
605

Besluit van 8 november 2004, houdende wijziging van het Besluit typekeuring luchtverontreiniging trekkers en motoren voor mobiele machines (implementatie richtlijn nr. 2002/88/EG)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 16 juli 2004, nr. MJZ2004071443, Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op richtlijn nr. 2002/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 december 2002 (PbEG 2003, L35) tot wijziging van richtlijn 97/68/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigde gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines en de artikelen 13, 15 en 17 van de Wet inzake de luchtverontreiniging;

De Raad van State gehoord (advies van 23 september 2004, nr. W08.04.0387/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 2 november 2004, nr. MJZ2004109226, Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit typekeuring luchtverontreiniging trekkers en motoren voor mobiele machines wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel j komt te luiden:

j. motor:

1°. verbrandingsmotor bestemd om te worden gemonteerd in een mobiele machine dan wel gemonteerd in een mobiele machine;

2°. verbrandingsmotor bestemd voor het aandrijven van een trekker, en
3°. secundaire verbrandingsmotor gemonteerd in een voertuig bestemd voor personen- of goederenvervoer over de weg;

2. Na onderdeel j worden de volgende onderdelen ingevoegd, luidende:
k. secundaire motor bestemd om te worden gemonteerd in een voertuig bestemd voor personen- of goederenvervoer over de weg: secundaire verbrandingsmotor als bedoeld in bijlage I, deel 1, van richtlijn 97/68;

l. ruilmotor: ruilmotor als bedoeld in artikel 2, zestiende gedachte-streepje, van richtlijn 97/68;

m. in de handel brengen: in de handel brengen als bedoeld in artikel 2, achtste gedachtestreepje, van richtlijn 97/68.

B

In artikel 3 wordt na de zinsnede «een motor bestemd om te worden gemonteerd in een mobiele machine dan wel gemonteerd in een mobiele machine» ingevoegd: of een secundaire motor bestemd om te worden gemonteerd in een voertuig bestemd voor personen- of goederenvervoer over de weg.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt «voor de eerste maal in het verkeer zijn gebracht» vervangen door «in de handel zijn gebracht» en wordt «vervangingsmotoren» vervangen door: ruilmotoren.

2. Aan het artikel wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. De ruilmotor van een mobiele machine voldoet aan de grenswaarden waaraan de vervangen motor moest voldoen op het tijdstip dat deze in de handel werd gebracht.

D

Artikel 6, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen c tot en met e worden geletterd d tot en met f.

2. Na onderdeel b wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
c. brengt op een ruilmotor of in de handleiding voor die motor de vermelding «RUILMOTOR» aan;

E

Onder vernummering van het derde en vierde lid tot vijfde en zesde lid worden in artikel 10 twee leden ingevoegd, luidende:

3. Voor benzinemotoren met elektrische ontsteking bestemd om te worden gemonteerd in een mobiele machine dan wel gemonteerd in een mobiele machine met een vermogen van ten hoogste 19 kW is artikel 3 van toepassing met ingang van 11 februari 2005.

4. Voor motoren met een compressieontsteking, werkend met een constant toerental, bestemd om te worden gemonteerd in een mobiele machine dan wel gemonteerd in een mobiele machine met een vermogen groter dan of gelijk aan 19 kW doch kleiner dan of gelijk aan 560 kW, is artikel 3 van toepassing met ingang van 1 januari 2007.

ARTIKEL II

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 8 november 2004

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
S. M. Dekker

Uitgegeven de *dertigste* november 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit strekt tot uitvoering van richtlijn nr. 2002/88 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie (PbEG 2003, L35) tot wijziging van richtlijn 97/68/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige benzinemotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines (hierna: richtlijn 2002/88).

Met de wijziging van richtlijn 97/68 worden voor het eerst Europese emissie-eisen gesteld aan benzinemotoren voor kleine mobiele machines, zoals grasmaaiers. Het gaat hier om totale harmonisatie, zodat de lidstaten hier niet van kunnen afwijken. De wijziging voorziet in de introductie van een aanscherping van emissie-eisen in twee fasen. In de eerste fase dienen genoemde benzinemotoren, wat de luchtverontreiniging betreft, te voldoen aan de grenswaarden van tabel 4.2.2.1 van bijlage I van richtlijn 97/68. In de tweede fase dienen de motoren te voldoen aan de grenswaarden van tabel 4.2.2.2 van bijlage I van richtlijn 97/68. Hierbij dient te worden opgemerkt dat beide fasen elkaar gedeeltelijk overlappen. In de tweede fase wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende typen kleine motoren. Voor deze verschillende typen zal de tweede fase op een verschillend tijdstip aanvangen. Voor een aantal typen zal de tweede fase gelijktijdig starten met de eerste fase.

De richtlijn voorziet tevens in een uitbreiding van richtlijn 97/68 met dieselmotoren die met een constant toerental worden belast, zoals generatoren en aggregaten. De grenswaarden inzake de luchtverontreinigende emissies voor deze motoren gelden vanaf 31 december 2006. Voorts bevat de richtlijn een regeling ten aanzien van de ruilmotor. Deze dient te voldoen aan de grenswaarden waaraan de te vervangen motor moest voldoen toen hij in de handel werd gebracht.

Tot slot voorziet de richtlijn in een uitbreiding met secundaire motoren die worden gemonteerd in voertuigen bestemd voor het personen- of goederenvervoer over de weg.

2. Inhoud van het besluit

Voor de implementatie van richtlijn 2002/88 is een wijziging van het Besluit typekeuring luchtverontreiniging trekkers en motoren voor mobiele machines (hierna: besluit) en de Regeling uitvoering Besluit typekeuring luchtverontreiniging trekkers en motoren voor mobiele machines (hierna: regeling) noodzakelijk. Het verbod tot het in de handel brengen van nieuwe benzinemotoren voor mobiele machines voor de eerste fase is in het besluit neergelegd (artikel 10). De reden hiervoor is dat thans voor het eerst eisen aan deze motoren worden gesteld. De zogenoemde tweede fase zal worden geïmplementeerd in de regeling. In deze regeling zullen tevens de data waarop de keuringsplicht voor de naar type en vermogen onderscheiden benzinemotoren voor mobiele machines ingaan worden vastgelegd. De grenswaarden waaraan dieselmotoren met een constant toerental moeten voldoen zijn opgenomen in het besluit. De reden hiervoor is dat thans voor het eerst aan deze motoren eisen worden gesteld. De richtlijn had namelijk hiervoor alleen betrekking op dieselmotoren veeleer werkend met een veranderlijk toerental dan een constant toerental. De eisen ten aanzien van ruilmotoren zijn ook opgenomen in het besluit.

3. Gevolgen van het besluit

De meeste gevolgen voor de betrokken producenten van niet voor de weg bestemde mobiele machines en van daarvoor bestemde verbrandingsmotoren vloeien rechtstreeks voort uit de richtlijn. De richtlijn bepaalt immers dat de lidstaten de verkoop moeten verbieden van zulke motoren en van machines waarin die motoren zijn gemonteerd indien die motoren niet blijken een Europees certificaat aan de luchtverontreinigings-eisen van de richtlijn voldoen.

Indien een fabrikant van een verbrandingsmotor (bedoeld voor een niet voor de weg bestemde mobiele machine) daarvoor een Europese goedkeuring verlangt, dient hij daartoe een aanvraag in te dienen bij een keuringsinstantie in één van de lidstaten van de Europese Unie. Uiteraard dient hij eveneens te zorgen dat zijn type verbrandingsmotor aan de gestelde eisen voldoet, en dat hij over een productieproces beschikt dat voldoende waarborgen biedt voor een conforme serieproductie. De kosten van een typekeuring en van het toezicht dat door de keuringsinstantie wordt uitgeoefend op de kwaliteitsborging van het productieproces zijn het sluitstuk van de ontwikkelingskosten van de motor, en worden doorberekend in de prijs van de motor.

Een verkregen typekeuring biedt daartegenover de mogelijkheid om de motor zonder nader technisch onderzoek in de gehele Europese Unie op de markt te brengen. Zonder een stelsel van geharmoniseerde technische eisen kan de Europese interne markt voor dergelijke motoren niet functioneren. Vaak gaat het bij de producenten van deze motoren om bedrijven die voor de hele wereldmarkt produceren. De richtlijn heeft als belangrijk voordeel dat de daarin vastgelegde eisen dezelfde zijn als die in de Verenigde Staten van Amerika en op andere belangrijke markten worden gehanteerd, zodat met één ontwerp voor de gehele wereldmarkt kan worden volstaan.

Voor de fabrikanten van mobiele machines waarin de motoren moeten worden gemonteerd, betekent de richtlijn dat zij het ontwerp van hun machines eventueel moeten aanpassen aan de gewijzigde afmetingen of andere parameters van het tot dusverre toegepaste type motor. Omdat de eisen van de richtlijn vooral een harmoniserende werking hebben en zeker nog geen geavanceerde nabehandelingssystemen nodig maken, zal als regel aan het bestaande basisontwerp van de motor weinig behoeven te veranderen, zodat de inbouw in de machines geen problemen oplevert.

4. Administratieve lasten

Het onderhavige besluit roept voor de producenten van kleine benzine-motoren die ingevolge richtlijn 2002/88 binnen de reikwijdte van richtlijn 97/68 gaan vallen, de verplichting in het leven om deze motoren in overeenstemming met de vereisten van de richtlijn te brengen en ten bewijze daarvan aan een typekeuring te onderwerpen. De administratieve inspanningen die met het aanvragen van een dergelijke typekeuring gepaard gaan, worden aangemerkt als administratieve lasten. Omdat het verkrijgen van een typekeuring niet slechts voor de Nederlandse markt is vereist, wordt het aanvragen van een typekeuring door de fabrikant verzorgd, die daarmee toegang tot de gehele Europese markt verkrijgt, en niet slechts tot de Nederlandse markt.

Aangenomen wordt dat het invullen van de aanvraagdocumenten wordt uitgevoerd door eigen personeel. De gevraagde informatie is zonder veel moeite af te leiden uit beschikbare technische beschrijvingen die om andere redenen reeds zijn of worden opgesteld.

De tijd die met het invullen van een aanvraagformulier en met het samenstellen van het pakket van de gevraagde tekeningen gemoeid is, alsmede eventuele communicatie met de autoriteit die de typekeuring

uitvoert, wordt daarom geschat op 8 uur. Het invullen zal doorgaans geschieden door een ervaren medewerker op MBO-niveau, dan wel een minder ervaren medewerker op HBO-niveau. Voor beiden wordt uitgegaan van een uurtarief van € 75,-. De administratieve lasten bedragen daarmee € 600,- per typekeuring.

In Nederland zijn, voorzover bekend, geen fabrikanten van kleine benzinemotoren gevestigd. Wel is het denkbaar dat een buitenlandse fabrikant, door tussenkomst van een importeur, de Dienst Wegverkeer (RDW) vraagt de typekeuring uit te voeren. De inspanningen voor die fabrikant drukken dan dus niet op het Nederlandse bedrijfsleven. De eventuele bemoeienis van de in ons land gevestigde importeur zal normaliter door hem op de fabrikant van de benzinemotor worden verhaald. Per saldo brengt het onderhavige besluit dan ook geen nieuwe administratieve lasten met zich voor het Nederlandse bedrijfsleven.

Het ontwerpbesluit is met het oog op de administratieve lasten voor toetsing toegezonden aan het Adviescollege voor Toetsing van de Administratieve Lasten (Actal). Actal heeft in reactie daarop te kennen gegeven geen advies te zullen uitbrengen.

II. Artikelsgewijs

Artikel 1, onderdeel A

Met dit onderdeel wordt artikel 1 van het besluit aangepast aan enkele nieuwe definities van richtlijn 97/68.

Onder 2 is de definitie van secundaire motor gegeven. Het gaat hierbij om motoren die als hulpmotor op een voertuig voor personen- of goederenvervoer kunnen worden aangebracht, bijvoorbeeld voor de aandrijving van een koelinstallatie.

Artikel 1, onderdeel B

Er bestond onduidelijkheid over of de richtlijn van toepassing was op de secundaire motor. Met richtlijn 2002/88 is hierover duidelijkheid verschaft. De secundaire motor is met deze wijziging onder de verbodsbepaling van artikel 3 van het besluit gebracht.

Artikel 1, onderdelen C en D

Artikel 4, derde lid, is in overeenstemming gebracht met de definitie van «in de handel brengen» die bij dit besluit is opgenomen.

In artikel 10 van richtlijn 97/68 is een aantal eisen voor ruilmotoren opgenomen. Met de wijziging van de artikelen 4 en 6 van het besluit zijn deze eisen in de nationale regelgeving opgenomen. Opgemerkt moet worden dat deze specificaties alleen betrekking hebben op nieuwe ruilmotoren. Revisiemotoren die worden gebruikt ter vervanging van oudere in gebruik zijnde motoren vallen buiten de reikwijdte van het besluit.

Artikel 1, onderdeel E

Deze wijziging van artikel 10 van het besluit geeft aan dat vanaf 11 februari 2005 de verbodsbepaling van artikel 3 van toepassing is op benzinemotoren met elektrische ontsteking gemonteerd of bestemd om te worden gemonteerd in een mobiele machine. Deze datum, 11 februari 2005, vloeit voort uit artikel 1, onderdeel 5, onder 3, in samenhang met artikel 1, onderdeel 5, onder 5, van richtlijn 2002/88. In artikel 1, onderdeel 5, onder 5, van richtlijn 2002/88 wordt namelijk aangegeven dat het verboden is zes maanden na het verstrijken van de datum genoemd in

artikel 1, onderdeel 5, onder 3, van richtlijn 2002/88 (11 augustus 2003) benzinemotoren met elektrische ontsteking gemonteerd of bestemd om te worden gemonteerd in een mobiele machine, in de handel te brengen. In artikel 10, vierde lid (nieuw) is geregeld vanaf welke datum de verbodsbe-
paling van artikel 3 van het besluit van toepassing is op dieselmotoren met constant toerental.

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer,
P. L. B. A. van Geel

III. Transponeringstabel

Artikel (-lid) richtlijn 2002/88	Implementatie in
art. 1, eerste lid (definities)	voorzover nodig in art. 1 van het Besluit typekeuring luchtverontreiniging trekkers en motoren voor mobiele machines (BTLT)
art. 1, tweede lid (wijziging verwijzing naar bijlagen)	is geïmplementeerd via art. 11 BTLT
art. 1, derde lid (wijziging art. 7)	is al geïmplementeerd in artikel 3, onder c BTLT
art. 1, vierde lid (invoeren eisen aan motoren met elektrische ontsteking)	is voor een deel geïmplementeerd via art. 11 BTLT en ander deel via de artikelen 4 en 5 van de Regeling uitvoering Besluit typekeuring luchtverontreiniging trekkers en motoren voor mobiele machines (RUBTLT)
art. 1, vijfde lid, onder 1 (verdeling in klassen)	art. 1 RUBTLT
Art. 1, vijfde lid, onder 2 (verlening van typekeuring)	behoeft geen implementatie
art. 1, vijfde lid, onder 3 (typekeuringen fase I)	art. 10 BTLT
art. 1, vijfde lid, onder 4 (typekeuringen fase II)	art. 5 RUBTLT
art. 1, vijfde lid, onder 5 (in de handel brengen)	art. 10 BTLT en art. 5, eerste lid, RUBTLT
art. 1, vijfde lid, onder 6 (etikettering)	behoeft geen implementatie
art. 1, vijfde lid, onder 7 (uitzonderingen)	art. 5, vierde lid, RUBTLT
art. 1, vijfde lid, onder 8 (verlenging termijnen)	van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
art. 1, zesde lid, onder a (ruilmotor onder de uitzonderingen brengen)	art. 4, vierde lid, BTLT
art. 1, zesde lid, onder b (eisen aan ruilmotor)	art. 4 en 6 BTLT
art. 1, zesde lid, onder c (soepeler invoerings-termijnen voor kleine motorfabrikanten en motorfamilies)	art. 5, tweede en derde lid, RUBTLT
art. 1, zevende lid (vervangen artt. 14 en 15)	behoeft geen implementatie
art. 1, achtste lid (wijziging lijst van bijlagen)	behoeft geen implementatie
art. 1, negende lid (wijziging bijlagen)	zie bijlagen
art. 2 (implementatiedatum)	behoeft geen implementatie
art. 3 (verslag Commissie)	behoeft geen implementatie
art. 4 (inwerkingtreding richtlijn)	behoeft geen implementatie
art. 5 (richtlijn gericht tot de lidstaten)	behoeft geen implementatie
bijlage, art. 1, onderdeel a (uitbreiding reikwijdte richtlijn met secundaire motoren)	art. 1 en 3 BTLT
bijlage, art. 1, onderdeel b (uitbreiding reikwijdte richtlijn met compressiemotoren met constant toerental)	art. 10, vierde lid, BTLT
bijlage, art. 1, onder e, tweede gedachte-streepje (vernumming van punt 4.1 in punt 4.1.1.)	art. 4 en 5 RUBTLT
bijlage, art. 1, onder e, derde gedachte-streepje (vernumming van punt 4.2 in punt 4.1.2., en van bijlage V in bijlage VI)	art. 8 RUBTLT
bijlage, art. 1, onder f (eisen aan motoren met elektrische ontsteking)	art. 5 RUBTLT