

Vergaderjaar 1995–1996

24 689

Regels met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen (Wet pleziervaartuigen)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 1 juli 1996

Het verheugt ondergetekende dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, onder het voorbehoud dat de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zijn beantwoord, de openbare beraadslaging over dit wetsvoorstel genoegzaam voorbereid acht.

1. Algemeen

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoe het in zijn algemeenheid is gesteld met de veiligheid van pleziervaartuigen.

Ter toelichting mag allereerst dienen dat richtlijn nr. 94/25/EG van het Europees Parlement en van de Raad van de Europese Unie van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lid-Staten met betrekking tot pleziervaartuigen (PbEG L 164) (verder: de richtlijn) en het daarop gebaseerde voorstel voor de Wet pleziervaartuigen het resultaat zijn van een lang gekoesterde wens van o.a. de Nederlandse bedrijfstak voor de pleziervaart om de handelsbelemmeringen binnen de Europese Unie weg te nemen. In het bijzonder bij de export naar Italië en Frankrijk ondervond men belemmeringen ten gevolge van uiteenlopende veiligheidseisen. De overkoepelende organisatie van producenten-organisaties, de International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA), waarvan o.a. de Nederlandse HISWA lid is, heeft tegen deze achtergrond in 1990 bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen een verzoek ingediend om te komen tot een EG-richtlijn tot harmonisatie van de veiligheidseisen voor pleziervaartuigen. De richtlijn is opgesteld in samenspraak met vertegenwoordigers van de overheden van de lid-staten, deskundigen uit de industrie, consumentenvertegenwoordigers en classificatie-instellingen. Het hoofddoel van de richtlijn was het wegnemen van handelsbelemmeringen, door het regelen van diverse veiligheids-onderwerpen. Conform de opzet van de zgn. «nieuwe aanpak»-richtlijnen zijn deze vastgelegd in een aantal essentiële eisen. De regeling van deze veiligheidseisen komt uiteraard ook de veiligheid bij het gebruik van pleziervaartuigen ten goede. De richtlijn stelt geen eisen ten aanzien van het gebruik of het onderhoud van pleziervaartuigen, dan wel het toezicht daarop. Het mag tegen deze achtergrond duidelijk zijn dat de richtlijn niet

is opgesteld omdat de bestaande pleziervaartuigen onveilig zijn. De primaire drijfveer om tot deze richtlijn te komen is dan ook het wegnemen van handelsbelemmeringen geweest. De rechtsbasis van de richtlijn is artikel 100A van het EG-verdrag. Deze verdragsbepaling heeft betrekking op de harmonisatie van de wetgeving in de lid-staten met het oog op de instelling en de werking van de interne markt. De veiligheid van pleziervaartuigen in het algemeen, geeft mij geen bijzondere reden tot zorg, zoals ook mag blijken uit het gegeven dat momenteel in Nederland geen technische eisen voor pleziervaartuigen gelden en evenmin voornemens bestonden om deze te gaan stellen.

Deze leden vroegen of er een indicatie kan worden gegeven van de omvang van de ongelukken die jaarlijks plaatsvinden. Zij wensten voorts te vernemen om wat voor ongelukken het hier doorgaans handelt en zij vroegen in hoeverre het wenselijk is nadere regels te stellen met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen die zich momenteel al op de Nederlandse scheepvaartwegen bevinden. Ook informeerden zij of de huidige algemene veiligheidssituatie bevredigend is of dat nieuwe regelgeving noodzakelijk wordt geacht.

Ten aanzien van de vraag naar de soort en de omvang van ongevallen met pleziervaartuigen kan het volgende worden meegedeeld. Uit het jaarverslag «Kerninformatie scheepsongevallen» over 1994 (de cijfers over 1995 zijn nog niet beschikbaar) van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van mijn ministerie, blijkt dat voor de scheepscategorie recreatievaart de volgende aantallen ongevallen naar aard geregistreerd zijn:

- aanvaring met een ander schip: 95 ongevallen, waarbij 4 gewonden;
- aanvaring met een object: 29 ongevallen, waarbij geen gewonden;
- niet aanvaring: 51 ongevallen, waarbij 5 gewonden (waarvan 1 bij brand).

De verdeling naar ongevallen per betrokken scheepscategorie is als volgt:

- uitsluitend recreatievaart: 103 ongevallen;
- recreatievaart en binnenvaart (vrachtvervoerend): 41 ongevallen;
- recreatievaart en zeevaart (vrachtvervoerend): 6 ongevallen.

Hierbij moet bedacht worden dat volgens het genoemde jaarverslag de dekkingsgraad van de registratie van ongevallen ca. 44% is.

Zoals hierboven reeds gezegd, is het hoofddoel van de richtlijn het wegnemen van handelsbelemmeringen, veroorzaakt door het uiteenlopen van technische eisen. Bij het opstellen van de richtlijn en het onderhavige wetsvoorstel is slechts zijdelings gekeken naar de huidige ervaringen met de specifieke veiligheidssituatie van pleziervaartuigen.

Ook in de watersportsector zelf bestaat uiteraard aandacht voor mogelijke onveilige situaties. Zo komt er bijvoorbeeld elk jaar bij de aanvang van het nieuwe watersportseizoen een klein aantal ongevallen voor met gas-installaties aan boord van pleziervaartuigen. De ANWB en HISWA Vereniging hebben op vrijwillige basis een gas-keuringstraject opgezet, waarbij periodiek een controle van de gasinstallatie door een erkende gasinstallateur plaatsvindt. De daarbij gehanteerde technische voorschriften sluiten geheel aan bij de richtlijn en het wetsvoorstel.

De veiligheidssituatie van het scheepvaartverkeer wordt overigens niet uitsluitend bepaald door de technische eisen die aan de vaartuigen worden gesteld. Een andere belangrijke factor is de geldende verkeersreglementering (voor de binnenwateren in het bijzonder het Binnenvaart-politiereglement en het Rijnvaartpolitiereglement 1995), vastgesteld bij en

krachtens de Scheepvaartverkeerswet. Op dit terrein vindt regelmatig bijstelling van de geldende wetgeving plaats. Zo is de scheepvaartverkeersreglementering recent geactualiseerd. Voor de zeescheepvaartwegen is van belang dat begin 1996 het Scheepvaartreglement territoriale zee is vastgesteld. Nadat daarover voldoende voorlichting is gegeven, zal dit geheel nieuwe (en voor zover op dit moment valt te overzien tevens laatste) scheepvaartreglement eind 1996 in werking kunnen treden. Tevens kan in dit verband worden gewezen op het wetsvoorstel tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet dat in mei 1996 bij de Tweede Kamer is ingediend (kamerstukken 1995/96, 24 753, nrs. 1 e.v.), waarin de bepalingen met betrekking tot het varen onder invloed worden aangescherpt.

Voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer is adequate regelgeving uiteraard niet voldoende. Nog belangrijker is een voldoende kennis en toepassing van deze regelgeving door de verkeersdeelnemers. De verplichting tot het hebben van een (klein of groot) vaarbewijs – vastgelegd in de Binnenschepenwet – vormt in dezen een belangrijke garantie.

Voor zover op dit moment valt te overzien bestaat er geen behoefte aan nadere, uitgebreide regelgeving op dit terrein. In het algemeen is de veiligheidssituatie in voldoende mate bevredigend. Wel zijn er enkele voorstellen tot wijziging van de Binnenschepenwet – ten dele gebaseerd op een EG-richtlijn met betrekking tot het vaarbewijs voor de bedrijfsmatige vaart – in voorbereiding. Deze voorstellen zullen er o.a. toe strekken enkele knelpunten in het bestaande systeem ten aanzien van de vaarbewijsplicht weg te nemen. Daarnaast wordt de verkeersveiligheidssituatie te water uiteraard nauwlettend gevolgd en zal – waar dit nodig mocht blijken – bijstelling en aanvulling van de geldende regelgeving worden voorgesteld.

De leden van de CDA-fractie vroegen of met dit wetsvoorstel de harmonisatie van de veiligheidseisen voor pleziervaartuigen in alle EU-landen wordt gerealiseerd.

De richtlijn beoogt harmonisatie van bestaande nationale bepalingen met betrekking tot de veiligheidskenmerken van in het bijzonder de constructie van pleziervaartuigen. De richtlijn moet primair gezien worden als een instrument om geleidelijk (uiterlijk op 16 juni 1998) alle belemmeringen voor het functioneren van de interne EU-markt voor pleziervaartuigen en onderdelen daarvan weg te nemen. De essentiële eisen – opgenomen in bijlage I bij de richtlijn – omvatten dan ook alleen die eisen die noodzakelijk zijn voor een vrij verkeer van pleziervaartuigen. Aan deze essentiële eisen wordt voldaan als is voldaan aan de geharmoniseerde Europese normen die betrekking hebben op die eisen. Deze normen worden binnen de reguliere internationale normalisatie-organisatie (ISO/IEC) opgesteld. Daarnaast werken de desbetreffende aangemelde keuringsinstanties samen in een overleg op Europees niveau tussen deze instanties (de zgn. Recreational Craft Sectoral Group (RSG)). De RSG heeft o.a. tot doel te bezien wat de invulling van de essentiële eisen moet zijn bij het (vooralsnog) ontbreken van een norm. De RSG geeft ter informatie van de gehele Europese branche hierover regelmatig een leidraad uit. Door de keuze van het instrument van een EG-richtlijn zijn alle EU-lidstaten verplicht een en ander te implementeren in hun nationale wetgeving. De vraag van de aan het woord zijnde leden kan derhalve bevestigend worden beantwoord.

De aan het woord zijnde leden wensten te vernemen of de datum van invoering van de voorschriften in alle landen gelijk is.

De datum van implementatie van de richtlijn in de nationale wetgeving van de EU-lid-staten is voor alle lid-staten gelijk. Deze is 16 juni 1996. Gedurende de overgangstermijn van 16 juni 1996 tot 16 juni 1998 geeft de richtlijn de lid-staten de mogelijkheid het bestaande systeem, voor zover dat op 16 juni 1994 van toepassing was, parallel aan de werking van het systeem van de richtlijn te handhaven. Na 16 juni 1998 kan het op de markt brengen van produkten vallend onder de richtlijn alleen nog indien zij overeenstemmen met de eisen van de richtlijn. Alleen die produkten zijn tussen de lid-staten vrij verhandelbaar. Het is primair de Europese Commissie die toeziet op een tijdige implementatie van de richtlijn in de lid-staten.

Deze leden vroegen vervolgens hoe na 16 juni 1998 het opheffen van de handelsbelemmeringen wordt gerealiseerd.

De opheffing van de handelsbelemmeringen wordt in wezen gerealiseerd door de markt zelf. Vanaf heden zullen nieuwe dan wel vernieuwde produkten worden geproduceerd, die voldoen aan de eisen van de richtlijn. Vanaf 16 juni 1998 kunnen in alle lid-staten uitsluitend produkten op de markt worden gebracht en in bedrijf worden gesteld die aan de gestelde eisen voldoen. Aangezien deze produkten binnen de Europese Unie vrij verhandelbaar zijn, zijn daarmee tevens de bestaande handelsbelemmeringen weggenomen.

De leden van de CDA-fractie vroegen voorts of dit betekent dat pleziervaartuigen die voor 16 juni 1998 op de markt zijn gebracht, bij verhandeling altijd voorzien dienen te zijn van een CE-markering. Of, zo vragen deze leden, is dat alleen noodzakelijk bij verhandeling naar het buitenland?

De overgangsbepaling in de richtlijn houdt in dat de lid-staten kunnen toestaan dat in het tijdvak van 16 juni 1996 tot en met 16 juni 1998 op hun grondgebied pleziervaartuigen in de handel kunnen worden gebracht en in gebruik kunnen worden gesteld, die voldoen aan de voorschriften die op 16 juni 1994 op hun grondgebied van kracht zijn. Aangezien in Nederland op 16 juni 1994 voor pleziervaartuigen geen technische voorschriften in de zin van de richtlijn golden, behoeven de eisen van de richtlijn tot 16 juni 1998 niet toegepast te worden op pleziervaartuigen die in Nederland in de handel worden gebracht of in gebruik worden gesteld. Pleziervaartuigen die voor 16 juni 1998 in de handel zijn gebracht of in gebruik zijn gesteld, hoeven bij verhandeling binnen Nederland derhalve niet voorzien te zijn van een CE-markering. Bij verhandeling in of naar lid-staten die wel technische eisen voor pleziervaartuigen kenden op 16 juni 1994 geldt dit voor pleziervaartuigen die voor 16 juni 1996 in de handel zijn gebracht of in gebruik zijn gesteld, tenzij de desbetreffende produkten voldoen aan de technische eisen die op 16 juni 1994 in die lid-staten van kracht waren.

Om het mogelijk te maken dat in Nederland gevestigde fabrikanten of importeurs naar de laatstgenoemde groep lid-staten kunnen exporteren, zonder dat zij behoeven aan te tonen aan de technische eisen te voldoen die voorheen in die lid-staten golden, dienen zij in staat zijn op een wijze conform de richtlijn CE-markeringen van overeenstemming op hun produkten aan te brengen en verklaringen van overeenstemming bij het produkt te voegen. Daartoe is een ministeriële regeling (Regeling pleziervaartuigen (Stcrt. 1996, 112)) vastgesteld. Deze is op 16 juni 1996 in werking getreden. Op basis van de Regeling pleziervaartuigen is een tweetal keuringsinstanties aangewezen. Deze regeling stelt fabrikanten in staat om – na het volgen van de desbetreffende keuringsprocedure –

desgewenst CE-markeringen van overeenstemming op hun produkten aan te brengen.

De leden van de CDA-fractie informeerden voorts of het denkbaar is dat er na verloop van tijd een verschil bestaat tussen de gekeurde en de niet-gekeurde pleziervaartuigen, zowel met betrekking tot de handel, als met betrekking tot het toelaten van pleziervaartuigen op recreatiewateren.

Zoals hierboven al aangegeven, ontstaat er ten aanzien van de handel slechts in zoverre een verschil tussen pleziervaartuigen zonder en met CE-markering, dat de eerste categorie tot 16 juni 1998 in Nederland op de markt gebracht mag worden. In een aantal andere EU-lid-staten is dat niet meer mogelijk vanaf 16 juni 1996, tenzij de desbetreffende produkten voldoen aan de aldaar op 16 juni 1994 geldende eisen. Voor alle andere vaartuigen geldt dat zij – op de markt gebracht voor 16 juni 1996 zonder CE-markering en na 16 juni 1998 met CE-markering – binnen de EU vrij verhandelbaar zijn. De richtlijn (en het wetsvoorstel) hebben als aangrijpingspunt het moment waarop het pleziervaartuig op de markt wordt gebracht of in bedrijf wordt gesteld. De verplichting om een CE-markering te hebben geldt dus niet voor de vóór 16 juni 1996 of 1998 in gebruik zijnde pleziervaartuigen. Ten aanzien van de toelating op de recreatiewateren zal het al dan niet voorzien zijn van een CE-markering derhalve geen verschil uitmaken.

De leden van de CDA-fractie vroegen of de vergoedingen voor de beoordelingen door keuringsinstanties in rekening worden gebracht aan de fabrikanten.

De door de keuringsinstanties te hanteren tarieven zullen inderdaad aan de fabrikanten in rekening worden gebracht. Bij de aanwijzing van de keuringsinstanties op grond van het wetsvoorstel zal een maximum-tarief worden bepaald. Artikel 8, eerste lid, van het wetsvoorstel, geeft daarvoor de basis. Gezien het feit dat er naar verwachting ten minste drie of vier keuringsinstanties zullen worden aangewezen, vertrouw ik erop dat deze tarieven als gevolg van de concurrentie tussen de verschillende keuringsinstanties voor de fabrikanten aanvaardbaar zullen zijn.

De leden van de CDA-fractie wensten te vernemen hoe dat in andere Europese landen wordt geregeld en vroegen of een en ander concurrentievervalsend kan werken, te weten als vorm van staatssteun.

Het valt niet te verwachten dat door middel van (eventueel als gevolg van de inzet van staatsmiddelen te lage) tarieven van keuringsinstanties (staats)steun wordt verleend aan de fabrikanten van pleziervaartuigen. Het is de bedoeling – en voor zover bekend wordt daar ook door de EU-lid-staten naar gestreefd – om uitsluitend private organisaties als keuringsinstantie aan te wijzen. Deze private organisaties zullen uit een oogpunt van bedrijfsvoering genoodzaakt zijn ten minste kostendekkend te opereren. Op dit moment is bekend dat alleen Spanje, bij gebrek aan geschikte private organisaties, de Spaanse scheepvaartinspectie als keuringsinstantie zal aanwijzen. Over de tarieven die door de Spaanse scheepvaartinspectie voor deze werkzaamheden zullen worden berekend is nog niets bekend. De aanwijzing door Nederland van de Scheepvaartinspectie als keuringsinstantie is slechts tijdelijk. Zodra er enkele private organisaties met voldoende capaciteit kunnen worden aangewezen, zal de aanwijzing van de Scheepvaartinspectie worden beëindigd. Overigens berekent de Nederlandse Scheepvaartinspectie voor deze werkzaamheden kostendekkende tarieven, zodat ook hier geen sprake is van een steunmaatregel.

De leden van de CDA-fractie wensten te vernemen hoe de keuring georganiseerd wordt. Wordt er één keuringsinstantie in Nederland opgericht of meer dan één?

Er zal in Nederland meer dan één keuringsinstantie worden aangewezen. Alle keuringsinstanties die aan de voorwaarden van de Wet pleziervaartuigen (en de richtlijn) voldoen, worden aangewezen. Door middel van het verbinden van voorschriften aan de aanwijzing van die keuringsinstanties zal een maximum worden gesteld aan de in rekening te brengen tarieven. In die voorschriften zullen tevens verplichtingen worden opgelegd ten aanzien van het volgen van een uniforme, op centraal niveau bepaalde interpretatie van de technische normen die de richtlijn oplegt.

De aan het woord zijnde leden vroegen voorts of scheepsfabrikanten eigen keurmeesters in huis mogen hebben.

De scheepsfabrikanten mogen niet zelf in een eigen keuringsinstantie in de zin van dit wetsvoorstel voorzien. Het EG-typeonderzoek, de produkt-kwaliteitswaarborging, de produktkeuring en de volledige kwaliteitswaarborging dienen volgens de richtlijn plaats te vinden door of onder toezicht van een daartoe door de lid-staat aangewezen onafhankelijke deskundige keuringsinstantie. Voor de categorie pleziervaartuigen waarbij volstaan kan worden met een interne fabricagecontrole en een verklaring van de fabrikant dat wordt voldaan aan de eisen van de richtlijn, mag de fabrikant zelf op het desbetreffende produkt de CE-markering van overeenstemming aanbrengen en de schriftelijke verklaring van overeenstemming opstellen. Indien gebruik gemaakt wordt van geharmoniseerde normen is hierbij voor bepaalde kleinere vaartuigen van bepaalde ontwerpcategorieën geen keuringsinstantie benodigd (zie bijlage V van de richtlijn). In dit geval zijn overigens voor sommige pleziervaartuigen voor bepaalde onderdelen wel berekeningen of beproevingen door een keuringsinstantie vereist (zie bijlage VI van de richtlijn). Een en ander is geregeld in artikel 5, vierde, vijfde en zesde lid, van het wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie informeerden of het een systeem als bij de APK-keuringen wordt.

APK-keuringen worden, zoals bekend, verricht door daartoe aangewezen garages. Het systeem van het wetsvoorstel is enigszins anders, omdat de keuringsinstanties onafhankelijke natuurlijke of rechtspersonen zijn, die zelf niet bij de fabricage van of de handel in pleziervaartuigen zijn betrokken. Garages die APK-keuringen verrichten zijn uiteraard in de regel niet betrokken bij de fabricage van auto's, maar wel bij het onderhoud van en (veelal) de handel in auto's. De hoofddoelstelling van de APK-keuring is de veiligheid van het wegverkeer en niet het wegnemen van handelsbelemmeringen op de interne markt.

Deze leden informeerden hoe daarbij de relatie tussen de Scheepvaartinspectie en de keuringsinstanties is.

De Scheepvaartinspectie houdt toezicht op de naleving van het bij of krachtens het onderhavige wetsvoorstel bepaalde. Nederland dient als EU-lid-staat te kunnen instaan voor een juiste naleving van de richtlijn en zich daarvoor de benodigde instrumenten te verschaffen. Een van de belangrijkste onderdelen van het toezicht zal bestaan uit het toezicht op een juiste taakuitoefening door de keuringsinstanties. Gezien het feit dat de Scheepvaartinspectie de meest deskundige overheidsinstantie op het terrein van veiligheidsvoorschriften voor zee- en binnenschepen is, en gezien deze deskundigheid het meest in aanmerking komt voor het houden van toezicht op de keuringsinstanties, is ervoor gekozen de

ambtenaren van de Scheepvaartinspectie te belasten met het houden van toezicht op de naleving van hetgeen bij of krachtens het wetsvoorstel wordt geregeld. De Scheepvaartinspectie is weliswaar op grond van de Regeling pleziervaartuigen tijdelijk zelf als keuringsinstantie aangewezen, maar hier is sprake van een tussenoplossing. De aanwijzing van de Scheepvaartinspectie als keuringsinstantie zal zo mogelijk vóór, en uiterlijk gelijktijdig met de inwerkingtreding van het wetsvoorstel worden beëindigd.

In de praktijk zal het door de Scheepvaartinspectie uit te oefenen toezicht naar verwachting overigens in hoofdzaak achteraf kunnen plaatsvinden. Voorafgaand aan de aanwijzing van een keuringsinstantie is deze vrijwel in alle gevallen beoordeeld door de Raad voor Accreditatie. Een dergelijke beoordeling garandeert een bepaald kwaliteitsniveau van de keuringsinstantie. Desalniettemin blijft het uiteraard mogelijk dat de Scheepvaartinspectie, op grond van klachten uit de sector of uit eigen waarneming, constateert dat een keuringsinstantie zijn werkzaamheden niet naar behoren verricht. In dat geval behoort een intrekking van de aanwijzing tot de mogelijkheden.

De leden van de CDA-fractie vroegen of de keuring jaarlijks of vijfjaarlijks herhaald moet worden.

De keuring is éénmalig en vindt – volgens het systeem van de richtlijn – plaats voorafgaand aan het op de markt brengen of in bedrijf stellen van het pleziervaartuig. Van een herhaling van de keuring is derhalve geen sprake.

De aan het woord zijnde leden wensten te vernemen of er overleg is geweest met de fabrikanten en of deze denken dat het mogelijk is om binnen twee jaar zodanig om te schakelen, dat zij aan de gestelde veiligheidskenmerken kunnen voldoen en tevens of op de rompen een fabriekscode kan zijn aangebracht.

Tijdens de totstandkoming van het onderhavige wetsvoorstel is nauw samengewerkt met een vertegenwoordiging van de producenten van pleziervaartuigen, te weten HISWA Vereniging. Deze organisatie van producenten is vanaf het begin betrokken geweest bij de totstandkoming van de richtlijn. Verwacht wordt dat de Nederlandse fabrikanten in het algemeen voor 16 juni 1998 aan de gestelde veiligheidseisen kunnen voldoen. De HISWA Vereniging is aangewezen als instantie om fabrieks-codes aan te wijzen. Deze zijn tijdig voor alle fabrikanten beschikbaar.

De leden van de CDA-fractie informeerden in hoeverre de Nederlandse fabrikanten op dit moment al voldoen aan de feitelijke veiligheidskenmerken.

Nederland kent momenteel geen nationale regelgeving van overheidswege met betrekking tot veiligheidseisen voor pleziervaartuigen. Voor de praktijk ten aanzien van wedstrijdboten zijn overigens de veiligheidseisen die worden gesteld binnen de wedstrijdreglementen van het KNWV van belang. Zoals reeds gezegd zijn de producenten betrokken geweest bij de totstandkoming van de richtlijn en van het wetsvoorstel. De producentenorganisaties houden zich ook bezig met het tot stand brengen van de geharmoniseerde normen. Uit de contacten met de organisaties is gebleken dat bij de fabricage van pleziervaartuigen in Nederland momenteel naar verwachting vrijwel geheel voldaan wordt aan de essentiële eisen uit de richtlijn. Dat is nog niet algemeen het geval ten aanzien van de eisen betreffende het vastleggen van de technische keuzes in een technisch dossier en het beproeven van de producten volgens de

op basis van de richtlijn vastgestelde geharmoniseerde normen. Aan de fabrikanten is in de afgelopen twee jaar door de HISWA Vereniging, daartoe mede in staat gesteld door en in nauwe samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken, in het kader van het project Europese Regelgeving Pleziervaartuigen (ERP), voorlichting gegeven over de inhoud en de gevolgen van de richtlijn.

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom er behoefte is aan een nieuwe wet, te meer omdat Nederland nu geen richtlijnen kent.

Bij de voorbereiding van de implementatie van de richtlijn kwam, zoals in de memorie van toelichting is uiteengezet, als eerste de vraag aan de orde hoe de richtlijn systematisch in de Nederlandse wetgeving zou moeten worden ondergebracht. Het bleek dat implementatie van de richtlijn in de Schepenwet of de Binnenschepenwet om verschillende redenen niet mogelijk was. Daarbij was het grootste obstakel dat deze wetten zich niet richten tot de fabrikant van een vaartuig, maar tot de gebruiker. Daarbij komt nog dat een dubbele regeling (voor zeegaande pleziervaartuigen in de Schepenwet en voor andere pleziervaartuigen in de Binnenschepenwet) tot onoverzichtelijkheid en afbakeningsproblemen leidt. Ten slotte is de Schepenwet een Rijkswet, die ook geldt in de Nederlandse Antillen en Aruba. De EG-richtlijn geldt uitsluitend in Nederland, zodat een complexe differentiatie binnen de Schepenwet noodzakelijk zou zijn geweest. Ook in andere wetten (de Warenwet en de Wet gevaarlijke werktuigen) bleek implementatie van de richtlijn niet mogelijk. Het eventueel uitbreiden van de reikwijdte van de genoemde wetten met (een specifieke categorie) vervoermiddelen, zou tot een zeer onoverzichtelijke en complexe structuur hebben geleid. Gezien de aard van de te implementeren voorschriften is het onontkoombaar dat daarvoor een formele wet noodzakelijk is, zodat gekozen diende te worden voor een afzonderlijke formeel-wettelijke regeling.

Zij vroegen of, als een nieuwe wet nodig is, het dan niet noodzakelijk is om een bestaande wet in te trekken, dan wel om de reikwijdte van bestaande wetten navenant in te perken.

De richtlijn bevat voorschriften welke niet bij of krachtens een andere bestaande wet of wetten zijn geregeld, vandaar dat intrekking dan wel inperking van de reikwijdte van een of meer wetten niet nodig is. De Schepenwet noch de Binnenschepenwet bevatten technische eisen voor (niet bedrijfsmatig gebruikte) pleziervaartuigen.

Zij informeerden voorts of er overleg is geweest met de sector over het onderhavige wetsvoorstel en zo ja, welke resultaten dit overleg heeft opgeleverd.

Over het onderhavige wetsvoorstel is, zoals hierboven reeds vermeld, overleg gevoerd met HISWA Vereniging, alsmede met organisaties van gebruikers van pleziervaartuigen, te weten de ANWB en het KNWV. Dit overleg heeft geresulteerd in overeenstemming over het onderhavige wetsvoorstel.

De leden van de VVD-fractie informeerden of het wetsvoorstel leidt tot extra lasten dan wel heffingen voor producent, handel en consument.

In het wetsvoorstel worden verplichtingen opgelegd aan de fabrikant van pleziervaartuigen, zijn gemachtigde of een ieder die pleziervaartuigen in de handel brengt of in bedrijf stelt. Voor de producent van pleziervaartuigen en de handel zullen derhalve extra lasten ontstaan. Deze bestaan uit het (moeten) voldoen aan de technische eisen en de verplichte

inschakeling (tegen betaling) van een keuringsinstantie. Dit kan de kostprijs van een pleziervaartuig voor de consument beïnvloeden. Anderzijds krijgen de producenten en exporteurs van pleziervaartuigen eenvoudig toegang tot de gemeenschappelijke Europese markt. De vergroting van de omzet door grotere exportmogelijkheden en de concurrentie met andere Europese fabrikanten, kunnen uiteraard ook een neerwaarts effect op de prijzen hebben. Naar verwachting wegen de laatstgenoemde voordelen van het wetsvoorstel ruimschoots op tegen de genoemde nadelen.

Zij vroegen voorts of er extra administratieve lasten voor de sector zullen worden veroorzaakt.

De richtlijn bevat enkele verplichtingen voor de fabrikant die, afhankelijk van de bestaande praktijk, tot een verhoging van de administratieve lasten kunnen leiden. De belangrijkste daarvan is dat de fabrikant, conform bijlage XIII van de richtlijn, bepaalde technische documentatie van zijn produkt moet samenstellen en deze moet bewaren gedurende een periode die tien jaar na vervaardiging van het laatste produkt afloopt. Deze verplichting vloeit voort uit de noodzaak te kunnen controleren of de fabrikant bij de produktie aan alle technische voorschriften heeft voldaan. Voorts dient bij een produkt dat bestemd is om door anderen te worden afgebouwd een verklaring van de fabrikant te worden gevoegd die aangeeft dat afbouw door anderen zal geschieden.

De leden van de VVD-fractie vroegen of aangegeven zou kunnen worden tot welke feitelijke wijzigingen het wetsvoorstel zal leiden, hoe de huidige gang van zaken in Nederland verloopt en welke instanties daarbij betrokken kunnen zijn.

Voor het antwoord op deze vraag verwijst ondergetekende naar het antwoord op de laatste vraag onder «Algemeen», van de leden van de CDA-fractie, zoals dat hierboven is weergegeven.

Deze leden vroegen voorts naar kwantitatieve gegevens over produktie, export en import van pleziervaartuigen in Nederland.

In antwoord op deze vraag zijn hieronder de gegevens vermeld zoals deze over 1994 en 1995 zijn vastgelegd door het Centraal Bureau voor de Statistiek.

	1994		1995	
	aantal:	waarde:	aantal:	waarde:
- Nieuwbouw	381	442,4 mln.	321	370,5 mln.
- Export	2 563	437,7 mln.	2 187	359,2 mln.
- Import	4 916	162,2 mln.	4 861	114,2 mln.

Bij de cijfers betreffende nieuwbouw-schepen moet opgemerkt worden dat het daarbij gaat om gegevens van bedrijven met meer dan 20 werknemers. Binnen de pleziervaartuigen-branche heeft ruim tweederde van de ca. 730 ondernemingen een bezetting van maximaal vijf personen. Circa 30% van deze ondernemingen houdt zich uitsluitend bezig met reparatie en onderhoudswerkzaamheden. De gegevens betreffende export en import hebben betrekking op pleziervaartuigen die onder de reikwijdte van het wetsvoorstel vallen.

De leden van de VVD-fractie vroegen welke consequenties verbonden zijn aan de beperking van de reikwijdte van het wetsvoorstel tot plezier-

vaartuigen met een maximum romplengte van 24 meter. Is het niet zo – zo merkten deze leden op – dat in Nederland juist veel grotere luxe jachten worden gebouwd en deze ook worden geëxporteerd. Wat zijn de gevolgen van het wetsvoorstel voor deze deelmarkt?

De vraag welke consequenties de beperking heeft van een maximum van 24 meter romplengte noodzaakt wellicht eerst deze keuze toe te lichten. Vaartuigen onder de 24 meter vallen niet onder het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275). Als gevolg hiervan heeft de overkoepelende brancheorganisatie (International Council of Marine Industry Associations) een aparte standaardisatie-commissie opgericht voor vaartuigen onder de 24 meter. Het is – zoals gezegd – deze organisatie die bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen het verzoek heeft ingediend om te komen tot een richtlijn die de handelsbelemmeringen in de sector juist voor deze groep vaartuigen zou wegnemen. Voor de grotere luxe jachten geldt vaak dat deze individueel voor een opdrachtgever worden gebouwd, waarbij vrijwel steeds gebruik gemaakt wordt van classificatie-instellingen die voor deze vaartuigen eigen regels hebben ontworpen. Voor deze deelmarkt heeft het wetsvoorstel geen gevolgen.

Voorts vroegen deze leden waarom bijzondere vaartuigen met motoraandrijving, zoals waterscooters, luchtkussen-voertuigen en draagvleugelboten, niet onder het wetsvoorstel vallen. Naar hun mening ligt het voor de hand alle motoraangedreven vaartuigen onder het wetsvoorstel te laten vallen.

De bijzondere vaartuigen, zoals waterscooters (ook wel jet-ski's genoemd), luchtkussen-voertuigen en draagvleugelboten vallen, los van het feit dat zij motoraandrijving hebben, buiten de richtlijn als gevolg van de omstandigheid dat zij niet aan sommige essentiële eisen kunnen voldoen. De behoefte om ook deze vaartuigen onder de richtlijn te brengen, was niet aanwezig, omdat bij deze categorie vaartuigen geen handelsbelemmeringen worden ondervonden.

De leden van de VVD-fractie informeerden vervolgens of als gevolg van het wetsvoorstel nieuwe eisen gaan gelden voor de constructie en het gebruik van bestaande pleziervaartuigen, en meer in het bijzonder ten aanzien van bij voorbeeld brandblusapparatuur, vuilwatertanks, gebruik van de lenspomp, gasinstallaties en dergelijke. In het algemeen wensten zij te vernemen welke gevolgen het wetsvoorstel heeft voor bestaande vaartuigen, voor en na 16 juni 1998.

Het wetsvoorstel bevat – in navolging van de richtlijn – geen eisen voor bestaande pleziervaartuigen. Zoals reeds meermalen vermeld kent de Nederlandse regelgeving op dit moment geen technische eisen voor pleziervaartuigen. Na 16 juni 1998 kunnen in Nederland slechts pleziervaartuigen of onderdelen daarvan op de markt worden gebracht of in bedrijf worden gesteld, indien zij zijn voorzien van een CE-markering. Deze eis geldt niet voor bestaande pleziervaartuigen of onderdelen daarvan.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe de Kamer betrokken wordt bij de automatische doorwerking van wijzigingen in de richtlijn in het onderhavige wetsvoorstel en of daarbij een voorhangprocedure wordt gevolgd.

De methodiek van de dynamische verwijzing, zoals opgenomen in artikel 25 van het wetsvoorstel, houdt in dat eventuele wijzigingen in de richtlijn (met inbegrip van de bijlagen daarbij), voor zover daarnaar in het onderhavige wetsvoorstel wordt verwezen, niet steeds nopen tot

aanpassing van de Nederlandse wetgeving, omdat zij daarin rechtstreeks doorwerken. De implementatie van dergelijke wijzigingen vereist in die gevallen geen nadere regelgeving; het parlement wordt hierbij derhalve niet betrokken. Deze techniek wordt gekozen om te kunnen garanderen dat Nederland zijn Europeesrechtelijke verplichtingen ten aanzien van tijdige implementatie van richtlijnen kan nakomen. Dit is in overeenstemming met nr. 343 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Een voorhangprocedure wordt hierbij niet gevolgd, aangezien deze slechts bedoeld is voor algemene maatregelen van bestuur en in zeer uitzonderlijke gevallen voor ministeriële regelingen. Een dynamische verwijzing kan echter nimmer volledig voorkomen dat na wijziging van de desbetreffende richtlijn een aanpassing van de Nederlandse wetgeving noodzakelijk is. Wetswijziging volgens de normale procedure is bijvoorbeeld nodig indien de artikelnummers veranderen van bepalingen uit de richtlijn waarnaar is verwezen.

De leden van de VVD-fractie informeerden in hoeverre het onderhavige wetsvoorstel (strikt) overeenkomt met de richtlijn. Zij vroegen of het onderhavige wetsvoorstel meer regelt dan de richtlijn, en zo ja, wat en waarom. En zo nee, of er dan delen van de richtlijn niet zijn overgenomen, en zo ja, waarom.

De inhoud van het onderhavige wetsvoorstel komt vrijwel geheel overeen met de inhoud van de richtlijn. Ter wille van de duidelijkheid zijn enkele wetstechnische wijzigingen van ondergeschikt belang aangebracht ten opzichte van enkele formuleringen in de richtlijn. De rechtsbasis van de richtlijn is artikel 100A van het EG-verdrag. Deze verdragsbepaling heeft betrekking op de instelling en de werking van de interne markt. Richtlijnen die op deze bepaling zijn gebaseerd hebben een zeer sterk harmoniserend karakter, zodat de ruimte voor afwijkingen gering is. Wel dienen uiteraard de doelstellingen van de richtlijn bereikt te worden met instrumenten die vormgegeven worden binnen het Nederlandse rechtsstelsel en de Nederlandse wetgevingstraditie en -techniek.

De leden van de VVD-fractie merkten op dat in de memorie van toelichting wordt ingegaan op de eventuele wenselijkheid van administratieve boetes tegenover de aanduiding van overtredingen als economisch delict. Zij vroegen zich af waarom een voorkeur wordt uitgesproken voor de administratieve boete en vroegen zich af of afhandeling via de Economische Controle Dienst niet de voorkeur verdient.

Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt inzake de bestuurlijke boete (kamerstukken II 1993/94, 23 400 VI, nr. 48), waarin is aangegeven dat o.a. nagegaan wordt of de wetgeving op het terrein van de zeescheepvaart en de binnenvaart zich leent voor introductie van de bestuurlijke boete, is in de memorie van toelichting op het onderhavige wetsvoorstel overwogen of hier wellicht aanleiding zou zijn om de bestuurlijke boete te hanteren. Op een aantal punten voldoet de in het onderhavige wetsvoorstel neergelegde materie aan de criteria voor de invoering van de bestuurlijke boete. Van de invoering van de bestuurlijke boete is echter om een aantal redenen afgezien. Ten eerste zal overtreding van de in het wetsvoorstel opgenomen normen naar verwachting weinig voorkomen (fabrikanten e.d. hebben er veel belang bij de bepalingen van deze wet te volgen, om hun exportmogelijkheden binnen de Europese Unie niet in gevaar te brengen). Ten tweede heeft de Scheepvaartinspectie, die belast is met het toezicht op de naleving van deze wet, geen ervaring met het instrument van de bestuurlijke boete. Het introduceren van de bestuurlijke boete zou derhalve een lange voorbereidingstermijn vragen. De implementatie van de richtlijn zou daardoor aanzienlijk vertraagd worden. Vooralsnog is gekozen voor de handhaving van de normen van de richtlijn in het

onderhavige wetsvoorstel door middel van een strafrechtelijke sanctio-
nering. Voor de handhaving van de verbodsbepalingen is aangeknoopt bij
de Wet op de economische delicten.

De leden van de RPF-fractie merkten op, dat zij het doel van de richtlijn
om handelsbelemmeringen en ongelijke concurrentievoorwaarden op de
interne markt te voorkomen, ondersteunen, maar vroegen zich af of het
juist is om deze doelstelling boven de veiligheid van pleziervaartuigen te
plaatsen.

De voornaamste reden voor de vaststelling van de richtlijn was
inderdaad de omstandigheid dat de in de verschillende lid-staten van de
Europese Unie geldende wettelijke voorschriften met betrekking tot de
veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen qua inhoud en werkingssfeer
verschillen. Dit kan leiden tot handelsbelemmeringen en ongelijke
concurrentie-voorwaarden op de interne markt. De veiligheid van
pleziervaartuigen is echter niet ondergeschikt aan dit doel. In bijlage I bij
de richtlijn zijn essentiële veiligheidseisen met betrekking tot het ontwerp
en de bouw van pleziervaartuigen opgenomen. Alle in de Europese Unie
in de handel of in bedrijf te stellen pleziervaartuigen, voor zover deze
onder de richtlijn vallen, dienen aan deze eisen te voldoen, enerzijds
opdat in de toekomst de produktveiligheidseisen van pleziervaartuigen
zullen zijn geharmoniseerd en anderzijds om ten aanzien van pleziervaar-
tuigen te kunnen komen tot opheffing van handelsbelemmeringen binnen
de Europese Unie. De veiligheid van pleziervaartuigen maakt onderdeel
uit van het harmonisatie-doel, zij het dat dit niet de hoofddoelstelling is.

De aan het woord zijnde leden vroegen op welke manier de andere
EU-lid-staten de richtlijn hebben geïmplementeerd en op welke wijze zij
omgaan met de leemte die de richtlijn laat.

Hieronder volgt een overzicht – voor zover bekend – van de voortgang
bij de implementatie van de richtlijn in de nationale wetgeving van de
EU/EER-lid-staten.

(UK = Verenigd Koninkrijk; S = Zweden; SU = Finland; P = Portugal; O = Oostenrijk; NL =
Nederland; L = Luxemburg; I = Italië; IRL = Ierland; F = Frankrijk; E = Spanje; EL = Griekenland;
DK = Denemarken; B = België; CH = Zwitserland; N = Noorwegen; J = IJsland; LI = Liechtenstein)

1) = aantal kandidaat keuringsinstanties
2) = aantal aangemelde keuringinstanties
– = geen

land	stand van zaken implementatie op 20 mei 1996	1)	2)
UK	Ondertekening van desbetreffende wetgeving zal voor 16 juni 1996 bepaald zijn.	5 á 6	–
S	Implementatie gereed op 16 juni 1996.	–	1
SU	Wetgeving in juni 1996 gereed.	1	–
P	Implementatiewetgeving is nog niet vastgesteld	2	–
O	Op 16 juni 1996 is de desbetreffende wetgeving aangepast. Aanpassing binnenvaartregels volgt in het najaar.	3	–
NL	Richtlijn zal ten dele op 16 juni 1996 d.m.v. een min. regeling uitgevoerd worden (voor het overige: zie het onderhavige wetsvoorstel).	3 á 5	–
L	Implementatie vindt plaats d.m.v. een regeling	–	–
I	Implementatiewetgeving zal in najaar 1996 gereed zijn.	2	–
IRL	Implementatie gereed op 16 juni 1996.	2	–
F	Implementatie gereed op 16 juni 1996.	2	1
E	Implementatie niet voor 16 juni 1996 gereed. Zal als overheid de keuring zelf ter hand nemen.	–	–
EL	Bekrachtiging van de implementatiewetgeving zal door de ministerraad voor 16 juni 1996 plaatsvinden.	2	–
DK	Implementatie gereed voor 16 juni 1996	–	–
D	Aanpassing van het binnenvaartreglement wordt voor 16 juni 1996 verwacht.	–	1

land	stand van zaken implementatie op 20 mei 1996	1)	2)
B	Implementatie zal niet voor 16 juni 1996 gereed zijn. Er komt geen noodmaatregel.	-	-
CH	Implementatie zal niet voor eind 1997 gereed zijn	-	-
N	Implementatie gereed op 16 juni 1996	1	-
IJ	Geen informatie beschikbaar	-	-
LI	Geen informatie beschikbaar	-	-

De leemten in de geharmoniseerde normen die vooralsnog bestaan, worden nationaal ingevuld doordat ten behoeve van de nationale keuringsinstanties een overlegstructuur is opgezet, waarin alle belanghebbende partijen uit de branche zijn vertegenwoordigd en waarin gezamenlijk bepaald wordt hoe op een juiste wijze invulling aan de essentiële eisen kan worden gegeven. Keuringsinstanties zijn verplicht zich bij hun accreditatie onder de EN 45011-norm, ingevolge de aan hun aanwijzing verbonden voorschriften, zich aan de adviezen van dit overlegorgaan te houden.

De leden van de RPF-fractie wensten vervolgens te vernemen op welke manier de overheid erop kan toezien dat pleziervaartuigen of onderdelen daarvan geen gevaar opleveren voor veiligheid en gezondheid. Ook wilden deze leden weten welke «passende maatregelen» dan genomen worden om het pleziervaartuig uit de handel te nemen, dan wel om het gebruik te verbieden.

Het overheidstoezicht is in principe gebaseerd op de vraag of op een pleziervaartuig of onderdeel daarvan een CE-markering is aangebracht. Daarnaast is het uiteraard, hoewel dit strafbaar is, denkbaar dat een valse CE-markering wordt aangebracht of dat een CE-markering ten onrechte is aangebracht, omdat een bepaald produkt niet aan de eisen voldoet. Afgezien van reguliere controles door de Scheepvaartinspectie – gebruikmakend van de toezichhoudende bevoegdheden zoals opgenomen in hoofdstuk 6 van het wetsvoorstel – of het Korps Landelijke Politiediensten (politie te water), is het goed voorstelbaar dat binnen- of buitenlandse concurrenten van een bedrijf dat dergelijke produkten op de markt brengt, de autoriteiten zullen inlichten.

Dienstige of nodige maatregelen (artikel 16), noodzakelijk om een produkt uit de handel te nemen zijn bij de fabrikant, zijn gemachtigde of de persoon die het produkt in de handel brengt, bij voorbeeld het opleggen van een verplichting het produkt uit een showroom te verwijderen of het verbod het produkt uit een opslagplaats naar elders te vervoeren. In uitzonderingsgevallen kan gedacht worden aan verzegeling of inbeslagname.

De aan het woord zijnde leden vroegen vervolgens welke gevolgen het voor de pleziervaartuigen in Nederland heeft dat er tot 1998 geen voorschriften gelden en wensten te vernemen of dit betekent dat er tot die tijd pleziervaartuigen in de handel zijn die een gevaar kunnen opleveren. Deze leden informeerden wat er gebeurt met pleziervaartuigen die nu al in de handel of in gebruik zijn na 16 juni 1998 en vroegen of ook voor deze vaartuigen dan een CE-markering verplicht wordt.

Voor het antwoord op deze vraag verwijst ondergetekende naar de beantwoording van vergelijkbare vragen van de leden van de PvdA- en de CDA-fractie, die hierboven aan de orde kwamen.

De leden van de RPF-fractie informeerden ten slotte ten aanzien van het handhavingssysteem wat de sanctionering inhoudt als een beroep wordt gedaan op het politieapparaat.

Overtreding van de normen van het onderhavige wetsvoorstel wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste zes maanden of geldboete van de vierde categorie. Verder kunnen er ingevolge artikel 6 van de Wet op de economische delicten bijkomende straffen of maatregelen worden gevorderd. De handhavinglasten voor het justitieel apparaat zullen naar verwachting beperkt blijven, omdat er naar verwachting weinig overtredingen zullen plaatsvinden vanwege het belang dat fabrikanten e.d. hebben bij het volgen van bepalingen van de wet, om in het bijzonder hun exportmogelijkheden binnen de Europese Gemeenschap niet in gevaar te brengen.

2. Artikelen

Artikel 2

De leden van de fractie van de PvdA vroegen wat de achterliggende gedachte is geweest achter de reikwijdte van het wetsvoorstel. Waarom – zo informeerden zij – vallen waterscooters er niet onder, terwijl het veiligheidsbelang daarbij toch overduidelijk is. Zij vroegen of het inderdaad zo is dat speedboten wel onder de richtlijn en de wet vallen.

Zoals hierboven onder «Algemeen» reeds is gesteld in antwoord op een vraag van de leden van de VVD-fractie, vallen waterscooters (ook wel «jet-ski's» genoemd) niet onder de reikwijdte van de richtlijn, omdat bij deze vaartuigen geen handelsbelemmeringen optreden. Het primaire doel van de richtlijn is niet het veiligheidsbelang, maar het wegnemen van handelsbelemmeringen. Speedboten die voor recreatie-doeleinden op de markt gebracht worden, vallen inderdaad onder de richtlijn.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom er in artikel 2, onderdeel j, is gekozen voor de term duikboten, in plaats van de aanduiding onderzeeboten.

In artikel 1, derde lid, onderdeel i, van de richtlijn wordt de term duikboten gebruikt. Bij deze terminologie was in het onderhavige wetsvoorstel aangesloten. Er bestaat echter geen enkel bezwaar tegen deze term te vervangen door het woord «onderzeeboten», dat inderdaad de voorkeur heeft. De tegelijkertijd met deze nota aangeboden nota van wijziging voorziet daarin.

De leden van CDA-fractie vroegen waarom pleziervaartuigen voor persoonlijk gebruik niet onder het wetsvoorstel vallen en derhalve niet aan de gestelde veiligheidseisen behoeven te voldoen.

Pleziervaartuigen voor persoonlijk gebruik vallen niet onder de richtlijn, omdat er van uitgegaan wordt dat deze vaartuigen geen handelsbelemmeringen ondervinden. Zij worden gebouwd door de toekomstige gebruiker en zijn niet bestemd om op de markt te worden gebracht. Zonder CE-markering van overeenstemming mogen zij – na 16 juni 1998 – ook niet in de handel worden gebracht.

De leden van de fractie van de RPF wilden vernemen hoe vaartuigen die uitsluitend zijn ontworpen voor competitiedoeleinden zijn te onderscheiden van boten bestemd voor andere sportdoeleinden. Ook vroegen zij wat er gebeurt met vaartuigen die in eerste instantie voor wedstrijden waren bestemd, maar later voor andere doeleinden worden gebruikt.

De beantwoording van de eerste vraag zal in de praktijk moeten geschieden aan de hand van alle relevante omstandigheden in een specifiek geval. Een belangrijke indicatie voor het voorgenomen gebruik levert uiteraard de wijze waarop het desbetreffende pleziervaarttuig door de fabrikant wordt aangeduid. Ook zal uit de andere omstandigheden, zoals de uitrusting van het vaarttuig, vrijwel altijd afgeleid kunnen worden of het om een wedstrijdboot gaat. Ten slotte is de controle in dit opzicht relatief eenvoudig. Het zal altijd duidelijk zijn of met een bepaald pleziervaarttuig op een bepaald moment al dan niet in wedstrijdverband wordt gevaren. In het laatste geval dient het vaarttuig voorzien te zijn van een CE-markering.

Indien een wedstrijdboot op de markt wordt gebracht of gebruikt gaat worden voor andere sportdoeleinden, gaat hij onder de richtlijn en het wetsvoorstel vallen. Een eenmaal op de markt gebrachte wedstrijdboot zal hetzij bestemd voor andere dan wedstrijddoeleinden doorverkocht worden, hetzij voor andere dan wedstrijddoeleinden in gebruik worden genomen. In beide gevallen dient het pleziervaarttuig te worden voorzien van een CE-markering.

Artikel 8

De leden van de PvdA-fractie vroegen op welke wijze de keuring in de andere EU-lid-staten wordt geregeld.

In het hierboven opgenomen overzicht van de stand van zaken ten aanzien van de implementatie van de richtlijn in de andere EU/EER-lid-staten is aangegeven hoe de stand van zaken is met betrekking tot aanmelding en aanwijzing van keuringsinstanties in de andere lid-staten. Alle keuringsinstanties moeten tenminste voldoen aan de in de richtlijn gegeven minimumcriteria voor keuringsinstantie (bijlage XIV). Momenteel is bekend dat Zweden het bedrijf MARINTEST heeft aangewezen. Duitsland heeft Germanischer Lloyd aangemeld en Frankrijk Bureau Veritas. Deze beide instanties zijn erkende classificatie-instellingen. In het Verenigd Koninkrijk is Lloyd's Register een van de kandidaat-keuringsinstanties. Van Spanje is bekend dat de overheid de Spaanse scheepvaartinspectie deze keuringen zal laten uitvoeren, bij gebreke van een private (kandidaat-)keuringsinstantie.

De leden van de RPF-fractie vroegen wie het periodiek onderzoek van de aangewezen keuringsinstanties uitvoert en door wie de kosten die daaruit voortvloeien worden vergoed.

De mogelijkheid om te voorzien in een periodiek onderzoek van de aangewezen keuringsinstanties zal nog geregeld moeten worden bij ministeriële regeling. De instantie die dit onderzoek zal uitvoeren, is de Raad voor Accreditatie. De kosten voor het periodiek onderzoek zullen moeten worden vergoed door de aangewezen keuringsinstanties.

Deze leden vroegen voorts wat de positie is van de zogenaamde «jet-ski's», waarvan geen melding wordt gemaakt in het wetsvoorstel. Zij wensten te vernemen wat de positie van deze vaartuigen is en welke regels gelden met betrekking tot de veiligheid.

«Jet-ski's» worden formeel aangeduid als waterscooters. Ingevolge artikel 1, derde lid, onderdeel d, van de richtlijn, zijn zij in artikel 2, onderdeel f, van de reikwijdte van het wetsvoorstel uitgezonderd, om hierboven in de antwoorden op vragen van de fracties van VVD en PvdA reeds aangegeven redenen.

Artikel 18

De leden van de PvdA-fractie informeerden ten slotte of de Scheepvaartinspectie voldoende bevoegdheden heeft om toe te zien op de naleving van het onderhavige wetsvoorstel. Zij vroegen of ook een opsporingsbevoegdheid niet wenselijk zou zijn.

De Scheepvaartinspectie heeft ten behoeve van de uitoefening van het toezicht de bevoegdheden, zoals opgenomen in hoofdstuk 6 van het wetsvoorstel. Naar verwachting zijn deze voldoende om een adequaat toezicht mogelijk te maken. In het algemeen wordt in modernere wetgeving een onderscheid gemaakt tussen toezicht en opsporing. Het is niet wenselijk dat toezichthouders zonder meer ook opsporingsbevoegdheid hebben, tenzij daarvoor bijzondere redenen zijn. Daarvan is hier geen sprake. In het onderhavige wetsvoorstel worden overtredingen als economisch delict beschouwd. Bij en krachtens artikel 17 van de Wet op de economische delicten wordt geregeld welke ambtenaren met de opsporing van die delicten zijn belast.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink