

Vergaderjaar 2010–2011

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1217

BRIEF VAN STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 september 2011

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 6 fiches aan te bieden dat werd opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

- Fiche 1: mededeling Rio+20: Naar een mondiale groene economie en betere governance (kamerstuk 22 112, nr. 1214)
- Fiche 2: mededeling fraudebestrijdingsstrategie van de Commissie (kamerstuk 22 112, nr. 1215)
- Fiche 3: verordening conservatoir beslag op bankrekeningen (kamerstuk 22 112, nr. 1216)
- Fiche 4: richtlijn voorstel betreffende pleziervaartuigen en waterscooters
- Fiche 5: richtlijn kapitaaleisenraamwerk Banken en Beleggingsondernemingen (CRD IV) (kamerstuk 22 112, nr. 1218)
- Fiche 6: mededeling Europese agenda voor integratie van onderdanen uit derde landen (kamerstuk 22 112, nr. 1219)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
H. P. M. Knapen

Fiche : Richtlijn voorstel betreffende pleziervaartuigen en waterscooters

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende pleziervaartuigen en waterscooters

Datum Commissiedocument

26 juli 2011

Nr. Commissiedocument

COM(2011) 456 definitief

Prelex

[http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/
LexUriServ.do?uri=CELEX:52011PC0456:NL:HTML](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011PC0456:NL:HTML)

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board

http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/documents/index_en.htm

Behandelingstraject Raad

Via de Raadswerkgroep Technische Harmonisatie naar de Raad voor Concurrentievermogen

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

- a) *Rechtsbasis*
Artikel 114 VWEU
- b) *Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement*
Gekwalificeerde meerderheid in de Raad en medebeslissingsrecht EP
- c) *Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*
De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen om een aantal technische bijlagen aan te passen aan voortschrijdende technische kennis en nieuwe wetenschappelijke inzichten (Hoofdstuk VII, artikel 49–52).

2. Samenvatting BNC-fiche

Het voorstel richt zich op pleziervaartuigen en waterscooters. De Commissie wil met dit voorstel de eisen aan motoremissies verder aanscherpen en in lijn brengen met die in de VS, en de verantwoordelijkheden van de bij het ontwerp, de productie en het op de markt brengen van pleziervaartuigen betrokken partijen verhelderen. Uit de impact assessment van de Commissie is gebleken dat een overgangperiode nodig is voor motorfabrikanten.

Nederland kan zich vinden in de rechtsgrondslag van deze richtlijn, en het oordeel over subsidiariteit en proportionaliteit is positief.

Voor burgers en bedrijven is geen sprake van wijziging in administratieve lasten. Voor implementatie van het voorstel is twee jaar tijd vereist. Ten opzichte van het huidige regime bevat het richtlijnvoorstel uit het oogpunt van handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid een aantal belangrijke

verbeteringen. Welke toezichttaken voortvloeien voor de rijksoverheid uit de voorgestelde uitbreiding van het markttoezicht zal nog worden gezien.

Nederland verwelkomt het voorstel van de Commissie. Vereenvoudiging van regelgeving, aanscherping van eisen aan motoremissies, vergroting van de veiligheid, en een beter markttoezicht op pleziervaartuigen en onderdelen daarvoor op de EU-markt, zijn stuk voor stuk beleidsdoelen waar Nederland achter staat.

3. Samenvatting voorstel

• Inhoud voorstel

Het voorstel richt zich op pleziervaartuigen en waterscooters. De Commissie wil met dit voorstel:

- de eisen aan motoremissies verder aanscherpen en in lijn brengen met die in de VS;
- de eisen aan geluidsemissies onveranderd laten;
- de verantwoordelijkheden van de bij het ontwerp, de productie en het op de markt brengen van pleziervaartuigen betrokken partijen verhelderen.

De voorgestelde richtlijn moet de huidige richtlijn (94/25/EG), en de aanpassing daarvan (2003/44/EG), vervangen.

• Impact assessment Commissie

Uit de impact assessment die de Commissie in 2006 heeft laten uitvoeren, bleek dat de verschillende scenario's relatief beperkte milieuvordelen combineerden met nadelen voor met name bedrijven uit het MKB. In een aanvullende impact assessment (2008) is gekeken naar een aantal extra scenario's met een sterke emissiereductie, terwijl tegelijkertijd de gevolgen voor het MKB verzacht worden. Het scenario waarbij (i) de emissiegrenswaarden met de VS worden geharmoniseerd, (ii) een overgangperiode van drie jaar geldt voor alle motorfabrikanten, en (iii) een specifieke overgangperiode geldt van nog eens drie jaar voor motorfabrikanten uit het MKB die vonkontstekingsmotoren van <15 kW in de handel brengen, kwam als beste uit de bus.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

De Commissie baseert de bevoegdheid op artikel 114 VWEU. De interne markt is een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2 VWEU). Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Subsidiariteit: Positief. Als de lidstaten alleen optreden, worden verwoevheden van de interne markt in gevaar gebracht en aangetast doordat het aantal eisen toeneemt, hetgeen hoogstwaarschijnlijk zal leiden tot verwarring voor zowel consumenten als producenten en bovendien marktverstoring werkt

Proportionaliteit: Een richtlijn is een goed instrument om enerzijds de doelen van vereenvoudiging van regelgeving en aanscherping van milieu- en veiligheidseisen te realiseren, en anderzijds een verstoring van de interne markt te voorkomen. De door de richtlijn voorgestelde aanvullingen/ expliciteringen t.o.v. het huidige regime komen de uniforme toepassing (level playing field) en handhaafbaarheid ten goede. Daarbij laat de richtlijn voldoende ruimte aan de lidstaten zelf.

c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

Nederland kan zich vinden in de gemaakte keuzes van onderwerpen voor delegatie van handelingen en voor de keuze van onderwerpen voor uitvoering, omdat het zuiver technische onderwerpen betreft.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

Geen

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden

Geen.

c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger

Pleziervaartuigen zullen wellicht door de strengere eisen aan motoremissies in beperkte mate duurder worden. Hier staat tegenover dat het voorstel gunstig is voor het bedrijfsleven door vereenvoudiging en verdere harmonisering van toelatingseisen. Bovendien leidt het voorstel tot aanzienlijke milieu- en veiligheidswinst en brandstofbesparing.

d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger

De bestaande wet en de daarop gebaseerde besluiten en regelingen moeten worden gewijzigd. Of uit het voorstel andere of meer toezichttaken voor de rijksoverheid voortvloeien, zal nog worden bezien. De eisen aan motoremissies kunnen een positieve bijdrage leveren aan administratieve lastenverlichting voor overheden voor het handhaven van EU-normen voortvloeiend uit de richtlijn voor luchtkwaliteit. Voor burgers is er geen wijziging in administratieve lasten. Grosso modo zullen voor de fabrikanten van (onderdelen van) pleziervaartuigen de administratieve lasten niet wijzigen als gevolg van inhoudelijke veranderingen in de typekeuringseisen.

6. Implicaties juridisch

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

Implementatie van het voorstel vergt in elk geval een wijziging van de Wet pleziervaartuigen in verband met de aanscherping van de voorschriften op diverse punten. Dit betreft het wettelijk begrippenkader, de procedure voor beoordeling na de bouw, het aanbrenge van de CE-markering, een rapportageplicht van de lidstaten aan de Commissie, nieuwe accreditatieregels voor keuringsinstanties en de wijziging van enkele keuringsprocedures. Door de wijziging van de Wet pleziervaartuigen zal mogelijk ook de verwijzing naar die wet in de Wet op de economische delicten moeten worden aangepast. Ook de Regeling keuringsinstanties Wet pleziervaartuigen zal waarschijnlijk moeten worden aangepast in verband met de nieuwe accreditatievoorschriften.

De EU laat de sanctionering van overtreding van de voorschriften over aan de lidstaten. De huidige sanctionering via bestuurlijke maatregelen en de Wet op de economische delicten wordt nader bezien (zie punt 7). Het voorstel heeft geen gevolgen voor de verhouding tussen rijksoverheid en decentrale overheden. De lex silencio positivo is hier niet aan de orde aangezien deze niet van toepassing is op de Wet pleziervaartuigen, en de verlening van een CE-merk voor pleziervaartuigen of onderdelen daarvan geen vergunning is in de zin van de Dienstenrichtlijn.

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

De implementatietermijn van 18 maanden is krap voor wetswijziging. Het zou dan ook beter zijn om deze gelijk te trekken met de invoeringstermijn van twee jaar.

c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Een evaluatiebepaling, naast de vijfjaarlijkse rapportageplicht van de lidstaten aan de Commissie, lijkt dubbelop en is derhalve niet nodig. Aangezien het om verplichte implementatiewetgeving gaat, is het niet aan de lidstaat om de eindigheid ervan te bepalen, en is een horizonbepaling niet aan de orde.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

Ten opzichte van het huidige regime bevat het richtlijnvoorstel uit het oogpunt van handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid een aantal belangrijke verbeteringen:

- de voorgestelde registratieverplichting, die betrekking heeft op de totale keten, is essentieel. In combinatie met de bredere definiëring van de term «distributeur» («elke natuurlijke of rechtspersoon in de toeleveringsketen»), wordt de informatieverschaffing, -doorgifte en traceerbaarheid aanzienlijk verbeterd;
- bij wijziging/aanpassing van producten is een nieuwe conformiteitsbeoordeling noodzakelijk;
- in geval van voortdurende non-conformiteit van een product wordt een uitbreiding van het sanctieregime voorgesteld, onder meer in de vorm van een terugroepregeling.

Ten opzichte van de huidige handhavingspraktijk voorziet het richtlijnvoorstel (hoofdstuk VI) in uitbreiding van het markttoezicht. In het kader van de implementatie zullen de taken en de hiervoor benodigde capaciteit nader worden bepaald.

Om effectief te kunnen handhaven zal bezien worden in hoeverre het bestaande handhavinginstrumentarium in het kader van de Wet pleziervaartuigen adequaat is, dan wel uitbreiding behoeft. Daarbij zal onder meer bezien worden of er aanleiding is voor versterking van de bestuursrechtelijke handhaving, waaronder de bestuurlijke boete.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen

9. Nederlandse positie

Nederland verwelkomt het voorstel van de Commissie. Vereenvoudiging van regelgeving, aanscherping van eisen aan motoremissies, vergroting van de veiligheid, en een beter markttoezicht op pleziervaartuigen en onderdelen daarvoor op de EU-markt, zijn stuk voor stuk beleidsdoelen waar Nederland achter staat. De aanscherping van de eisen aan motoremissies, die een harmonisatie inhoudt met de in de VS sinds eind 2010 geldende eisen, stemt tot tevredenheid. Door de aanscherping van veiligheidseisen en eisen aan motoremissies op EU-niveau te regelen, en door de harmonisatie met de in de VS geldende eisen, wordt bijgedragen aan een gelijk speelveld. Dit is van groot belang voor de Nederlandse industrie. Nederland heeft echter bedenkingen bij het voorgestelde tijdspad. Voor eisen aan motoremissies die in de VS reeds gelden, behoeft in Europa geen *overgangsregeling* te gelden. Die kunnen tegelijk met het

van kracht worden van de richtlijn in werking treden, zonder dat daardoor fabrikanten in moeilijkheden komen.