Artikel richtlijn

Implementatie

Artikel 1, eerste lid

Artikel 1, tweede lid Artikel 1, derde lid

Artikel 1, vierde lid Artikel 1, vijfde lid Artikel 1, zesde lid

Artikel 1, zevende lid Artikel 1, achtste tot en met veertiende en zestiende lid Artikel 1, vijftiende lid

Artikel 2

Artikel 3, eerste lid

Artikel 3, tweede lid Artikel 3, derde lid Artikel 3, vierde lid

Artikel 4

artikelen 1, 2 en algemene systematiek van de Wet pleziervaartuigen artikelen 3, 7a en 15

behoeft geen implementatie want beschrijft een interne communautaire procedure artikel 16, eerste lid artikel 16, tweede en vierde lid artikel 5

artikel 7, derde lid artikel 14, derde en vierde lid artikel 7 en artikel 17, vierde lid artikel 1, eerste lid, onderdeel c

artikel 1, eerste lid, onderdeel c artikel 6 en artikel 15, tweede lid behoeft geen implementatie want is tot de Europese Commissie gericht

behoeft geen implementatie want vraagt feitelijke handelingen van de lidstaten artikel 24 considerans

behoeft geen implementatie want vraagt feitelijke handelingen van de lidstaten

strafbaarstelling van overtredingen als economisch delict in de Wet op de economische delicten

## **2. Meer informatie**

- 29669 - Wijziging van de Wet pleziervaartuigen in verband met de invoering van uitlaat- en geluidsemissienormen voor pleziervaartuigen en uitbreiding van de werkingssfeer van die wet tot voortstuwingmotoren van pleziervaartuigen en waterscooters
- COM(2000)639 - Wijziging van Richtlijn 94/25/EG inzake de harmonisatie van nationale wetgeving met betrekking tot pleziervaartuigen
- COM(1992)141 - Harmonisatie van nationale wetgeving met betrekking tot PLEZIERVAARTUIGEN

## **3. Parlementaire Monitor**

Met de Parlementaire Monitor volgt u alle parlementaire dossiers die voor u van belang zijn, op de voet. De monitor signaleert de recent aan deze dossiers toegevoegde documenten en de vergaderingen waarin ze aan de orde komen. U ziet in één oogopslag van elk lopend wetsvoorstel de stand van zaken. Via e-mail-alerts en de nieuwsbrieffunctie zijn u en uw relaties altijd onmiddellijk op de hoogte.

Als u meer wilt weten over de Parlementaire Monitor, bekijk dan de uitgebreide beschrijving op [www.pdc.nl](http://www.pdc.nl) of neem contact met ons op via [info@parlementairemonitor.nl](mailto:info@parlementairemonitor.nl) .

- 
1. Richtlijn 2003/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 2003 tot wijziging van Richtlijn 94/25/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen
  2. Richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lid- Staten met betrekking tot pleziervaartuigen