

Vergaderjaar 1995–1996

24 689

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

B

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 29 januari 1996 en het nader rapport d.d. 9 april 1996, aangeboden aan de Koningin door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 18 september 1995, no. 95.006915, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet met memorie van toelichting, houdende regels met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen (Veiligheidswet pleziervaartuigen).

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 18 september 1995, nr. 95.006915, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 29 januari 1996, nr. W09.95.0494, bied ik U hierbij aan.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met zijn opmerkingen rekening zal zijn gehouden. Deze opmerkingen komen hieronder aan de orde.

1. Met betrekking tot de normadressaat stelt de toelichting dat het wetsvoorstel in de artikelen 5, tweede lid, 6, tweede lid, 7, tweede lid, en 14, vierde lid, iets verder gaat dan hetgeen waartoe 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) (hierna: de richtlijn) verplicht. Blijkens de toelichting is de uitbreiding van de werkingssfeer bedoeld om een leemte die de richtlijn laat, op te vullen.

Hoewel de Raad van State de wenselijkheid van het opvullen van de geconstateerde leemte onderschrijft, is hij van mening dat zulks slechts op het niveau van de Europese Gemeenschap mogelijk is. In afwachting van een dergelijke aanpassing van de richtlijn, adviseert het college dan ook het wetsvoorstel in overeenstemming te brengen met artikel 4, tweede en derde lid, van de richtlijn.

1. Bij de reactie op deze opmerking wordt er allereerst op gewezen dat de door de Raad van State aangehaalde artikelen niet gebaseerd zijn op artikel 4, tweede en derde lid, van 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), maar op de enkele malen in de bijlagen bij de richtlijn voorkomende passage, waarin gesteld wordt dat, indien noch de fabrikant noch zijn gemachtigde in de Gemeenschap is gevestigd, de persoon die met het in de handel brengen van het apparaat in de Gemeenschap is belast, degene is op wie bepaalde verplichtingen rusten. Het door de Raad van State genoemde artikel 4, tweede en derde lid, van de richtlijn geeft echter wel aan dat de aangehaalde passage uit de bijlagen bij de richtlijn zo gelezen moet worden dat de bedoelde verplichtingen rusten op de fabrikant, op zijn gemachtigde dan wel op de persoon die belast is met het in de handel brengen van het pleziervaartuig in de Gemeenschap. Hoewel de richtlijn deze verplichtingen gelijkelijk op de drie genoemde partijen legt, is het duidelijk dat volgens de bedoeling van de richtlijn het voldoen aan de plicht door een van de partijen, de andere betrokken partijen van hun verplichting bevrijdt. Om dit tot uitdrukking te brengen is in artikel 5, tweede lid, artikel 6, tweede lid, artikel 7, tweede lid, en artikel 14, vierde lid, van het wetsvoorstel de verplichting primair bij de fabrikant gelegd. Indien deze de verplichting niet nakomt, rust deze plicht op zijn gemachtigde of op de persoon die het pleziervaartuig in de handel brengt. Tevens is bepaald dat indien een van beide laatstgenoemde de verplichting nakomt, de andere van deze verplichting is ontheven. De desbetreffende passage in de memorie van toelichting is in dezelfde zin aangepast.

2. Artikel 2, tweede lid, van het wetsvoorstel zondert «schepen bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van personen, buiten de bemanning» uit van de werking van de wet. Het hieraan ten grondslag liggende artikel 1, onder h, van de richtlijn hanteert een andere definitie ter bepaling van de werkingsfeer van de richtlijn, door te spreken van «bestemd zijn voor commerciële activiteiten». Naar het oordeel van het college dient de redactie van artikel 2, tweede lid, hiermee in overeenstemming te worden gebracht.

2. Artikel 1, onder h, van de richtlijn, spreekt voluit van «vaartuigen die specifiek bestemd zijn om te worden bemand en passagiers te vervoeren voor commerciële doeleinden, met name de vaartuigen als omschreven in Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, ongeacht het aantal passagiers». Voor de technische voorschriften voor passagiersschepen verwijst laatstgenoemde richtlijn naar (hoofdstuk 11) van het (toenmalige) Reglement onderzoek schepen op de Rijn (in Nederland destijds van kracht verklaard bij het besluit van 8 juli 1976, houdende van kracht verklaring van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 476)). Richtlijn 82/714/EEG is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in het Binnenschepenbesluit. In navolging van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn – en daarmee eveneens in navolging van richtlijn 82/714/EEG omschrijft het Binnenschepenbesluit in artikel 1, tweede lid, onder p, passagiersschip als «schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanning». Conform Ar 56, tweede lid, is in artikel 2, tweede lid, van het wetsvoorstel aangesloten bij de terminologie van artikel 1, tweede lid, onder p, van het Binnenschepenbesluit. Het oordeel van de Raad van State dat nauwer aangesloten dient te worden bij de formulering van de richtlijn wordt dan ook niet gevolgd. Gezien de formulering van artikel 1, onder h, van de richtlijn, is het bij nader inzien echter juist om in het wetsvoorstel te spreken van «schepen, gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van personen, buiten de bemanning». Daarmee wordt preciezer aangesloten bij de richtlijn, die in de omschrijving van passagiersschepen het element «gebruik» niet vermeldt, en bij de aangehaalde bepaling van het Binnenschepenbesluit. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om het eerste en tweede lid van artikel 2 van het wetsvoorstel samen te voegen, zodat nu één artikel is ontstaan, zonder onderverdeling in leden.

3. Overigens merkt de Raad op dat artikel 2, eerste lid, onder d, van de Schepenwet een aanduiding van het begrip pleziervaartuigen bevat. De vraag rijst hoe de definitie van pleziervaartuigen uit artikel 1 van de voorgestelde regeling zich verhoudt tot hetgeen daaronder dient te worden verstaan in de Schepenwet. De toelichting dient hieraan aandacht te schenken.

3. Het begrip «pleziervaartuigen» is in de Schepenwet niet gedefinieerd. De term «pleziervaartuig» was reeds opgenomen in de oorspronkelijke tekst van de Schepenwet (zie Stb. 1909, 219). De term «pleziervaartuig» komt voor in enkele tientallen in Nederland geldende algemeen verbindende voorschriften. Daarnaast komt nog veelvuldig voor de term «schip dat uitsluitend anders dan in de uitoefening van een beroep of bedrijf wordt gebruikt» (zie bij voorbeeld artikel 311, tweede lid, van het Wetboek van Koophandel). Het is weinig zinvol – nu de richtlijn in artikel 1, tweede lid, een zeer specifieke eigen definitie van het begrip «pleziervaartuig» kent, die is overgenomen in artikel 1, eerste lid, onder a, van het wetsvoorstel – in de memorie van toelichting uiteen te zetten hoe het in het wetsvoorstel gehanteerde begrip «pleziervaartuig» zich verhoudt tot hetzelfde begrip voor zover dat in andere algemeen verbindende voorschriften wordt gehanteerd. In implementatieregelingen dient immers aangesloten te worden bij de desbetreffende richtlijn. Aan de opmerking van de Raad van State is in verband hiermee geen gevolg gegeven.

4. In artikel 5, derde lid, wordt aan de fabrikant de verplichting opgelegd de overeenstemmingsprocedure te volgen voordat het produkt in de handel wordt gebracht. Krachtens het daaraan ten grondslag liggende artikel 8 van de richtlijn dient zulks echter te gebeuren voor het in productie nemen en in de handel brengen. De Raad meent dat artikel 5, derde lid, in overeenstemming met artikel 8 van de richtlijn moet worden gebracht.

4. Het voorschrift van artikel 8 van de richtlijn dat de fabrikant de procedure voor overstemmingsbeoordeling moet volgen, voordat het pleziervaartuig in productie wordt genomen, was in het wetsvoorstel niet overgenomen, omdat het logisch niet altijd mogelijk is bepaalde onderdelen van deze procedure uit te voeren, voordat het pleziervaartuig daadwerkelijk is geproduceerd. Naar aanleiding van deze opmerking van de Raad van State is in artikel 5, derde lid, van het wetsvoorstel opgenomen dat deze procedure «voor zover mogelijk» wordt gevolgd voordat het pleziervaartuig in productie wordt genomen en altijd dient te worden gevolgd voor het in de handel brengen van het produkt.

5. Artikel 6 eist ten aanzien van de verklaring van overeenstemming dat deze in de officiële taal of talen van de lid-staat waar het produkt in de handel wordt gebracht, is gesteld. In de transponeringstabel wordt voor dit artikel verwezen naar artikel 8 van de richtlijn. In dat artikel, noch elders in de richtlijn is echter een basis te vinden voor het genoemde taalvereiste. De toelichting dient duidelijkheid te verschaffen over de basis van dit vereiste. Indien deze basis ontbreekt, zal deze eis achterwege moeten worden gelaten.

5. Deze opmerking van de Raad van State berust waarschijnlijk op een misverstand. In bijlage XV van de richtlijn (PbEG L 164, pag. 38), is in voetnoot 1 opgenomen dat de verklaring van overeenstemming gesteld moet zijn in de taal/talen, bedoeld in bijlage I, punt 2.5, van de richtlijn (de overeenkomstig het EG-verdrag bepaalde officiële taal of talen van de Gemeenschap). Dit voorschrift is overgenomen in artikel 6 van het wetsvoorstel. Dit artikel is, zoals aangegeven in de transponeringstabel, ontleend aan artikel 8 van de richtlijn waarin – via een aantal doorverwijzingen wordt verwezen naar bijlage XV van de richtlijn. Deze opmerking van de Raad van State heeft derhalve niet geleid tot een aanpassing van de tekst van het wetsvoorstel of de memorie van toelichting.

6. Artikel 7, vierde lid, eerste volzin, strekt tot uitvoering van artikel 4, vijfde lid, van de richtlijn. Bepaald wordt dat de CE-markering van overeenstemming tevens aangeeft dat het pleziervaartuig voldoet aan alle toepasselijke richtlijnen. De Raad adviseert evenwel, zoals hij ook deed in zijn advies van 24 december 1992, no. W10.92.0516, niet slechts te verwijzen naar de richtlijnen, maar in de eerste plaats, en mogelijk zelfs uitsluitend, naar de nationale regelingen die strekken tot implementatie van die andere richtlijnen.

Daarmee wordt beter recht gedaan aan het feit dat een richtlijn in de regel steeds moet zijn geïmplementeerd in de nationale regelgeving.

De Raad meent dat artikel 7, vierde lid, aanpassing behoeft.

6. Het door de Raad van State aangehaalde advies is uitgebracht naar aanleiding van het ontwerp-besluit dat heeft geleid tot het EEG-IJKbesluit

niet-automatische weegwerktuigen. Dat advies van de Raad van State is gepubliceerd in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 9 februari 1993, nr. 7. Bij het nader rapport van de Minister van Economische Zaken, dd. 29 december 1992, nr. 92049160WJA/W, bij het EEG-IJkbesluit niet-automatische weegwerktuigen, is artikel 7, eerste lid, van dat besluit zo aangepast dat niet meer gesproken werd van «andere communautaire richtlijnen», maar van: andere regelingen ter uitvoering van communautaire richtlijnen. Artikel 7, vierde lid, van het onderhavige wetsvoorstel, alsmede de toelichting daarop in paragraaf 3, onderdeel h, van de memorie van toelichting, en artikel 1, eerste lid, onderdeel c, zijn naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State in overeenkomstige zin aangepast.

7. Het stellen van regels ten aanzien van de wijze van beoordeling van de keuringsinstanties, het op deze instanties uit te oefenen toezicht en de door de instanties verschuldigde kostenvergoedingen hiervoor wordt in artikel 8, derde lid, gedelegeerd naar het niveau van een ministeriële regeling. Deze bevoegdheid is echter zo ruim omschreven en zo beperkt toegelicht dat naar het oordeel van de Raad enige concretisering, mede met het oog op de aanwijzingen 25 en 26 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar), wenselijk is.

Voor zover de keuringsinstantie een zelfstandig bestuursorgaan zal zijn merkt de Raad het volgende op.

In de brief van de Minister van Binnenlandse Zaken aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 3 mei 1995 is medegedeeld dat de inmiddels opgestelde concept-Aanwijzingen voor de regelgeving inzake zelfstandige bestuursorganen reeds voorlopig zullen worden toegepast. De Raad adviseert daarom het voorstel van wet waar nodig in overeenstemming te brengen met die concept-aanwijzingen. In dit verband wil het college in het bijzonder wijzen op de wenselijkheid zoveel mogelijk gebruik te maken van de modelbepalingen, die daarin naar verwachting zullen zijn opgenomen.

Voorts wordt in paragraaf 3, onder g, van de toelichting gesteld dat met de door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen keuringsinstanties worden gelijkgesteld de door de andere lid-staten in het kader van de richtlijn bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen aangemelde keuringsinstanties. De Raad meent dat zulks, mede gelet op aanwijzing 214 Ar, uitdrukkelijk in het wetsvoorstel zelf dient te worden bepaald.

7. Deze opmerking van de Raad van State valt in drie onderdelen uiteen. Naar aanleiding van het eerste onderdeel is de tekst van en de toelichting op artikel 8, eerste en tweede lid (nieuw), van het wetsvoorstel uitgebreid. In de memorie van toelichting is meer specifiek aangegeven waartoe de bevoegdheid regels te stellen bij ministeriële regeling gebruikt zal worden.

Het tweede deel van de opmerking van de Raad van State met betrekking tot de concept-aanvulling van de Aanwijzingen voor de regelgeving met betrekking tot zelfstandige bestuursorganen, heeft geleid tot een aanpassing van de tekst van het wetsvoorstel en van de memorie van toelichting. Uitgaande van de voorliggende concept-aanwijzingen dienen de keuringsinstanties aangemerkt te worden als bestaande privaatrechtelijke organisaties waaraan openbaar gezag wordt toegekend, omdat dat in verband met de aard van de betrokken bestuurstaak bijzonder aangewezen moet worden geacht en er voldoende waarborgen zijn dat de bestuurstaak onafhankelijk van de overige werkzaamheden van die organisatie kan worden uitgeoefend. Met deze concept-aanwijzingen is rekening gehouden door opnemings van artikel 8, derde lid (nieuw), in het wetsvoorstel. Voorts zal daarmee rekening gehouden worden in de aan de aanwijzing van de keuringsinstanties op grond van artikel 8, eerste lid, te verbinden voorschriften en de ministeriële regeling op grond van artikel 8, tweede lid, van het wetsvoorstel. De toelichting op dit artikel is in deze zin aangepast. Van de door de Raad van State genoemde modelbepalingen zal bij het opstellen van de ministeriële regeling zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt.

Ten aanzien van het derde onderdeel van deze opmerking van de Raad van State wordt er allereerst op gewezen dat het begrip «keuringsinstantie» in artikel 1, onderdeel f, van het wetsvoorstel reeds zo is gedefinieerd dat ook de door de andere lid-staten van de Europese Unie of een andere staat die partij is

bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte bij de Europese Commissie aangemelde keuringsinstanties als zodanig moeten worden aangemerkt. Van een schending van Ar 214 is dan ook geen sprake. Wel is het bij nader inzien niet juist in artikel 8, eerste en tweede lid, en in artikel 9, het gedefinieerde begrip «keuringsinstantie» te hanteren. In de aangehaalde artikelen is daarom het begrip «instanties» gebruikt, om aan te geven dat hier uitsluitend op de door de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instanties wordt bedoeld. Ook artikel 10 is in verband hiermee aangepast.

8. Artikel 16 van het voorstel van wet vormt de implementatie van onder meer artikel 7 van de richtlijn. Het valt de Raad op dat de tekst van artikel 7 van de richtlijn niet letterlijk wordt gevolgd. Zo wordt in het eerste lid van artikel 16 «gebruik volgens hun bestemming» als een alternatieve voorwaarde («of») geformuleerd en in artikel 7 van de richtlijn als een cumulatieve («en»). In het tweede lid van artikel 16 – het pendant van het derde lid van artikel 7 van de richtlijn – wordt gesproken over «alle dienstige voorlopige maatregelen». Anders dan in het eerste lid van artikel 7 van de richtlijn wordt in het derde lid de uitdrukking «de nodige maatregelen» gebruikt.

De Raad meent dat de tekst van artikel 16 van het voorstel nauwer behoort aan te sluiten bij de tekst van de richtlijn en beveelt aan artikel 16 in die zin aan te passen.

8. Naar aanleiding van deze opmerking is de tekst van artikel 16 aangepast in de door de Raad van State aanbevolen zin.

9. In artikel 18 worden regels gesteld ten aanzien van het toezicht op de naleving van het bij of krachtens het wetsvoorstel bepaalde. Hiervoor worden de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie aangewezen. Opvallend aan dit artikel is dat de Ar betreffende het toezicht deels wel en deels niet in acht zijn genomen. Het college adviseert in artikel 18 de modellen van de aanwijzingen strikter over te nemen. Daarbij kan vooral worden gewezen op de legitimatieplicht (aanwijzing 134 Ar) en de eventuele hulp van de sterke arm (aanwijzing 135, onder a, Ar).

9. Naar aanleiding van deze opmerking is de tekst van hoofdstuk 6 aangepast in de door de Raad van State aanbevolen zin.

10. De Raad merkt op dat in het wetsvoorstel geen voorziening is getroffen voor een eventuele vergoeding welke gevraagd kan worden voor de keuringsprocedure, zoals bijvoorbeeld krachtens artikel 7 van de Warenwet mogelijk is. Het college geeft in overweging alsnog zulk een voorziening op te nemen.

10. De keuringsinstanties die door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingevolge artikel 8, eerste lid, van het wetsvoorstel zullen worden aangewezen, zullen hun keuringswerkzaamheden tegen betaling gaan verrichten. De (maximum)tarieven die de keuringsinstanties in rekening kunnen gaan brengen zullen worden opgenomen in de ingevolge artikel 8, eerste lid, aan de aanwijzingsbeschikkingen van de keuringsinstanties te verbinden voorschriften. Een bepaling als artikel 7, vierde lid, van de Warenwet – die het mogelijk maakt keuringstarieven bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen – is daarom niet opgenomen. Een en ander is nader aangegeven in de artikelsgewijze toelichting op artikel 8.

11. Voor enkele redactionele kanttekeningen verwijst het college naar de bij het advies behorende bijlage.

11. De redactionele kanttekeningen van de Raad van State zijn verwerkt, met uitzondering van:

a. de opmerking ten aanzien van artikel 2, eerste lid, onderdelen a tot en met h, en tweede lid, aangezien ook in de overige artikelen van het wetsvoorstel het begrip «schepen» wordt gehanteerd,

b. de opmerking ten aanzien van artikel 20 (artikel 25 (nieuw)), aangezien de sinds 1 januari 1996 geldende tekst van Ar 343, eerste lid, is gehanteerd, en

c. de opmerking ten aanzien van de toelichting op artikel 22 (artikel 27 (nieuw)). De inwerkingtredingsbepaling kan – gezien de te verwachten duur van de parlementaire behandeling – niet verantwoord worden gesteld op de in de richtlijn vastgelegde toepassingsdatum, maar dient bepaald te worden op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip.

12. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting enkele wijzingen aan te brengen. Deze zijn:

a. als gevolg van een op 10 juni 1995 in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen (PbEG 127/27) verschenen rectificatie van de richtlijn, zijn in artikel 7, derde lid, van het wetsvoorstel, de woorden «van de laatste twee cijfers van het jaar waarin de CE-markering is aangebracht» vervallen;

b. in artikel 8 van het wetsvoorstel is toegevoegd dat aan de aanwijzing van een keuringsinstantie voorschriften kunnen worden verbonden. In de memorie van toelichting is uiteengezet dat deze bevoegdheid o.a. noodzakelijk is om de aangewezen keuringsinstanties te kunnen verplichten onderlinge afstemming te plegen bij de toepassing van technische normen. In artikel 8, vierde lid (nieuw), is mede in verband daarmee toegevoegd dat de intrekking van de aanwijzing van een keuringsinstantie kan geschieden als de keuringinstantie niet langer voldoet aan de in de ministeriële regeling op grond van artikel 8, tweede lid, opgenomen criteria of aan de aan de aanwijzing verbonden voorschriften;

c. de citeertitel van het wetsvoorstel (artikel 23 (artikel 27 (nieuw))) is gewijzigd van «Veiligheidswet pleziervaartuigen» in: Wet pleziervaartuigen. De richtlijn en het wetsvoorstel hebben immers niet uitsluitend betrekking op de veiligheidseisen waaraan pleziervaartuigen dienen te voldoen, maar ook op de toelating tot de productie en het op de markt brengen van pleziervaartuigen en de onderdelen daarvan. Gezien deze ruime reikwijdte is de citeertitel van het wetsvoorstel aangepast;

d. in de toelichting op artikel 4 is een afzonderlijke passage opgenomen met betrekking tot de beoordeling van «wedstrijdboten»;

e. in de toelichting op artikel 5 is aandacht besteed aan het begrip «normale windkracht».

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De Vice-President van de Raad van State,
W. Scholten*

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

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

Bijlage bij het advies van de Raad van State van 29 januari 1996, no. W09.95.0494, met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- In artikel 1, eerste lid, onder d, aanwijzing 82 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar) in acht nemen.
- In artikel 1, derde lid, «geharmoniseerde» vervangen door: aangewezen.
- In artikel 2, eerste lid, onderdelen e tot en met h, en tweede lid, «schepen» vervangen door: vaartuigen.
- In de artikelen 4, eerste lid, en 5, vijfde lid, onder a, «met geharmoniseerde normen als bedoeld in artikel 5 van de richtlijn» vervangen door: met de geharmoniseerde normen, bedoeld in artikel 5 van de richtlijn.
- In artikel 14, vierde lid, aanwijzing 82 Ar in acht nemen.
- In artikel 20, tweede lid, na «wijzigingsrichtlijn» toevoegen: uiterlijk.
- In de transponeringstabel de verwijzing naar artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van het wetsvoorstel vervangen door een verwijzing naar artikel 1, eerste lid, onderdeel a.
- In paragraaf 2, onder c, van de toelichting «global approach» vervangen door: globale benadering (aanwijzing 57 Ar).
- In paragraaf 3, onder a, van de toelichting «Ar 343» uitschrijven.
- In de toelichting op artikel 11 «is het mogelijk dat» vervangen door: dat het mogelijk is dat.
- In de toelichting op artikel 16 na «10, vierde lid» toevoegen: onder b,.
- In de toelichting op artikel 22 de woorden «op de uiterste datum ... richtlijn» vervangen door: op de in de richtlijn vastgelegde toepassingsdatum.