

Wet houdende regels met betrekking tot de productie, de conformiteitsbeoordeling en het plaatsen aan boord van scheepsuitrusting (Wet scheepsuitrusting 2016)

Nota naar aanleiding van het verslag

Inleiding

De regering heeft met belangstelling kennisgenomen van de bevindingen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidende onderzoek van het voorstel van wet houdende regels met betrekking tot de productie, de conformiteitsbeoordeling en het plaatsen aan boord van scheepsuitrusting (Wet scheepsuitrusting 2016) en dankt de commissie voor haar spoedige reactie. De regering spreekt de hoop uit dat met onderstaande beantwoording van de vragen de openbare behandeling van het wetsvoorstel genoegzaam is voorbereid.

I. Algemeen deel

Richtlijn scheepsuitrusting 2014

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de VVD-fractie aangaande het vaststellen van normen door de Europese Commissie merkt de regering het volgende op. Indien gebruik wordt gemaakt van de bevoegdheid tot het vaststellen van een gedelegeerde handeling ingevolge artikel 8 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014, moet de Europese Commissie gebruik maken van de procedure die op basis van artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU) is vastgesteld in een Common Understanding tussen de Raad, Europese Parlement en Europese Commissie aangaande het vaststellen van gedelegeerde handelingen. Deze procedure is aanvullend op hetgeen geregeld is in artikel 37 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014, waar de bevoegdheid van de Europese Commissie reeds beperkt is voor wat betreft het doel, de inhoud en duur.

In reactie op de vraag op welke wijze de lidstaten invloed kunnen uitoefenen in dit proces, dient te worden opgemerkt dat ingevolge de wens van de lidstaten expliciet in artikel 8, tweede en derde lid, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 is opgenomen dat de Commissie deskundigen, onder meer uit de lidstaten, moet raadplegen tijdens de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen. Deze bepaling is in de richtlijn scheepsuitrusting 2014 opgenomen, teneinde te waarborgen dat de EU-lidstaten en experts uit het veld invloed kunnen uitoefenen op de door de Europese Commissie vast te stellen normen voor scheepsuitrusting.

Daarnaast staan de in de Common Understanding afgesproken mogelijkheden voor de Raad en het Europese Parlement om in geval van een gedelegeerde

bevoegdheid op te kunnen treden, in dit geval ook open. Na het vaststellen van de gedelegeerde handeling(en) wordt de handeling voorgelegd aan de Raad en het Europese Parlement. Deze twee instellingen hebben, naast instemming met de voorgestelde handeling, verschillende opties. Allereerst kunnen de Raad en het Europese Parlement samen of elk voor zich besluiten bezwaar te maken tegen de bevoegdheid van de Commissie. Afhankelijk van het bezwaar kan besloten worden de bevoegdheid van de Commissie in te trekken of het bezwaar kan ertoe leiden dat de ontwerp-gedelegeerde handeling niet door de Commissie wordt vastgesteld. In het uiterste geval kunnen de twee instelling zich wenden tot het Europese Hof van Justitie wanneer zij van mening zijn dat de Commissie de grenzen van haar bevoegdheidsdelegatie heeft overschreden.

Naar aanleiding van de vraag van de PvdA-fractie op welke onderdelen ruimte was voor het maken van beleidskeuzen, kan het volgende worden opgemerkt. De richtlijn scheepsuitrusting 2014 beoogt de werking van de interne markt te bevorderen. In dat kader biedt de richtlijn vrijwel geen ruimte voor het maken van nationale keuzen, aangezien nationale verschillen tot gevolg kunnen hebben dat de interne werking juist verslechterd. In dat kader is tevens zo veel mogelijk aangesloten bij het Nieuw Wettelijk Kader (hierna: NWK). De richtlijn laat ruimte voor het maken van keuzen op de voor EU-regelgeving gebruikelijke wijze. Zo is het aan de EU-lidstaat zelf om te bepalen wie als de markttoezichtautoriteit wordt aangewezen, wie de aanmeldende instantie is, op welke wijze een CBI een verzoek tot aanwijzing kan indienen en op welke wijze de handhaving wordt ingericht. Daarnaast biedt de richtlijn scheepsuitrusting 2014, vergelijkbaar met de andere richtlijnen in het NWK, ruimte om accreditatie al dan niet verplicht te stellen. Bij de implementatie is, zoals reeds is vermeld in paragraaf 3.3. van de memorie van toelichting, ervoor gekozen om in lijn met het Kabinetsstandpunt¹ accreditatie verplicht te stellen. In bijlage III bij de richtlijn scheepsuitrusting 2014 wordt, naast een aantal andere vereisten, ook de vereiste accreditatienorm (EN ISO/IEC 17065:2012) voorgeschreven. Hieruit blijkt dat de Europese Commissie tevens een voorkeur voor verplichte accreditatie heeft. Er zal in de ministeriële regeling worden gekozen voor verplichte accreditatie teneinde een samenhangend kwaliteitsniveau van de conformiteitsbeoordeling en controle op de bekwaamheid van de CBI's. Bijkomend voordeel is dat het aanmeldingsproces voor geaccrediteerde CBI's veel sneller kan verlopen vanwege de kortere bezwaartermijn dan voor CBI's waarbij op een andere wijze is vastgesteld dat deze voldoet aan de voor aanwijzing vereiste criteria. Het blijkt dat de andere landen binnen de EU overwegend ook kiezen voor verplichte accreditatie.

Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

In reactie op de vraag van de VVD-fractie betreffende de verantwoordelijkheidsverdeling merkt de regering op dat het klopt dat in dit wetsvoorstel geen wijziging in de verantwoordelijkheidsverdeling van eigenaren, fabrikanten en aangemelde instanties is aangebracht. De richtlijn scheepsuitrusting 2014, en daarmee ook het wetsvoorstel, verduidelijkt wel de verplichtingen van de importeurs, distributeurs en vertegenwoordigers. De verplichtingen van de verschillende marktdeelnemers worden bij ministeriële regeling verder uitgewerkt.

¹ Kamerstukken II 2003/04, 29 304, nr. 1.

Inzake de verplichtingen van de marktdeelnemers laat de richtlijn scheepsuitrusting 2014 overigens geen ruimte voor het maken van nationale keuzen. Hierbij is aangesloten bij het NWK, die dezelfde verplichtingen voor de onderscheidenlijke marktdeelnemers in diverse richtlijnen harmoniseert. Door het opnemen van verplichtingen voor gemachtigden, importeurs en distributeurs wordt de hele keten inzichtelijk en is duidelijk voor iedere partij in die keten wat zijn verantwoordelijkheid is. Ook wordt het hierdoor voor de markttoezichthouder mogelijk om te handhaven op productstromen afkomstig uit landen buiten de EU.

Verhouding tot bestaande regelgeving

Met betrekking tot de vraag van de VVD-fractie of de wijzigingen van de Regeling veiligheid zeeschepen (hierna: Rvz) en Regeling voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Rvvs) niet aan de Kamer worden voorgehangen, merkt de regering op dat de wijzigingen van deze twee regelingen worden meegenomen in de ministeriële regeling ter uitwerking van het wetsvoorstel (Regeling scheepsuitrusting 2016). Aangezien deze regeling niet hoeft te worden voorgehangen aan de Kamer, zal hierdoor ook de wijziging van de genoemde regelingen niet aan de Kamer worden voorgehangen. De uitzonderingen op de stuurwielmarkering die reeds waren opgenomen in de richtlijn scheepsuitrusting 1996 zijn indertijd gedeeltelijk geïmplementeerd in de artikelen 32 tot en met 35 Rvz en in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 Rvvs. De benodigde wijzigingen in beide regelingen zien met name op het aanpassen van de genoemde artikelen die thans nog verwijzen naar de Wet scheepsuitrusting. Deze artikel(led)en zullen na de inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel naar de Wet scheepsuitrusting 2016 moeten verwijzen. Waar nodig wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de tekst te actualiseren, indien dit nodig blijkt. Daarbij zullen de teksten van de Regeling scheepsuitrusting 2016, de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen zoveel mogelijk worden afgestemd en gelijkkludend worden opgesteld.

Op basis van de vraag van de PvdA-fractie waarin een tweetal citaten uit de memorie van toelichting worden aangehaald, kan het volgende worden opgemerkt. De richtlijn scheepsuitrusting 2014 beoogt, net als zijn voorganger de richtlijn scheepsuitrusting 1996, de veiligheid op zee te verbeteren en verontreiniging van de zee te voorkomen (artikel 1 van de richtlijn). Bij de doelstelling van de richtlijnen is aangesloten bij de doelstellingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) (Trb. 1976, 157), het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (COLREG) (Trb. 1974, 51) en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (MARPOL) (Trb. 1975, 147). Deze verdragen bevatten onder meer voorschriften (inclusief beproevingsnormen) omtrent de fabricage en het testen van scheepsuitrusting voordat deze aan boord van een schip wordt geplaatst, en omtrent de veiligheid van de uitrusting nadat deze aan boord is geplaatst. In de verdragen is voorgescreven dat de vlaggenstaat van het schip via certificering erop toeziet dat de scheepsuitrusting voldoet aan de voorschriften met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties. Omdat de internationale voorschriften de vlaggenstaten de nodige flexibiliteit bieden voor wat betreft de concrete toepassing, heeft de Europese Commissie ter harmonisatie binnen de EU de richtlijn scheepsuitrusting 1996 vastgesteld.

In het kader van de implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 1996 zijn de aangehaalde wetten reeds gewijzigd en zijn delegatiegrondslagen opgenomen. Daarnaast zijn de reeds genoemde Rvz (hangend onder de Schepenwet) en Rvvs (hangend onder de Wet voorkoming verontreiniging door schepen) gewijzigd. Bij de implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 is daardoor geen aanleiding om de genoemde wetten wederom te wijzigen. De naar aanleiding van de richtlijn scheepsuitrusting 1996 opgenomen grondslagen in de genoemde wetgeving voldoen om de richtlijn scheepsuitrusting 2014 te implementeren en, zoals hierboven reeds geschetst, waar nodig om de Rvz en Rvvs aan te passen.

Gevolgen

Naar aanleiding van de vragen met betrekking tot de gevolgen van het wetsvoorstel van de leden van de VVD-fractie, kan het volgende worden opgemerkt. De door de leden aangehaalde zin uit de memorie van toelichting heeft betrekking op de administratieve lasten die het wetsvoorstel tot gevolg zou hebben. In de toelichting wordt vervolgd met de opmerking dat veel van de nieuwe verplichtingen voor marktdeelnemers een aanvulling op of concretisering van bestaande verplichtingen zijn of een codificatie van wat op basis van de algemene EU productregelgeving uit het NWK al de normale praktijk zou moeten zijn betreffen, waardoor er nauwelijks sprake is van een toename van de administratieve lasten. De toename van de verplichtingen die in dit wetsvoorstel nieuw zijn ten opzichte van de verplichtingen die reeds op basis van de thans geldende regelgeving bestaan, is beperkt tot de verplichting van een fabrikant om de markttoezichtautoriteit op de hoogte te brengen indien een risico aanwezig is in de gevallen waarbij hij van mening is of redenen heeft om aan te nemen dat een product waarop hij een stuurwielmarkering heeft aangebracht niet in overeenstemming is met de vereisten die voor dat product zijn gesteld. De fabrikant dient in dit geval de non-conformiteit en alle genomen corrigerende maatregelen te beschrijven (artikel 7 van het wetsvoorstel). Het kwantificeren van de lasten die volgen uit het op de hoogte brengen van de markttoezichtautoriteit in deze gevallen is lastig, aangezien het om uitzonderlijke situaties gaat, die bij een normale gang van zaken niet voorkomen.

In reactie op de vragen met betrekking tot de CBI's in Nederland kan de regering aangeven dat er momenteel vier aangemelde instanties zijn aangewezen onder de huidige Wet scheepsuitrusting. De ervaringen met de aangemelde instanties zijn goed. De verwachting is dat deze instanties een verzoek zullen indienen om wederom te worden aangewezen na inwerkingtreding van het wetsvoorstel. De in het wetsvoorstel opgenomen tweejaarlijkse controle van de instantie door de ILT zal leiden tot enige verhoging van de lasten van de aangemelde instantie. Deze lasten worden als proportioneel gezien in verhouding met het feit dat door deze controles de kwaliteit van de aangemelde instanties nog beter wordt geborgd.

De lasten voor de scheepseigenaren zullen als gevolg van dit wetsvoorstel niet toenemen. De eigenaren zullen met name profijt hebben van het feit dat beter toezicht zal worden gehouden op de producten op de Europese markt, waardoor de kans dat namaakproducten of apparatuur waarvan de prestatie- en testnormen verouderd zijn op de markt worden aangeboden, wordt verkleind.

De leden van de VVD-fractie vragen tevens waarop de verwachting is gebaseerd dat het wetsvoorstel niet zal leiden tot prijsstijgingen. Deze aanname is gebaseerd op de Impact Analyse die door de Europese Commissie is uitgevoerd ter begeleiding van het voorstel voor de richtlijn scheepsuitrusting 2014, waarin deze verwachting is uitgesproken. De Europese Commissie concludeert verder dat als er al voor specifieke producten een lichte prijsverhoging zou volgen, dan wordt verwacht dat deze verhoging wordt gecompenseerd door het voordeel van een groter vertrouwen in de kwaliteit van het product. Hoewel in deze Impact Analyse de mogelijke gevolgen van de richtlijn voor de gehele Europese Unie zijn meegenomen, is er voor Nederland geen reden om aan te nemen dat de richtlijn in Nederland wel tot prijsstijgingen zal leiden. De Nederlandse branchevereniging en enkele marktdeelnemers zijn betrokken geweest bij de voorbereiding van de richtlijn scheepsuitrusting 2014, en de richtlijn sluit daardoor juist beter aan bij de wensen van de praktijk.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie hoe de controles door de ILT op de aangemelde instanties zodanig worden ingericht dat overlap en dubbele controle met de accreditatie worden voorkomen. In reactie op deze vraag kan worden opgemerkt dat er contacten zijn tussen de ILT en de Raad voor Accreditatie, teneinde afspraken te maken in het kader van de samenwerking in het toezicht op de aangemelde instanties. Naar verwachting zal de ILT zich voornamelijk concentreren op de aanwijzingscriteria die zullen worden opgenomen in de ministeriële regeling, met artikel 11, derde lid, van het wetsvoorstel als grondslag. Bij de keuze voor tweejaarlijkse controle door de ILT wordt aangesloten bij de voorkeur van de Europese Commissie, die heeft aangegeven dat accreditatie in combinatie met periodieke controles door de lidstaat die vlaggenstaat is, de meest wenselijke situatie oplevert.

Ten slotte kan in reactie op de vraag van de leden van de VVD-fractie omtrent de samenwerkingverbanden in het kader van deze implementatie, worden opgemerkt dat de richtlijn scheepsuitrusting 2014 is gebaseerd op prestatie- en testnormen die in het kader van internationale verdragen (SOLAS, MARPOL en COLREG) tot stand zijn gekomen. Aan deze normen moet alle in een van de bij de IMO aangesloten landen geproduceerde uitrusting voldoen. Binnen de Europese Unie is besloten om naast de normen, ook de beoordelingssystemen te borgen, mede als het markttoezicht dat op de producten worden gehouden. Dit betekent in concreto dat binnen de EU alle lidstaten gelijke methodes toepassen, onder dezelfde voorwaarden, onder een geharmoniseerd markttoezichtsregime.

Naast bovenstaande kan volledigheidshalve worden opgemerkt dat de op basis van de richtlijn scheepsuitrusting 1996 thans verplichte stuurwielmarkering mondiaal wordt gezien als een sterke en betrouwbare kwaliteitsmarkering, waardoor ook scheepseigenaren van schepen die niet onder een vlag van een lidstaat van de EU varen, veelal voor stuurwielgemarkeerde uitrusting kiezen. Dit zal met de komst van de nieuwe richtlijn scheepsuitrusting 2014 naar verwachting verder toenemen.

Uitvoering en handhaving

Naar aanleiding van de vragen van de VVD-fractie en de PvdA-fractie betreffende de capaciteit en expertise bij de ILT, kan de regering opmerken dat voor dit wetsvoorstel een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) door de ILT is uitgevoerd. De ILT

beoordeelt het wetsvoorstel als handhaafbaar en uitvoerbaar, en de toets heeft niet geleid tot aanpassingen van het voorstel. In de HUF-toets heeft de ILT tevens aangegeven dat dit wetsvoorstel een extra capaciteit van 0,25 fte vereist. Deze capaciteit is gereserveerd voor de bovengenoemde tweejaarlijkse controles en voor het deelnemen aan diverse (inter)nationale overleggen die betrekking hebben op scheepsuitrusting. ILT was ook reeds onder de huidige Wet scheepsuitrusting verantwoordelijk voor de aanmelding van de conformiteitsbeoordelingsinstanties en heeft daardoor de vereiste kennis reeds opgedaan. De vereiste expertise op het terrein van markttoezicht is aanwezig bij het domein Water, Stoffen en Producten. Dit domein heeft in het kader van de verschillende productregelgeving op het terrein van het ministerie veel ervaring van markttoezicht op producten. ILT houdt onder meer interne overleggen en neemt deel aan interdepartementale overleggen over markttoezicht op producten. Naast deze nationale overleggen, neemt de ILT ook deel aan de Europese werkgroep (ADCO) waarbij vertegenwoordigers van de EU lidstaten in overleg gaan over technische zaken aangaande scheepsuitrusting die niet voldoet aan de daaraan gestelde eisen, en derhalve mogelijk maatregelen nodig zijn.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie naar de wijzigingen in de sanctionering als gevolg van dit wetsvoorstel. Een nieuw element ten opzichte van de Wet scheepsuitrusting is de invoering van de bestuurlijke boete in artikel 23 van het wetsvoorstel. De praktijk heeft uitgewezen dat het strafrechtelijk instrumentarium van de Wet scheepsuitrusting in veel gevallen een (te) zwaar handhavingsmiddel was en daardoor nauwelijks werd gebruikt. Ook is in veel gevallen van handhaving op het terrein van scheepsuitrusting specialistische kennis inmiddels aanwezig bij ILT. Hierdoor ligt het voor de hand om in het wetsvoorstel de mogelijkheid voor de ILT op te nemen om een bestuurlijke boete op te leggen, in geval van overtreding van bepaalde artikelen in het wetsvoorstel. Naast de mogelijkheid voor het opleggen van een bestuurlijke boete, blijft voor uitzonderlijke gevallen en gezien de (economische) aard van de desbetreffende delicten en mogelijke gevaarstelling, strafrechtelijke handhaving mogelijk.

In het wetsvoorstel is voor de volgende sanctionering gekozen: een bestuurlijke boete van maximaal de derde categorie wordt een geschikte sanctie gevonden voor lichtere overtredingen. Het betreft het aan boord plaatsen van uitrusting of het in de handel brengen van uitrusting zonder stuurwielmarkering, of in voorkomend geval het ontbreken van een geldige uitzondering van deze verplichting. Ook kan een boete van de derde categorie worden opgelegd indien de scheepsuitrusting niet vergezeld gaat van de bijbehorende EU-conformiteitsverklaring. De bestuurlijke boete wordt hier als voldoende doeltreffend en afschrikwekkend beschouwd, waarbij strafrechtelijke sanctionering voor deze overtredingen niet in de rede ligt.

Een bestuurlijke boete van ten hoogste de vierde categorie is veelvoorkomend bij productregelgeving. Op grond van het wetsvoorstel kan een dergelijke maximale boete worden opgelegd wanneer met name de marktdeelnemers hun verplichtingen die zijn opgenomen in dit wetsvoorstel niet nakomen.

Overtredingen die met een boete van ten hoogste de vierde categorie kunnen worden gestraft zijn onder meer het ontbreken van een stuurwielmarkering of ontbreken van een EU-conformiteitsverklaring. Daarnaast is strafrechtelijke sanctionering mogelijk.

Ten slotte biedt artikel 23 de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete van ten hoogste de vijfde categorie voor enkele verplichtingen die gelden voor marktdeelnemers in het kader van het markttoezicht. Deze hogere categorie voor marktdeelnemers wordt passend geacht gezien hun verantwoordelijk voor de producten.

Consultatie

Naar aanleiding van de vragen van de fracties van de VVD en de PvdA omtrent de consultatie van de branchevereniging kan worden opgemerkt dat Netherlands Maritime Technology (NMT) en SEA Europe zowel bij de onderhandelingen over de richtlijn scheepsuitrusting 2014 als bij het opstellen van het wetsvoorstel betrokken zijn geweest. Daarnaast is bij de uitwerking van de richtlijn ook overleg geweest met de branchevereniging Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN).

Voor de praktische implementatie van de richtlijn aan boord van zeeschepen onder Nederlandse vlag, is ook overleg gevoerd met de verschillende klassebureaus en met verschillende relevante brancheverenigingen. In aanloop op de inwerkingtreding van het wetsvoorstel en de bijbehorende ministeriële regeling zal het contact met deze partijen worden voortgezet en wordt waar nodig voorlichting gegeven aan de betrokken partijen.

II. Artikelsgewijs deel

Artikel 3

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de verschillende actoren bij de inwerkingtreding van het wetsvoorstel weten hoe zij moeten handelen, aangezien in artikel 3 geen normadressaat is opgenomen. Artikel 3 van het voorstel implementeert artikel 4, eerste en tweede lid, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014. Deze leden bevatten de hoofdnorm van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 en bepalen dat scheepsuitrusting vanaf de dag van inwerkingtreding van de richtlijn moet voldoen aan de vereisten die zijn vastgelegd in de internationale instrumenten (waaronder beproevingsnormen), voor zover de uitrusting aan boord van een EU-schip wordt geplaatst. De verwijzing naar een EU-schip heeft als doel om te clausuleren om welke scheepsuitrusting het gaat. Het voorstel geldt derhalve uitsluitend voor scheepsuitrusting, die overeenkomstig het toepassingsbereik van de richtlijn bestemd is voor plaatsing aan boord van een EU-schip. Evenals in artikel 4 van de richtlijn, is in artikel 3 van het voorstel geen normadressaat opgenomen. Hiervoor is gekozen aangezien deze verplichting voor alle partijen geldt die betrokken zijn bij de plaatsing van scheepsuitrusting aan boord van EU-schepen. De verantwoordelijkheid hiervoor geldt voor alle bij dit proces betrokken actoren, zoals fabrikanten, importeurs, distributeurs, scheepsbouwers, scheepseigenaren en de kapitein van het schip. Daarnaast kan het in afwijking van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 opnemen van een dergelijke normadressaat leiden tot onjuiste of incomplete implementatie van de richtlijn.

Artikel 6

Naar aanleiding van de vraag van de VVD-fractie met betrekking tot het elektronisch label, kan de regering opmerken dat voor de termijn waarna de stuurwielmarkering kan worden aangevuld of vervangen, in de ministeriële regeling zal worden aangesloten bij artikel 11 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014. Dit artikel bepaalt allereerst dat de Europese Commissie middels

gedelegeerde handelingen vaststelt voor welke specifieke scheepsuitrusting elektronische labels geschikt zouden kunnen zijn. Vervolgens kan de Commissie voor die geselecteerde uitrusting technische criteria voor het elektronisch label vastleggen in uitvoeringsverordeningen. Pas als deze verordeningen zijn vastgesteld door de Commissie, kan gebruik worden gemaakt van het elektronisch label. Een fabrikant die daarvoor kiest, kan na drie, onderscheidenlijk vijf jaar na de datum van vaststelling van deze uitvoeringsverordeningen de stuurwielmarkering aanvullen, onderscheidenlijk vervangen door het elektronisch label.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de VVD-fractie welke invloed Nederland kan uitoefenen op snelle implementatie van het elektronisch label, wordt voor wat betreft het vaststellen van gedelegeerde handelingen door de Commissie, verwezen naar de beantwoording van de eerste vraag van de leden van de VVD-fractie, waarbij reeds is ingegaan op deze procedure. Voorafgaand aan het vaststellen van uitvoeringshandelingen, dient de Commissie de zogenaamde comitologieprocedure op basis van artikel 291 VWEU te volgen. Ter uitwerking van dit artikel uit het VWEU bestaat een Europese verordening (nr. 182/2011²) die het systeem van uitvoeringshandelingen uitwerkt. Bij de vaststelling van uitvoeringshandelingen wordt de Commissie bijgestaan door een comité van vertegenwoordigers uit de lidstaten. Dit comité controleert de Commissie vooraf, wanneer de uitvoeringshandeling in voorbereiding is. De genoemde verordening werkt de rol van het comité verder uit, en onderscheidt daarbij twee soorten comitèprocedures: de raadplegingsprocedure en de onderzoeksprocedure. In beide gevallen is er sprake van beïnvloeding en controle vooraf door de lidstaten (niet zijnde de Raad). In de comités hebben vertegenwoordigers van de lidstaten zitting, die adviserend optreden of de vaststelling van een uitvoeringshandeling door de Commissie kunnen tegenhouden. In de richtlijn scheepsuitrusting 2014 is ervoor gekozen om gebruik te maken van de onderzoeksprocedure (artikelen 35, vijfde lid, en 38, tweede lid).

Artikel 13

In reactie op de vraag van de VVD-fractie omtrent het doorberekenen van kosten die zijn gemaakt in het kader van toezicht op een aangemelde instantie, merkt de regering op dat artikel 13, derde lid, van het wetsvoorstel een delegatiegrondslag bevat om, indien nodig, bij ministeriële regeling regels te stellen met betrekking tot de voor de uitoefening van dat toezicht verschuldigde vergoeding. De grondslag is zodanig geformuleerd dat het niet verplicht is om hieromtrent regels te stellen. Deze grondslag is tevens opgenomen in artikel 28 van de thans geldende Wet scheepsuitrusting. Van die grondslag is tot op heden geen gebruik gemaakt en voornamelijk is er geen voornemen om de grondslag in het wetsvoorstel te gebruiken. Mocht als gevolg van een veranderde situatie of voortschrijdend inzicht worden besloten dat het vaststellen van de regeling omtrent het doorberekenen van kosten noodzakelijk is, dan zal daarbij uiteraard worden aangesloten bij de uitgangspunten die door het kabinet zijn opgenomen in het Kabinetsstandpunt inzake de doorberekening van handhavingkosten (Kamerstukken II 2013/14, 24036, nr. 407).

² Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren.

Artikel 21

In reactie op de vragen van de VVD-fractie omtrent de uitzonderingen waarvoor een grondslag in artikel 21 is opgenomen, kan worden opgemerkt dat het artikel een grondslag biedt om de artikelen 30 tot en met 32 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 te implementeren. Deze grondslag in artikel 21 van het voorstel zal bij ministeriële regeling worden uitgewerkt, in aanvulling op de reeds beschreven wijzigingen van de artikelen 32 tot en met 35 Rvz en artikelen 6 tot en met 8 en 10 Rvvs. De genoemde artikelen van de richtlijn bepalen dat, in afwijking van artikel 3 en 6 van het wetsvoorstel, in uitzonderingsgevallen ook scheepsuitrusting aan boord mag worden geplaatst die niet overeenkomstig de conformiteitbeoordelingsprocedures op geschiktheid kan worden beoordeeld. Die uitrusting mag aan boord worden geplaatst wanneer op andere wijze is aangetoond dat die uitrusting ten minste even doeltreffend is als scheepsuitrusting die voorzien is van een stuurwielmarkering. Indien van de uitzonderingen gebruik wordt gemaakt, zal aan boord van het schip een certificaat of documentatie aanwezig zijn zodat kan worden aangetoond dat toestemming van de minister is verkregen om andere scheepsuitrusting aan boord te hebben. De veiligheid wordt gewaarborgd doordat alvorens een certificaat wordt afgegeven, de uitrusting zal worden beoordeeld. Indien de uitrusting niet als voldoende veilig en gelijkwaardig aan gemarkeerde uitrusting wordt beschouwd, zal een dergelijk certificaat niet worden afgegeven. Daarnaast zal bij ministeriële regeling worden opgenomen dat in het certificaat beperkingen of voorschriften kunnen worden opgenomen, onder meer ten aanzien van het gebruik. In het geval van scheepsuitrusting die ten behoeve van beproeving of ter beoordeling aan boord wordt geplaatst, is het tevens verplicht dat uitrusting aan boord van het schip aanwezig is die is voorzien van een stuurwielmarkering en dat deze gemarkeerde uitrusting klaar voor gebruik blijft. Het doel van artikel 30 en 31 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 is om innovatie en ontwikkeling van nieuwe uitrusting te stimuleren. In artikel 32 van de richtlijn wordt een uitzondering gemaakt voor de uitzonderlijke situaties waarbij het niet mogelijk of onevenredig is om te vereisen dat scheepsuitrusting die is voorzien een stuurwielmarkering aan boord te plaatsen. De mogelijkheid van het gebruikmaken van uitzonderingen is van belang om de innovatie van het Nederlandse bedrijfsleven te stimuleren. Concrete voorbeelden zijn nu nog niet te noemen.

Artikel 27

Ten aanzien van de vraag van de leden van de VVD-fractie met betrekking tot de dynamische verwijzing, kan de regering opmerken dat ingevolge de richtlijn scheepsuitrusting 2014 de Europese Commissie de mogelijkheid heeft om de bijlagen bij de richtlijn scheepsuitrusting 2014 te wijzigen. Deze bevoegdheid wordt ten aanzien van bijlagen regelmatig opgenomen in Europese richtlijnen. In het kader van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 is deze bevoegdheid onder meer opgenomen om te zorgen voor harmonisatie binnen het NWK. De dynamische verwijzing in het wetsvoorstel voorkomt dat de wet gewijzigd moet worden indien de Europese Commissie besluit om van deze bevoegdheid gebruik te maken. Vaak zijn de overgangstermijnen zodanig kort, dat niet tijdig in een wetwijziging kan worden voorzien. Het gebruik van een dynamische verwijzing ligt daarom voor de hand, aangezien bij een dynamische verwijzing een wijziging van de wet op hetzelfde moment dat in werking kan treden als de

wijziging van de bijlage. Daarnaast bevatten de bijlagen bij de richtlijn de technische uitwerking van dit wetsvoorstel en zijn zij erg omvangrijk. Uit het oogpunt van kenbaarheid is bij een dynamische verwijzing vereist dat van een wijziging in één of meerdere bijlagen bij de richtlijn scheepsuitrusting 2014 mededeling moet worden gedaan in de Staatscourant. Die mededeling bevat de te implementeren bindende Europese regelgeving (dus de wijziging van de bijlagen bij de richtlijn), de bestaande nationale regelgeving door middel waarvan aan de te implementeren rechtshandeling wordt voldaan (de Wet scheepsuitrusting 2016), de datum waarop de wijzigingen van toepassing worden in Nederland en eventueel een transponeringstabel. De thans geldende Wet scheepsuitrusting bevatte tevens een dynamische verwijzing naar de richtlijn scheepsuitrusting 1996 (artikel 30). Van deze dynamische verwijzing werd onder meer gebruik gemaakt bij wijziging van bijlage A.1 en A.2 van die richtlijn.

Ten aanzien van de vraag van de VVD-fractie wat met welke bijlagen wordt geregeld, geeft de regering hieronder de inhoud van de bijlagen kort weer:

- Bijlage I – vormgeving van de stuurwielmarkering
- Bijlage II – conformiteitsbeoordelingsprocedures
- Bijlage III – eisen waaraan conformiteitsbeoordelingsinstanties moeten voldoen om aangemelde instanties te worden
- Bijlage IV – de procedure van aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie
- Bijlage V – eisen waaraan aanmeldende autoriteiten moeten voldoen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen