



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 09.07.1997
COM(97) 358 def.

97/0194 (SYN)

Voorstel voor een
RICHTLIJN VAN DE RAAD
betreffende afgedankte voertuigen

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

I. Inleiding

1. De Raad verzocht in zijn Resolutie van 7 mei 1990¹ betreffende een beleid inzake afvalbeheer de Commissie actieprogramma's voor bepaalde soorten afval uit te werken. Volgens de lidstaten vormden met name afgedankte voertuigen een afvalstroom die in dit verband diende te worden aangepakt. In de context van het "Programma prioritaire afvalstromen" richtte de Commissie in 1991 in verband met deze problematiek een projectgroep op. Hieraan namen vertegenwoordigers van alle betrokken ondernemingen, niet-gouvernementele organisaties (NGO's), verscheidene nationale overheidsdiensten en diensten van de Commissie deel. De groep stelde in 1994 aan de Commissie een "strategie" voor. Gesuggereerd werd maatregelen op het adequate niveau (Gemeenschap, lidstaten, ondernemingen) te nemen. Er werden een reeks wettelijke maatregelen, met name op communautair niveau, en een reeks complementaire acties voorgesteld. In de projectgroep was men het erover eens dat een wetsvoorstel moest worden uitgewerkt.
2. In zijn resolutie A4-0364/96 van 14 november 1996 heeft het Europees Parlement de Commissie verzocht voorstellen betreffende een aantal afvalstromen, waaronder afgedankte voertuigen, in te dienen en die voorstellen te baseren op het beginsel van de verantwoordelijkheid van de producent.
3. Dit voorstel is geïnspireerd op de bovengenoemde "strategie", vooral op die aspecten in verband met het beheer van afgedankte voertuigen waarover men het eens was dat zij door communautaire wetgeving dienden te worden geregeld. Volgens de projectgroep dienden er maatregelen te worden genomen op het gebied van preventie (ontwerp van nieuwe voertuigen), inzameling, verwerking, hergebruik, terugwinning en toezicht. De meeste van deze maatregelen moeten op communautair niveau worden geregeld en dienen dan ook deel uit te maken van door de Commissie voorgestelde wetgeving.
4. Dit voorstel bevat ook elementen die in de strategie van de projectgroep niet werden behandeld. In deze toelichting wordt de beslissing om deze elementen op te nemen, gemotiveerd.
5. Diverse afvalstromen zijn reeds het voorwerp van regelgeving op Gemeenschapsniveau (b.v. afgewerkte olie, batterijen en accu's, verpakkingsafval, PCB's en PCT's en zuiveringsslib). Dit voorstel is in overeenstemming met de tot dusver door de Gemeenschap gevolgde sectorale aanpak van afvalstromen.
6. Er zijn diverse redenen waarom de communautaire wetgeving met betrekking tot afgedankte voertuigen de vorm dient aan te nemen van een richtlijn. De ondernemingen dient rechtszekerheid te worden gegarandeerd alsmede de stabiliteit die nodig is voor investeringen op lange termijn. Alleen een richtlijn kan waarborgen dat alle deelsectoren van de automobielbranche (de fabrikanten van voertuigen, de

¹ PB nr. C 122 van 18.5.1990.

producenten van materialen, de sloop-, shredder- en recyclingbedrijven, enz.) de verantwoordelijkheid op zich nemen om de hieronder beschreven milieudoelstellingen te realiseren, en garanderen dat al deze belanghebbende partijen naar behoren vertegenwoordigd worden in de instanties die het beleid terzake mede bepalen. Het grote aantal betrokken partijen betekent dat convenanten in het algemeen geen praktische manier zijn om dit voorstel ten uitvoer te leggen. Bovendien kan alleen door het opzetten van een juridisch verbindend gemeenschappelijk Europees kader worden voorkomen dat op nationaal niveau de meest uiteenlopende initiatieven het licht zien - iets wat zou resulteren in een hogere totale kostprijs voor de Europese economie en in markt- en concurrentiedistorsie. Voorts zijn in de voertuigensector op Gemeenschapsniveau reeds een aantal harmonisatiemaatregelen vastgesteld die de goede werking van de interne markt moeten bevorderen, en het lijkt niet wenselijk de fase waarin voertuigen voor de sloop worden bestemd, van dit consequente harmonisatieproces uit te sluiten. Tenslotte bevat dit voorstel een reeks bepalingen waardoor voor individuele personen rechten en verplichtingen worden geschapen die per definitie juridisch verbindend en van rechtswege uitvoerbaar dienen te zijn.

7. In bepaalde lidstaten hebben ondernemingen op nationaal niveau initiatieven zoals milieuovereenkomsten of convenanten ontwikkeld of zijn zij eenzijdig bepaalde verplichtingen aangegaan. Niets belet dat die initiatieven worden voortgezet. Wel zullen zij, voorzover zij nog niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van dit voorstel, daarop moeten worden afgestemd en moeten worden aangevuld met de vereiste, door de lidstaten in te voeren wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen ter omzetting van dit voorstel in de nationale wetgeving. Convenanten alléén volstaan niet om het onderhavige voorstel volledig ten uitvoer te leggen.
8. Naast wetgeving is er derhalve plaats voor nationale initiatieven zoals convenanten. Het staat de bedrijven ook vrij om via door onderhandelingen tot stand gebrachte convenanten of vrijwillig aangegane verplichtingen het bereiken van de milieudoelstellingen van dit voorstel te vergemakkelijken, doelstellingen die verder reiken dan die van dit voorstel te bevorderen of het bereiken van die doelstellingen op een kortere termijn dan in het voorstel is vastgesteld, na te streven.

II. De problematiek

9. Afgedankte voertuigen moeten worden verwijderd en zijn bijgevolg een belangrijke afvalbron met een direct verontreinigend effect. Jaarlijks worden in de Europese Unie 8 à 9 miljoen voertuigen weggedaan, wat wil zeggen dat jaarlijks 8 à 9 miljoen ton afval ontstaat. Dit cijfer kan in de toekomst alleen maar toenemen aangezien ieder jaar meer voertuigen in de handel worden gebracht. Circa 25% van het gewicht van de voertuigen (het zogeheten "shredderafval") is gevaarlijk afval dat momenteel wordt gestort, waardoor het vaak een bron van verontreiniging vormt voor de bodem en het grondwater. Deze massa van circa 1,9 miljoen ton afval per jaar vertegenwoordigt tot 10% van de totale hoeveelheid gevaarlijk afval die per jaar in de EU wordt gegenereerd. In dit voorstel wordt in eerste instantie aan deze van afgedankte voertuigen afkomstige afvalfractie aandacht besteed.
10. Bovendien wordt - hoewel precieze cijfers ontbreken - naar schatting in sommige lidstaten 7% van de afgedankte voertuigen in het milieu achtergelaten. Achtergelaten autowrakken tasten het milieu aan en zijn per saldo een schadepost voor de samenleving.

11. Sloopectiviteiten betekenen vaak een aanzienlijke belasting voor het milieu. Ingezamelde afgedankte voertuigen worden overgedragen aan sloperijen, waar ze van de onderdelen worden ontdaan die op de tweedehandsmarkt kunnen worden verkocht. Wat van de wrakken overblijft, gaan naar versnijdings- en shredderinstallaties. Metaalfracties worden gescheiden van niet-metaalfracties. De metaalfracties, zowel ferro- als non-ferro-metalen, die 70 à 75% van het totale gewicht van het voertuig uitmaken, worden gewoonlijk op de schrootmarkt verkocht en gerecycled. Shredderen is een bron van verontreiniging (met name veroorzaken shredderinstallaties emissies in de atmosfeer van PCB's en zware metalen, lozingen in het water van organische stoffen en zware metalen - lood, cadmium, koper, zink en nikkel - en lozingen in de bodem van dezelfde gevaarlijke stoffen) en daarnaast brandgevaar. De huidige methoden voor het verwijderen en verwerken van gevaarlijke elementen en vloeistoffen zijn hoofdzakelijk bedoeld om aan de veiligheidsnormen te voldoen vóór het shredderen, maar zijn niet toereikend om de verspreiding van gevaarlijke stoffen in het milieu te voorkomen.
12. Shredderafval (25-30% van het voertuiggewicht), dat bestaat uit een mix van materialen zoals plastics, rubber, glas, textiel, verf, olie en smeermiddelen, papier en karton, wordt meestal gestort. Dit afval bevat grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen zoals polychloorbifenylen (PCB's), alsmede zware metalen en diverse vloeistoffen (benzine, motor- en versnellingsbakolie, hydraulische vloeistoffen, remvloeistoffen, antivriesmiddel), die erg gevaarlijk zijn voor het milieu. Een aantal voertuigen is uitgerust met een airconditioningsysteem dat chloorfluorkoolwaterstoffen (CFK's) bevat, en met airbags, die explosieve componenten bevatten, die eveneens gevaarlijk kunnen zijn voor het milieu en voor de verwerkingsinstallaties waar zij worden gesloopt en geshredderd. Volgens de internationale, communautaire en nationale afvalstoffenwetgeving is shredder- en olieafval van voertuigen dan ook gevaarlijk afval.
13. Jaarlijks zijn afgedankte voertuigen goed voor bij benadering 2 miljoen ton shredderafval, dat is ca. 60% van de totale hoeveelheid shredderafval (het andere shredderafval is vooral afkomstig van witgoed, bruingoed en andere elektrische en elektronische goederen).
14. Zoals alle afvalstoffen zijn afgedankte voertuigen goederen in de zin van artikel 30 van het Verdrag. Om een interne markt in het leven te roepen die niet in gevaar komt wanneer producten afvalstoffen worden, dienen werkzaamheden en eisen op het gebied van afvalbeheer te worden geharmoniseerd. Bovendien is sloop en recycling van voertuigen een belangrijke economische activiteit, waarbij een groot aantal kleine en middelgrote ondernemingen zijn betrokken. Deze activiteiten kunnen slechts plaatsvinden zonder concurrentievervalsing wanneer de eisen terzake op communautair niveau in zekere mate worden geharmoniseerd.
15. Momenteel is de economische situatie in verband met het beheer van afgedankte voertuigen niet bevredigend. In het verleden was het door het bestaan van markten voor tweedehandsonderdelen en schroot rendabel afgedankte voertuigen te verwerken en de metaalfractie voor een groot deel terug te winnen. Recentelijk kwam er in die situatie verandering, vooral door het toenemende gebruik van niet-metalen onderdelen bij de fabricage van voertuigen, de stijging van de verwijderingskosten voor niet te recyclen materialen (vooral voor gevaarlijk afval) en de daling van de staalprijzen. Bijgevolg is de rentabiliteit van het recyclen van afgedankte voertuigen onzeker. Voertuigen worden voor verschroting vaak geëxporteerd naar landen waar de verwijderingskosten lager liggen. Grote hoeveelheden afgedankte voertuigen worden

als "tweedehandsauto's" met name in Midden- en Oost-Europese en in ontwikkelingslanden verkocht. Zo werd in 1995 naar schatting 70% van de in Duitsland afgedankte voertuigen geëxporteerd, vooral naar Nederland, Frankrijk en Polen. Door de Duitse export van afgedankte voertuigen naar Nederland komt de levensvatbaarheid van het voor de recycling van Nederlandse afgedankte voertuigen door de industrie opgezette systeem serieus in het gedrang. Bovendien wordt de autosloop- en -recyclingsector in Duitsland daardoor ondermijnd.

16. Hoewel de uitvoer van tweedehandswagens en voor terugwinning in aanmerking komende afvalstoffen in principe niet in strijd is met de Gemeenschapswetgeving, mag de relatieve verhouding van het terugwinbare en niet-terugwinbare afval niet uit het oog worden verloren. Afgedankte voertuigen zijn complexe dingen die zowel onderdelen bevatten die worden teruggewonnen als onderdelen die moeten worden verwijderd. Er kan niet altijd met zekerheid worden gezegd of de hoeveelheid voor terugwinning geschikte afvalstoffen in een afgedankt voertuig groter is dan de hoeveelheid niet-terugwinbare afvalstoffen. Afval moet in de Gemeenschap zelf worden verwijderd, en de lidstaten moeten er, overeenkomstig de voorschriften van de vigerende Gemeenschapswetgeving inzake afvalstoffen, ieder voor zich voor zorgen dat zij in hun eigen verwijderingsbehoeften kunnen voorzien. Alvast tot de terugwinning van afgedankte voertuigen veel systematischer wordt toegepast, is het wenselijk de handel in afgedankte voertuigen zoveel mogelijk te beperken. Dit beginsel wordt ook internationaal erkend: het Verdrag van Bazel wil het transport van gevaarlijke afvalstoffen in het algemeen zoveel mogelijk beperken en de partijen bij dat verdrag hebben besloten de uitvoer van zowel voor terugwinning als voor verwijdering bestemd gevaarlijk afval van OESO- naar niet-OESO-landen te verbieden omdat laatstgenoemde landen niet over de passende verwerkingsfaciliteiten en controlemechanismen beschikken. Diverse types in afgedankte voertuigen aanwezige afvalstoffen worden in het Verdrag van Bazel als gevaarlijke afvalstoffen beschouwd (b.v. de lichte fractie van het shredderafval en de zware metalen, afgewerkte olie, PCB's en PCT's); de uitvoer daarvan naar niet-OESO-landen zal daarom worden verboden.
17. In verscheidene lidstaten houdt de overheid vaak geen toezicht op de verwerking van afgedankte voertuigen. Slechts een kleine groep verwerkers bezit de nodige vergunningen. De onderdelenmarkt wordt vaak georganiseerd buiten de normale commerciële, administratieve en fiscale voorschriften om. Er bestaat in dit verband een dringende behoefte aan regelgeving; om de interne markt in stand te houden, dient deze regelgeving op communautair niveau te worden vastgesteld.
18. De verwerking van afgedankte voertuigen kan evenwel zeer winstgevend zijn indien, vooral op communautair niveau, maatregelen worden getroffen om de ontwikkeling van infrastructuur voor de inzameling en recycling van de niet-metaalfracties te stimuleren. De kostprijs van het recyclen van plastic onderdelen, die een van de oorzaken is van de afgenomen winsten van de sector die afgedankte voertuigen terugwint, zal wellicht dalen naarmate deze infrastructuur wordt uitgebouwd en markten voor het gebruik van gerecyclede materialen worden ontwikkeld.

III. Het vijfde actieprogramma

19. Volgens het vijfde beleidsplan en actieprogramma van de Europese Gemeenschap op het gebied van het milieu en duurzame ontwikkeling ("vijfde actieprogramma") zijn voor het bereiken van duurzame ontwikkeling aanzienlijke veranderingen nodig in de

huidige ontwikkelings-, productie-, consumptie- en gedragspatronen. Voorts moet, volgens het programma, om met name verkwisting van natuurlijke hulpbronnen terug te dringen en verontreiniging te voorkomen, het concept levenscyclusmanagement bij producten en procédés, vooral in relatie tot afvalstoffenbeheer, worden uitgewerkt. De hoofddoelstellingen van dit voorstel zijn met name veranderingen in de productie van voertuigen (om sloop- en recyclevriendelijke voertuigen te krijgen), in het gedrag van voertuigbezitters (om ervoor te zorgen dat zij hun voertuigen aan erkende verwerkers overdragen) en van de slopers/recyclers van voertuigen (om ervoor te zorgen dat de verwerking op ecologisch verantwoorde wijze gebeurt).

20. Wat het aspect afvalbeheer betreft, beoogt dit voorstel de uiteindelijke hoeveelheid afvalstoffen van voertuigen drastisch terug te dringen door het principe van afvalpreventie in praktijk te brengen.
21. Meer bepaald bevat het "vijfde actieprogramma" een volledig hoofdstuk dat gewijd is aan de afvalbeheerproblematiek (punt 5.7); hierin worden afgedankte voertuigen genoemd als een van de regelgevingsdoelgebieden met het oog op de toepassing van de principes van preventie, terugwinning en veilige verwijdering van afval.

IV. Milieudoelstellingen

22. De milieudoelstellingen van dit voorstel zijn de bescherming van bodem, water en lucht tegen de effecten van de verwerking van afgedankte voertuigen, afvalpreventie en vermindering van de schadelijkheid van voertuigafval voor het milieu. Deze brede milieudoelstellingen dienen te worden bereikt door een brede waaier van maatregelen, inclusief maatregelen betreffende ontwerp en productie van minder verspillende voertuigen, de inzameling van afgedankte voertuigen en de verwerking van afgedankte voertuigen met het oog op hergebruik en terugwinning. Daarnaast heeft de maatregel ten doel het risico te verkleinen dat niet-terugwinbaar afval uit lidstaten met strenge milieueisen wordt overgebracht naar landen die minder strenge eisen stellen.
23. De meeste milieuproblemen die door afgedankte voertuigen worden veroorzaakt, hebben te maken met het feit dat bij het ontwerp en de productie van voertuigen niet is gekeken naar de sloop, recycling en terugwinning ervan. Daarom moet dit voorstel bepalingen bevatten die directe invloed hebben op de manier waarop nieuwe voertuigen worden ontworpen en geproduceerd.

V. Interne markt en economische doelstellingen

24. Hoofddoel in dit verband is het brengen van samenhang in het beheer van afgedankte voertuigen in de verschillende lidstaten. Dat de voorwaarden voor de terugwinning en verwijdering van afvalstoffen uiteenlopen, hoeft weliswaar niet automatisch als een distorsie van de interne markt te worden gezien. Aan de huidige situatie zijn echter verschillende soorten problemen verbonden. In de eerste plaats variëren de kosten van het verwerken van afgedankte voertuigen, vanwege technische eisen die in de lidstaten verschillen, in die mate dat de concurrentie tussen de ondernemingen op de interne markt wordt vervalst. Ten tweede kunnen er als gevolg van de verschillende beheersystemen technische handelsbelemmeringen ontstaan. Het kan voorkomen dat uit één lidstaat ingevoerde voertuigen onmogelijk aan de verwijderingsvoorwaarden voor afgedankte voertuigen in een andere lidstaat kunnen voldoen. Wanneer communautaire wetgeving ontbreekt, zijn technische voorschriften die de werking van de interne markt hinderen, verboden, behalve wanneer zij gerechtvaardigd zijn op

grond van dwingende eisen (zoals milieubescherming), geïmporteerde producten niet discrimineren, en in een correcte verhouding staan tot de streefdoelen. Daarom is het wenselijk een communautair regelgevend kader op te zetten. Ten derde kan een verschillend beleid in de lidstaten betreffende afvalbeheer in het algemeen en de terugwinning van afgedankte voertuigen in het bijzonder, waardoor de kosten verschillen, aan de doeltreffendheid van nationaal recyclingbeleid afbreuk doen, aangezien als gevolg van de kostenverschillen een handel in afgedankte voertuigen kan ontstaan (dit is momenteel in sommige lidstaten reeds het geval).

25. Vanuit economisch oogpunt betekent het niet terugwinnen van een grote fractie van afgedankte voertuigen ook een nettoverlies en een verspilling van waardevolle hulpbronnen. Naar schatting meerdere duizenden banen kunnen worden gecreëerd door het opzetten van de infrastructuur die nodig is om aan de doelstellingen van deze richtlijn te voldoen. Nadere informatie daarover staat in de notitie over de verwachte effecten op het bedrijfsleven.

VI. Economische evaluatie

26. Er zijn diverse milieuvoordelen verbonden aan de totstandbrenging van een systeem dat de veilige verwerking en terugwinning van afgedankte voertuigen garandeert.
27. Ten eerste vertegenwoordigt shredderafval van voertuigen circa 2 miljoen ton afval per jaar. Dit stemt overeen met 10% van de totale hoeveelheid gevaarlijke afvalstoffen die jaarlijks in de EU wordt geproduceerd. Shredderafval wordt krachtens Verordening (EEG) nr. 259/93 betreffende de overbrenging van afvalstoffen als gevaarlijk ingedeeld, en diverse componenten ervan worden als gevaarlijk afval geclassificeerd krachtens het Verdrag van Bazel. Voorts wordt thans overwogen shredderafval op te nemen in de EU-lijst van gevaarlijke afvalstoffen (Beschikking 94/904/EG van de Raad). De verwijdering van shredderafval vormt een belangrijke bron van verontreiniging van bodem, water en lucht. Afgedankte voertuigen zijn verantwoordelijk voor 60,3% van de totale hoeveelheid shredderafval. Een vermindering van de hoeveelheid en de potentiële schadelijkheid van het van afgedankte voertuigen afkomstige shredderafval zal dan ook een aanzienlijk positief effect hebben op de totale shredderafvalproductie en zo het milieu ten goede komen. Ten tweede zal het voorstel de verontreiniging helpen vermijden die veroorzaakt wordt door het sluikstorten van oude auto's en de vervuiling van de bodem en het water die het gevolg is van slopen en shredderen. Met name moet worden gedacht aan de toxische stoffen (PCB's, zware metalen) die door het shredderen in het milieu worden geïntroduceerd. Ten derde resulteert elke vermindering van de hoeveelheid afvalstoffen in een zuiniger gebruik van de capaciteit van stortplaatsen. Het nieuwe voorstel voor een richtlijn betreffende het storten van afvalstoffen verbiedt het gezamenlijke storten van gevaarlijk en ongevaarlijk afval. De mogelijkheden voor het storten van gevaarlijk afval zullen daardoor afnemen. Ten vierde zal de onderhavige richtlijn resulteren in meer energiebesparing. Diverse studies hebben de voordelen van recycling ten opzichte van de verwijdering en de verbranding met terugwinning van energie duidelijk aangetoond. Met name heeft een studie door de universiteit van Delft, waarbij een vergelijking werd gemaakt tussen recycling en terugwinning van energie uit de plasticfractie van afgedankte voertuigen, aangetoond dat tien keer zoveel energie wordt bespaard door recycling dan door terugwinning van energie. De belangrijkste verklaring hiervoor is dat bij de verbranding van plastics slechts een klein deel van de intrinsieke energie-inhoud voor elektriciteitsproductie kan worden aangewend, terwijl

zeer veel energie nodig is om een nieuwe component te vervaardigen. Die energie wordt uitgespaard wanneer componenten worden gerecycled in plaats van verbrand.

28. Het realiseren van ambitieuzere recycling-doelstellingen zal nieuwe werkgelegenheid scheppen, vooral in de sloopbedrijven. De sloop is een arbeidsintensieve sector die talrijke kleine en middelgrote ondernemingen omvat. Volgens een Nederlandse bron (Auto Recycling Nederland BV) zal de richtlijn direct 10.000 à 15.000 extra banen doen ontstaan. Ook op het stuk van de met het beheer van afgedankte voertuigen verband houdende vervoer- en recyclingactiviteit zal waarschijnlijk extra werkgelegenheid ontstaan. Volgens een Duitse bron (ADA - vereniging van recyclers van voertuigen) zullen in de EU als geheel circa 100.000 extra arbeidsplaatsen ontstaan.
29. De met het voorstel samenhangende kosten hebben vooral te maken met de totstandbrenging van de noodzakelijke infrastructuur en industriële programma's die het realiseren van de doelstellingen van de richtlijn moeten garanderen. De bestaande ervaring bewijst evenwel dat de voorgestelde streefdoelen inzake hergebruik, terugwinning en recycling van afgedankte voertuigen technisch en economisch haalbaar zijn.
30. Het zal natuurlijk enige tijd vergen alvorens de recycling van afgedankte voertuigen als bedrijfstak volledig tot ontwikkeling komt. In dit vroege stadium zijn individuele factoren vaak nog bepalend voor de economische levensvatbaarheid. Door diverse producenten aangevatte projecten tonen evenwel aan dat de voor 2005 voorgestelde doelstellingen nu reeds economisch haalbaar zijn. De doelstellingen voor 2015 zullen in de toekomst haalbaar worden naarmate meer milieuvriendelijke nieuwe materialen beschikbaar komen, milieuvriendelijke ontwerpen voor auto's ingang vinden en de markt voor gerecyclede producten groeit. Diverse producenten zijn overigens reeds begonnen met het toepassen van gerecyclede producten bij de fabricage van nieuwe voertuigen.

VII. Situatie in de lidstaten

31. Naar aanleiding van de werkzaamheden van de projectgroep in het kader van het "Programma prioritaire afvalstromen" of parallel hieraan hebben ondernemingen in sommige lidstaten zich ertoe verbonden of convenanten afgesloten met nationale overheden, om de milieusituatie in verband met het beheer van afgedankte voertuigen te verbeteren. Sommige van deze convenanten werden geformaliseerd voordat de projectgroep zijn aanbeveling aan de Commissie deed. Globaal zijn er drie verschillende groepen lidstaten te onderscheiden: de lidstaten waar geen specifieke maatregelen voor afgedankte voertuigen werden getroffen; die waarin de ondernemingen zelf het initiatief hebben genomen om iets aan de situatie te doen; en de lidstaten waar de ondernemingen met de overheid convenanten hebben afgesloten die door (bestaande of *in fieri*) wetgeving worden ondersteund.
32. De in de verschillende lidstaten opgezette systemen om de hoeveelheid te verwijderen afvalstoffen van afgedankte voertuigen te verminderen, variëren sterk wat betreft inhoud, jaar waarin de doelstellingen moeten worden bereikt, looptijd en aard van de verbintenissen. Zij moeten daarom worden afgestemd op een gemeenschappelijk Europees kader, teneinde de globale kostprijs van het afvalbeheer te verminderen en te

vermijden dat markt- en concurrentiedistorsie ontstaat en de interne markt voor voertuigen wordt verstoord.

33. Het Duitse initiatief beoogt een vermindering van de hoeveelheid te verwijderen afvalstoffen van afgedankte voertuigen met 15% tegen 2002 en met 5% tegen 2015. Het Italiaanse initiatief beoogt de terugwinning van 85% van het totale voertuiggewicht tegen 2002 en 95% tegen 2010. In Frankrijk en Spanje streeft de industrie ernaar dat tegen 2002 nieuwe modellen zo kunnen worden opgewerkt dat er uiteindelijk niet meer dan 10% van het totale voertuiggewicht aan afvalstoffen overblijft; bepalend in dit verband is echter de stand van de opwerkingstechnieken en het rendement ervan wanneer nieuwe modellen op de markt worden gebracht, en of deze technieken tegen dan voldoende zijn gevorderd. De Oostenrijkse industrie streeft naar 80% recycling en 95% terugwinning, maar stelt geen datum voor. De Nederlandse industrie heeft afgesproken tegen 2000 86% te hergebruiken of te recyclen. De industrie in het Verenigd Koninkrijk streeft naar een vermindering van het shredderafval van auto's met 40% tegen 2002 en met 80% tegen 2015.
34. Het Duitse convenant treedt pas in werking nadat aanvullende wetgeving is aangenomen. Het Oostenrijkse convenant trad in werking in januari 1996 en loopt voor onbepaalde tijd. In Frankrijk en Spanje lopen de convenanten tot het jaar 2000. Het Britse convenant bepaalt geen termijn. In Nederland is de wetgeving betreffende de bij de aankoop van een nieuw voertuig te betalen vergoeding tot januari 1998 van kracht.
35. Enkele uitzonderingen daargelaten zijn in de nationale convenanten geen terugnameregelingen opgenomen of stellen ze inhoudelijk niet zoveel voor. Nederland en Zweden zetten systemen op waarbij een vergoeding bij aankoop van een nieuw voertuig en een premie aan de recycler dient te worden betaald en in een kosteloze terugname is voorzien. Dit zijn de enige twee gevallen van terugnameregelingen die door nationale wetgeving worden ondersteund. In Italië heeft FIAT een systeem opgezet waarbij afgedankte voertuigen gratis worden teruggenomen. In Duitsland heeft de industrie afgesproken afgedankte voertuigen slechts kosteloos terug te nemen indien zij meer dan 12 jaar oud zijn, mits daarbij ook aan een aantal andere voorwaarden wordt voldaan (bij voorbeeld dat het voertuig bestemd was voor de Duitse markt of ten minste zes maanden vóór de verwijdering in Duitsland werd toegelaten en dat het voertuig aan bepaalde door de industrie zelf vastgestelde eisen voldoet). In Oostenrijk wordt van voertuigbezitters het voertuig slechts gratis teruggenomen indien zij tegelijk een nieuw voertuig kopen. In Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Spanje bestaat er in dit verband geen regeling.
36. In Nederland en Duitsland kunnen de systemen slechts functioneren indien zij van aanvullende wettelijke maatregelen vergezeld gaan. In Italië is de industrie regelrecht voorstander van overheidsbemoediging, omdat zij inziet dat uitbreiding op nationale schaal van de werkzaamheden die in het kader van proefprojecten werden uitgevoerd slechts mogelijk is met steun van de overheid. De Zweedse autoriteiten werken aan wetgeving waardoor de verantwoordelijkheid van de producent ten aanzien van afgedankte voertuigen wordt ingevoerd. De Belgische autoriteiten werken aan een wetsvoorstel dat op het bestaande Nederlandse model is gebaseerd.

37. Tenslotte bestaan er ook grote verschillen tussen de controlemechanismen die werden opgezet om toezicht te houden op de resultaten van de nationale initiatieven, terwijl het over het algemeen onduidelijk is wie moet controleren in hoeverre de diverse verbintenissen worden nagekomen.
38. Deze activiteiten zijn zeker een verbetering ten opzichte van vroeger. De resultaten ervan moeten dan ook worden geconsolideerd en de activiteiten verder gestimuleerd. Toch volstaan de resultaten die tot nog toe met de bovengenoemde initiatieven in de sector van de afgedankte voertuigen werden bereikt, niet om een antwoord te bieden op alle problemen met hun milieudimensie en hun consequenties voor de interne markt. Dit is het gevolg van het feit dat geen van de vrijwillige afspraken maatregelen omvat die per definitie een optreden van de wetgever vereisen (bijvoorbeeld het certificaat van vernietiging voor het uitschrijven van voertuigen en de vergunningseisen voor verwerkingsinstallaties). Geen enkel convenant kan garanderen dat aan de beoogde kwantitatieve doelstellingen wordt voldaan en dat de overige verplichtingen worden nagekomen. Ook kan het probleem van de "free-riders" door de conventen niet worden opgelost. Tenslotte zijn slechts in een aantal lidstaten (vooral de autoproducerende landen) activiteiten op vrijwillige basis gestart, en wijst niets erop dat binnen afzienbare tijd in de andere lidstaten dergelijke activiteiten zullen worden ontplooid.

VIII. Ontwikkelingen op internationaal niveau

39. Ook volgens de OESO moeten voor de sector afgedankte voertuigen prioritaire maatregelen worden genomen om de hoeveelheid afvalstoffen te minimaliseren. Er werd een werkgroep voor deze afvalstromen opgericht en het verslag ervan werd besproken op een internationaal seminar dat in maart 1995 in Washington gehouden werd. De meeste maatregelen die de door de Commissie opgezette projectgroep bepleit staan ook in het OESO-verslag: reductie van gevaarlijke onderdelen in nieuwe voertuigen, reductie van niet-recyclebare onderdelen, hergebruik, recycling en andere vormen van terugwinning (met name door vermindering van het aantal polymeren in plastics en door het markeren van onderdelen om het slopen van afgedankte voertuigen te vergemakkelijken). Volgens het OESO-verslag zijn mogelijke politieke oriëntaties maximaal hergebruik van onderdelen, maximale recycling van metalen en plastics en reductie van verontreiniging door verwerking. Om deze doelstellingen te bereiken, kan volgens het verslag aandacht worden gegeven aan: recyclingnormen, marktstimulerende maatregelen, heffingen en belastingen. Volgens het verslag dient ook rekening gehouden te worden met het risico dat de werking van de markt wordt verstoord wanneer er een nationaal beleid voor afgedankte voertuigen wordt ontwikkeld.
40. De meeste elementen in dit voorstel dat bedoeld is om de algemene ontwikkeling van recycling te stimuleren, worden ook aanbevolen door het Amerikaanse Environmental Protection Agency. Met name heeft het EPA de volgende strategieën aangegeven om recycling van plastic fracties van afgedankte voertuigen te bevorderen: stimulering van "sloopgericht ontwerpen" en "recyclinggericht ontwerpen", ontwikkeling van inzamelinfrastructuur; bevordering van economische sloopmethoden, met name verbetering van de systemen voor het herkennen van recyclebare materialen; stimulering van "eerlijke" concurrentie tussen grondstoffen en gerecyclede materialen. Wel blijft onduidelijk hoe deze strategieën effect kunnen sorteren als zij niet via wetgeving ten uitvoer worden gelegd.

41. Ook in Japan was de recycling van afgedankte voertuigen een prioriteit; daar werd namelijk in 1990 een hoofdzakelijk op de automobielsector en de sector huishoudelijke apparatuur toepasselijke wet aangenomen ter bevordering van het gebruik van gerecyclede hulpbronnen. Voorts heeft het Ministerie van Internationale Handel en Industrie in oktober 1996 een reeks kwantitatieve doelstellingen voor de recycling van afgedankte voertuigen opgesteld (85% tegen 2002 en 95% tegen 2015). Dat ministerie heeft ook aangedrongen op een drastische vermindering van het gebruik van lood in nieuwe voertuigen.

IX. Subsidiariteit en evenredigheid

Wat zijn de doelstellingen van de beoogde richtlijn in relatie tot de verplichtingen van de Gemeenschap?

42. Het voorstel beoogt de problematiek van de afgedankte voertuigen aan te pakken. Aldus moeten op preventie gerichte maatregelen leiden tot verbetering van het ontwerp van voertuigen met het oog op hun recycling en terugwinning. De lidstaten dienen een certificaat van vernietiging in te voeren dat alleen door een erkende verwerker aan de laatste houder en/of bezitter kan worden overhandigd. De overheden moeten er dan ook de bestemming van afgedankte voertuigen mee kunnen controleren. Door dit certificaat en de invoering van terugnameregelingen moet de laatste eigenaar/houder worden gestimuleerd zijn afgedankte voertuig aan een erkend verwerker over te dragen. Het voorstel voert voor zowel verwerkers als verwerking erkenningsregelingen en -eisen in om ervoor te zorgen dat afgedankte voertuigen milieuvriendelijk worden verwerkt. Met doelstellingen voor hergebruik/recycling en terugwinning en bepalingen op het gebied van codering, normering en informering wordt geprobeerd alle betrokken ondernemingen ertoe aan te sporen geen afvalstoffen van afgedankte voertuigen te verwijderen die voor meer adequate afvalbeheersalternatieven, zoals hergebruik en recycling, in aanmerking komen.
43. Doordat het voorstel gericht is op uit bedrijf genomen voertuigen vormt het een tegenwicht voor de tot nu toe vooral op emissiebeheersing gerichte maatregelen. Maatregelen om luchtverontreiniging te bestrijden, stimuleren meestal de toepassing van lichtere materialen, vooral plastic onderdelen in plaats van metalen, om het gewicht en daardoor het verbruik te verminderen. Deze verschuiving in het gebruik van materialen heeft een direct effect op het beheer van afgedankte voertuigen.
44. De bovengenoemde doelstellingen stroken volledig met de plicht van de Gemeenschap om te zorgen voor een hoog niveau van milieubescherming in het kader van de interne markt.
45. Het feit dat de situatie betreffende afgedankte voertuigen per lidstaat verschilt, heeft een aanzienlijk effect op de interne markt. Het stellen van strenge eisen aan verwerking van afgedankte voertuigen leidt tot concurrentievervalsing in de recyclingsector en uitvoer van voertuigen naar lidstaten waar er geen of minder strenge eisen worden gesteld. Het overbrengen van voertuigen naar andere lidstaten en de export naar -vooral Oost- en Midden-Europese - derde landen, brengen de forse investeringen in milieuvriendelijkere verwerkingsinfrastructuur in gevaar. Deze toestand wordt nog erger wanneer de doelstellingen wat betreft hergebruik, recycling en terugwinning van afgedankte voertuigen en terugnameregelingen ontbreken of van elkaar verschillen.

Is voor deze aangelegenheid alleen de Gemeenschap bevoegd of zijn de lidstaten medebevoegd?

46. Maatregelen op milieubeschermingsgebied vallen onder de bevoegdheid van zowel de Gemeenschap als de lidstaten. De maatregelen die erop gericht zijn de wetgeving te harmoniseren teneinde het functioneren van de interne markt te verbeteren, behoren tot de uitsluitende bevoegdheid van de Gemeenschap, al kunnen ook op nationaal niveau genomen maatregelen de interne markt ingrijpend beïnvloeden. Dit voorstel heeft dan ook betrekking op een terrein waarvoor de Gemeenschap en de lidstaten gezamenlijk bevoegd zijn. Wat de afgedankte voertuigen betreft kan, gezien de sterke onderlinge verwevenheid van markt- en milieuaspecten, een maatregel op nationaal niveau niet dezelfde doelstellingen bereiken en even effectief zijn als een op communautair niveau genomen maatregel.

Subsidiariteitstoets

47. De lidstaten kunnen de doelstellingen van dit voorstel niet op eigen kracht in voldoende mate realiseren. Niets wijst erop dat alle lidstaten de nodige maatregelen zullen nemen om de problematiek van de afgedankte voertuigen aan te pakken. Vooral in de lidstaten waar de autofabrikanten gevestigd zijn, worden door diezelfde fabrikanten op vrijwillige basis initiatieven genomen, en deze volstaan geenszins om een antwoord te bieden op de eerder beschreven problemen. Ook al zouden alle lidstaten ertoe besluiten maatregelen te treffen, dan nog dient voor samenhang van die nationale maatregelen te worden gezorgd. Dit voorstel dient het nodige kader te creëren om voor dergelijke coherentie te zorgen op het stuk van ontwerp en productie van voertuigen met het oog op terugwinning, voorwaarden voor de verwijdering van afgedankte voertuigen, de voorwaarden waaraan verwerkers en verwerking dienen te voldoen en de doelstellingen inzake hergebruik, recycling en terugwinning. Uit de ervaring die tot dusver met nationale initiatieven (zowel op regelgeving als op vrijwilligheid gebaseerde) werd opgedaan en uit de huidige situatie met betrekking tot het beheer van afgedankte voertuigen in de lidstaten blijkt dat het van essentieel belang is een dergelijk kader in het leven te roepen.
48. Zoals aangegeven in hoofdstuk II vormen de afgedankte voertuigen een probleem voor de gehele Gemeenschap. Verschillende eisen op het gebied van inzameling, verwerking en terugwinning werken de export van afgedankte voertuigen naar lidstaten met minder strenge milieueisen in de hand. Bijgevolg dienen er op EU-schaal maatregelen te worden genomen om concurrentievervalsing te voorkomen en de milieubescherming effectiever te maken.

Evenredigheidstoets

49. Het voorstel is uitsluitend gericht op de aandachtsgebieden voor met betrekking tot afgedankte voertuigen te nemen maatregelen, met name preventie, inzameling, verwerking en terugwinning, coderingsnormen, sloophandleidingen en informatie. Het voorziet ook slechts in basisverplichtingen betreffende de betrokken kwesties. Deze verplichtingen zijn geheel evenredig met de doelstellingen van het voorstel. Voorgesteld wordt deze verplichtingen in een richtlijn neer te leggen.
50. De richtlijn is een adequaat juridisch instrument wanneer doelstellingen op Europees niveau moeten worden vastgesteld, terwijl de middelen om deze te bereiken aan de lidstaten worden overgelaten. Een bindend instrument is nodig met name om de

ondernemingen duidelijkheid te verschaffen over de verplichtingen waaraan zij moeten voldoen en om lange termijninvesteringen in de sector te stimuleren. Anderzijds moeten de middelen om de doelstellingen te bereiken enigszins flexibel kunnen worden gekozen, wat alleen bij een richtlijn mogelijk is.

51. Een Europees convenant lijkt niet haalbaar, aangezien de Gemeenschap niet direct bevoegd is voor dit soort overeenkomsten. Bovendien kan een op communautair niveau geharmoniseerde strategie slechts effectief ten uitvoer worden gelegd indien nationale overheden in de lidstaten er toezicht op uitoefenen; deze moeten dan ook, voordat verplichtingen worden ingevoerd, bij het wetgevingsproces worden betrokken.

X. Wettelijke en administratieve vereenvoudiging

52. De enige wettelijke en administratieve verplichting die uit dit voorstel voortvloeit is het verwezenlijken van de doelstellingen. Net zoals bij andere richtlijnen dienen de lidstaten de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat aan de doelstellingen ervan worden gerealiseerd. Administratief heeft de richtlijn hoofdzakelijk tot gevolg dat voorzieningen moeten worden getroffen met betrekking tot de vergunningsplicht voor exploitanten van verwerkingsinstallaties, de afgifte van certificaten van vernietiging en het toezicht op de naleving. De vergunningsplicht bestaat echter reeds krachtens de communautaire afvalstoffenwetgeving (Richtlijn 75/442/EEG) en de nationale wettelijke en administratieve maatregelen die zijn getroffen om aan de communautaire wetgeving te voldoen. Het voorstel sluit enkel de mogelijkheid uit om van de bestaande vergunningsplicht te worden vrijgesteld. Het voorstel betreffende afgedankte voertuigen voert dan ook geen nieuwe administratieve verplichtingen voor verwerkers in. De lidstaten zullen evenwel maatregelen moeten nemen om aan de eisen inzake het certificaat van vernietiging en het toezicht op de naleving te voldoen. Bovendien zullen de ondernemingen aan bepaalde bijkomende verplichtingen moeten voldoen (bij voorbeeld op het gebied van recycling en terugwinning van voertuigen, inzameling van afgedankte voertuigen, sloophandleidingen, publicatie van informatie).

XI. Invoer uit derde landen

53. De bepalingen van dit voorstel gelden voor alle afgedankte voertuigen op de EU-markt, ongeacht waar zij zijn vervaardigd. Bij uit andere lidstaten en uit derde landen geïmporteerde voertuigen kunnen de lidstaten, gezien de definitie van "producent" (die beroepsinvoerders omvat), de verantwoordelijkheden die voor de voertuigfabrikanten uit het voorstel voortvloeien op de invoerders laten overgaan.

XII. Overeenstemming met ander communautair beleid

54. De doelstellingen van het voorstel zijn geheel in overeenstemming met de bepalingen van het EU-Verdrag inzake milieubescherming en consumentenrechten. Zij zijn eveneens in overeenstemming met de eisen van de interne markt, zoals de opheffing van belemmeringen voor het vrij verkeer van goederen en diensten en de opheffing en preventie van concurrentievervalsing. Het voorstel houdt ook rekening met het industrieel beleid en het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

XIII. Raadpleging van de belanghebbenden

55. Dit voorstel is het resultaat van uitgebreid overleg met de overheden van de lidstaten, alle betrokken ondernemingen (voertuigfabrikanten, materiaalleveranciers en -verwerkers, slopers van afgedankte voertuigen, recyclers en andere ondernemingen

voor afvalbeheer, kleine en middelgrote ondernemingen) alsmede milieu- en consumentenorganisaties.

XIV. Rechtsgrondslag

56. Gezien de fundamentele doelstelling van het voorstel, namelijk een hoog niveau van milieubescherming in de Gemeenschap, ligt aan dit voorstel artikel 130 S van het Verdrag ten grondslag.

XV. Gegevens/wetenschappelijke basis

57. Dit voorstel steunt op gegevens die door het Franse *Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie* werden verzameld in een "Informatiedocument". Dit document werd in de context van het "Programma prioritaire afvalstromen" in 1994 voor de projectgroep afgedankte voertuigen geproduceerd en in juni 1996 door het *Instituut voor een Europees milieubeleid* geactualiseerd. Bij de voorbereiding van dit voorstel werden een aantal andere studies en rapporten gebruikt, met name een studie door *SOFRES* over terugwinning van de plastic afvalstoffen van afgedankte voertuigen en een studie over recycling van voertuigen door het *Instituut technologische prognose* in de context van de task force "De auto van morgen".

Inhoud van het voorstel

Artikel 1: doelstellingen

Doel van de richtlijn is, ten eerste, het garanderen van een hoog niveau van milieubescherming op het gehele grondgebied van de EU en, ten tweede, de instandhouding van de interne markt op het gebied van afgedankte voertuigen. De richtlijn beoogt preventie van voertuigafval en bevordering van hergebruik, recycling en terugwinning van voertuigen en onderdelen, om de hoeveelheid afvalstoffen van afgedankte voertuigen die zonder energierugwinning worden gestort of verbrand, te beperken. Nagestreefd wordt eveneens een verbetering van de milieuprestaties van verwerkers.

Om te voorkomen dat er afval ontstaat moet er reeds bij het ontwerpen van het voertuig rekening worden gehouden met de doelstellingen van het afvalbeheer. Dit kan slechts effect sorteren indien maatregelen worden genomen voor alle stadia van de levenscyclus van voertuigen: productie, gebruik, inzameling, hergebruik, recycling en definitieve verwijdering. De ondernemingen moeten een bijdrage leveren tot bescherming, instandhouding en verbetering van de milieukwaliteit. In dit verband speelt de voertuigfabrikant de hoofdrol, aangezien hij de belangrijke beslissingen neemt betreffende het afvalbeheerpotentieel van zijn product, met name beslissingen over ontwerp, gebruik van bepaalde materialen, samenstelling van het product en tenslotte het op de markt brengen ervan.

Artikel 2: definities

De meeste definities in het voorstel zijn overgenomen van of geïnspireerd op definities die reeds bestaan in de communautaire wetgeving, met name Richtlijn 75/442/EEG betreffende afvalstoffen zoals gewijzigd bij Richtlijn 91/156/EEG en Richtlijn 94/62/EG betreffende verpakking en verpakkingsafval.

De definitie van voertuig werd overgenomen van Richtlijn 70/156/EEG, zoals gewijzigd, inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Dit voorstel is alleen van toepassing op voertuigen die vallen onder categorie M1 (voertuigen bestemd voor het vervoer van personen, met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend) en N1 (voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximumgewicht van ten hoogste 3,5 ton) alsmede op twee- en driewielige motorvoertuigen.

Elk voertuig waarop de communautaire definitie van afvalstoffen van artikel 1, onder a), van Richtlijn 75/442/EEG betreffende afvalstoffen van toepassing is, wordt als een afgedankt voertuig beschouwd.

Artikel 3: werkingsfeer

Alle voertuigen en afgedankte voertuigen behorende tot de categorieën M1 en N1 als omschreven in bijlage IIA van Richtlijn 70/156/EEG als gewijzigd bij Richtlijn 96/27/EG en twee- en driewielige motorvoertuigen alsmede de onderdelen daarvan vallen onder deze richtlijn, die onverminderd de bestaande communautaire wetgeving (en de desbetreffende nationale omzettingsmaatregelen), met name wat betreft veiligheidsnormen, luchtmissies en lawaaibestrijding, van toepassing is. Twee- en

driewielige motorvoertuigen alsmede voor bijzondere doeleinden bestemde voertuigen worden evenwel van het bepaalde in artikel 4 en artikel 7 van deze richtlijn uitgesloten.

Artikel 4: preventie

Om de in artikel 1 geformuleerde doelstelling van algemene afvalreductie te bereiken zijn preventieve maatregelen van essentieel belang. Bijgevolg moeten de producenten en de fabrikanten van materialen en uitrusting zo mogelijk vanaf de ontwerp-fase van nieuwe voertuigen toezicht houden op het gebruik van gevaarlijke stoffen. Hierdoor wordt voorkomen dat gevaarlijke stoffen in het milieu vrijkomen, wordt slopen en recyclen gemakkelijker en behoeft geen gevaarlijk afval te worden verwijderd.

De producenten dienen gedurende de ontwerp- en productiefase van nieuwe voertuigen ten volle rekening te houden met de concepten "sloopgericht ontwerpen" en "recyclinggericht ontwerpen". Voort wordt het gebruik van gerecyclede materialen in voertuigen en in andere producten gestimuleerd om de ontwikkeling van markten voor gerecyclede materialen te bevorderen en ervoor te zorgen dat recycling rendabel is. Met het oog op de algemeen erkende toxiciteit van de hierna genoemde metalen moet ervoor worden gezorgd dat het lood (met uitzondering van het als soldeersel in elektronische schakelingen gebruikte lood), het kwik, het zeswaardig chroom en het cadmium in voertuigen die na een overgangperiode in de handel worden gebracht, bij het shredderen van die voertuigen niet in de shredder terechtkomen en niet worden verwijderd door storten of door verbranding in afvalverbrandingsinstallaties met inbegrip van cementovens en andere installaties voor het bijstoken van afvalstoffen.

De Commissie zal de wetenschappelijke gegevens met betrekking tot PVC onderzoeken en zo nodig passende voorstellen doen om daarmee rekening te houden. De verwijdering van PVC door verbranding (zowel met als zonder terugwinning van energie) veroorzaakt namelijk ernstige problemen. In vergelijking met andere polymeren heeft PVC een lagere calorische waarde (15,4 MJ/kg, in vergelijking met 36,7 voor polyetheen) en een hoger chloridegehalte (tot 47% voor PVC, terwijl dit element in andere polymeren zo goed als ontbreekt). Dit maakt de verbranding van PVC minder aantrekkelijk (want energetisch minder rendabel) en bovendien zeer duur, aangezien het chloride kan worden omgezet in zoutzuur en (afhankelijk van de verbrandingstemperatuur) dioxines kan doen ontstaan, wat het gebruik van complexe en dure systemen voor de behandeling van de afgassen noodzakelijk maakt. De verbranding van 1 kg PVC doet 2 à 5 kg gevaarlijke afvalstoffen (residuen van de rookgaszuivering) ontstaan. De kosten verbonden aan de verbranding van mengsel van plastics (waaronder 11% PVC) bedragen volgens bepaalde ramingen 20 à 49 ecu per ton, maar voor PVC alléén werd het kolossale bedrag van 240 à 400 ecu per ton becijferd. De vervanging van PVC door andere materialen behoort technisch tot de mogelijkheden, maar daaraan is een hogere kostprijs verbonden, variërend tussen 25 en 100 ecu. Voorts ontstaan hoge dioxine- en zoutzuurconcentraties wanneer PVC accidenteel wordt verbrand.

Artikel 5: inzameling

Inzameling is van cruciaal belang, wil men verontreiniging van het milieu voorkomen. Tegenwoordig wordt naar schatting 5 à 7% van de voertuigen in het milieu achtergelaten of ontsnapt aan de controle van de overheid.

Bovendien hangt de rentabiliteit van de terugwinning van afgedankte voertuigen voor een groot deel af van het beschikbaar zijn van inzamelinfrastructuur voor dergelijke voertuigen en de materialen die ze bevatten.

Een eerste stap op weg naar het bereiken van de doelstellingen van dit voorstel is de organisatie van een adequaat inzamelsysteem voor afgedankte voertuigen. Verantwoordelijk voor het opzetten van een dergelijk systeem zijn niet de overheden maar de ondernemingen van de automobielbranche. Sluitsteen van het systeem wordt een "certificaat van vernietiging", dat moet worden voorgelegd voor de uitschrijving van voertuigen uit de nationale registers en ontheffing van desbetreffende verplichtingen (bij voorbeeld belastingen).

Dit certificaat kan slechts worden afgegeven door verwerkers die een vergunning bezitten, wat garandeert dat zij voertuigen overeenkomstig de milieubeschermingseisen verwerken. Dit certificaat van vernietiging, gekoppeld aan de vergunningsplicht voor verwerkers, moet waarborgen dat afgedankte voertuigen overeenkomstig bepaalde commerciële, administratieve, fiscale en milieunormen worden beheerd.

Ter stimulering van de correcte verwijdering van afgedankte voertuigen en overeenkomstig het principe dat de vervuiler betaalt, zal - na een overgangperiode - de laatste eigenaar en/of houder van een voertuig van de producent (via de autohandelaar) de terugbetaling kunnen verlangen van de kosten die aan de overdracht van het voertuig aan een erkende verwerker verbonden zijn. Dit zal de producenten ertoe aanzetten de geschiktheid van hun voertuigen voor recycling en terugwinning te verhogen, zodat de kans dat afgedankte voertuigen een negatieve marktwaarde gaan vertegenwoordigen, wordt verkleind. De Commissie zal regelmatig op de tenuitvoerlegging van deze bepaling toezien om ervoor te zorgen dat daardoor geen distorsie van de markt wordt veroorzaakt. Zij zal de Raad in voorkomend geval passende maatregelen voorstellen.

Om het handelsverkeer in voertuigen binnen de interne markt vlotter te laten verlopen, dient elke lidstaat elk in een andere lidstaat afgegeven certificaat van vernietiging te erkennen en te aanvaarden. De Commissie stelt overeenkomstig de desbetreffende comitéprocedure de minimumeisen voor het certificaat van vernietiging vast.

Artikel 6: verwerking

Deze bepaling stelt de eisen vast waaraan moet worden voldaan om ervoor te zorgen dat de opslag en/of verwerking van afgedankte voertuigen gebeurt zonder het milieu en de werking van de interne markt in gevaar te brengen.

Om de overheden in de gelegenheid te stellen de noodzakelijke controle op de opslag en verwerking van afgedankte voertuigen uit te voeren, worden dergelijke werkzaamheden uitgesloten van de mogelijkheid een vrijstelling te krijgen van de vergunningsplicht. Deze mogelijkheid bestaat momenteel krachtens Richtlijn 75/442/EEG, die betrekking heeft op alle inrichtingen en ondernemingen die afvalstoffen behandelen.

Bovendien moeten erkende verwerkers een aantal werkzaamheden uitvoeren in verband met de correcte afkoppeling van onderdelen en verwijdering van de daarin aanwezige verontreinigende stoffen, zowel om milieuverontreiniging te voorkomen als om hergebruik en recycling van afgedankte voertuigen en onderdelen ervan te bevorderen. Dit geldt met name voor onderdelen zoals accu's, banden, olie en andere vloeistoffen die bijzondere afvalstromen vormen. Meer gedetailleerde technische eisen staan in de bijlage

en hebben zowel betrekking op locaties voor opslag, inclusief tijdelijke opslag, als op verwerkingslocaties.

Artikel 7: hergebruik en terugwinning

De doelstellingen hergebruik en terugwinning weerspiegelen de aanbevelingen die de projectgroep in de context van het "programma prioritaire afvalstromen" voorstelde. Toch worden zij geformuleerd als minimale doelstellingen hergebruik/terugwinning en niet als maximale verwijderingsdoelstellingen. Dit is het gevolg van het belang dat wordt gehecht aan recycling vergeleken met de andere vormen van terugwinning, overeenkomstig de recentelijk vastgestelde Richtlijn 94/62/EG betreffende verpakking en verpakkingsafval. Het milieu heeft in het algemeen meer baat bij recycling van het materiaal in afgedankte voertuigen dan bij de terugwinning van energie via verbranding. Uit energetisch oogpunt zijn de nettobesparingen die worden gerealiseerd door recycling van de plastic onderdelen van auto's, tien keer zo groot als de netto-opbrengst bij verbranding met terugwinning van energie. Vanuit een gezamenlijk milieu- en economisch gezichtspunt blijkt de recycling van verbrandbare onderdelen zoals bumpers, de vulling van autostoelen, dashboards en autobanden te verkiezen boven de verbranding met terugwinning van energie van die onderdelen.

Deze bepaling beoogt ook de rangorde van de desbetreffende types afvalverwerking, zoals weergegeven in de "Actualisering van de communautaire strategie voor het afvalbeheer" van 1996, toe te passen. In dat document wordt gesteld dat recycling, voorzover daartegen geen milieubezwaren bestaan, te verkiezen is boven andere vormen van terugwinning. Hoewel de aanbeveling van de projectgroep in dit verband minder expliciet is, is volgens deze groep recycling van materialen prioritair ten opzichte van terugwinning van energie. Er wordt naar gestreefd tegen 2002 85%, en tegen 2015 95% van het gewicht van afgedankte voertuigen te hergebruiken/terug te winnen; wat hergebruik/recycling van afgedankte voertuigen betreft bedragen deze doelstellingen 80% van het voertuiggewicht tegen 2002 en 85% tegen 2015. Voor de periode na 2015 moeten de doelstellingen later nog worden vastgesteld. Deze doelstellingen waarborgen concrete resultaten en adequaat toezicht. De verantwoordelijkheid om deze doelstellingen te halen, ligt bij de ondernemingen van de automobielbranche.

Aangezien momenteel van afgedankte voertuigen reeds 75% wordt gerecycled (de metaalfracties), eist deze bepaling dat een verdere 10% van het voertuig (plastics, glas, keramiek, textiel en andere vezels, verf, enz., die nu worden gestort of verbrand) tegen 2005 wordt hergebruikt/teruggewonnen, en nog eens 20% tegen 2015.

De gerecyclede fractie van de voertuigen die momenteel op de markt zijn, kan snel tot zeker 80% worden verhoogd via de recycling van het glas en de grote plastic onderdelen (de bumpers en de vulling van autostoelen). Een verdere verhoging van het recyclingpercentage zal vooral afhankelijk zijn van de manier waarop bij het ontwerpen van nieuwe voertuigen met het recyclingaspect rekening wordt gehouden, en de mate waarin afzetmarkten voor gerecyclede materialen tot ontwikkeling komen. In dit verband biedt de toepassing van shredderafval bij civieltechnische werken een mogelijke oplossing. Ook het ontstaan van geïntegreerde verwerkingscentra (d.w.z. centra waar de verwijdering van vervuilende bestanddelen, de sloop, het shredderen en de verwerking van het shredderafval op dezelfde locatie plaatsvinden) zal een aanzienlijke verhoging van de mate van hergebruik, recycling en terugwinning van afgedankte voertuigen mogelijk maken.

Bepaalde praktijkvoorbeelden in de EU bewijzen de haalbaarheid van de voorgestelde kwantitatieve doelstellingen. In één geval is reeds een recyclingniveau van 85% gerealiseerd, en wordt het niet tot de metaalfracties behorende gerecycleerd materiaal opnieuw in de handel gebracht in de vorm van, bijvoorbeeld, onderdelen voor nieuwe voertuigen, flessen en ondertapijten. Bepalend voor de rentabiliteit van de recycling van plastic onderdelen is vooral de tijd die nodig is voor het demonteren van het voertuig. Coderingsnormen en sloophandleidingen zijn in dit verband van cruciaal belang.

Om de kwantitatieve doelstellingen gemakkelijker te kunnen bereiken, dienen nieuwe voertuigen die na de overgangperiode op de markt worden gebracht voor minimaal 95% van het voertuiggewicht hergebruikbaar en terugwinbaar, en voor minimaal 85% van het voertuiggewicht hergebruikbaar en recyclebaar te zijn. Om dit te bereiken moet Richtlijn 70/156/EEG betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen zó worden gewijzigd dat kan worden gegarandeerd dat de naleving van deze bepaling niet zal resulteren in de introductie van nationale voorschriften die de via genoemde richtlijn in de automobielsector tot stand gebracht harmonisatie in gevaar zouden kunnen brengen.

Onderdelen die (met inachtneming van de desbetreffende veiligheidsvoorschriften) tweedehands te hergebruiken zijn, dienen zoveel mogelijk te worden hergebruikt. Waar dit niet mogelijk is, moeten zij worden teruggewonnen en bij voorkeur gerecycled voorzover daartegen geen milieubezwaren bestaan.

Deze bepaling beoogt een redelijke stimulans te geven aan het hergebruik van onderdelen en de ontwikkeling van recyclingtechnieken met voorrang boven andere vormen van terugwinning zoals verbranding in cementovens of in staalfabrieken. Zij houdt er rekening mee dat voor sommige fracties van afgedankte voertuigen (vooral licht plastic shredderafval) energierugwinning onder bepaalde voorwaarden op milieu- en economische gronden een effectieve oplossing kan zijn.

Artikel 8: coderingsnormen en sloophandleidingen

Een van de meest belovende technieken om fracties van afgedankte voertuigen gemakkelijker te recyclen is de ontwikkeling van markeringsmethoden, aangezien dit de herkenning van materialen en onderdelen bij de sloop zal vergemakkelijken. De meeste voertuigproducenten ontwikkelen deze methoden momenteel reeds. Om dit procédé verder te verbeteren, zal de Commissie zo nodig de voorbereiding stimuleren van Europese normen voor de herkenning en codificatie van materialen en onderdelen van afgedankte voertuigen.

Aangezien voertuigverwerkers, met name slopers, moeten weten waar zich in het voertuig gevaarlijke stoffen bevinden en hoe zij het voertuig kunnen slopen om het hergebruik-, recycling- en terugwinningspotentieel te maximaliseren, verplicht het voorstel producenten sloophandleidingen voor verwerkers ter beschikking te stellen.

Artikel 9: informatie

Om toezicht te houden op de implementatie van dit voorstel zullen gegevens over afgedankte voertuigen worden verzameld en aan de Commissie gestuurd. Volgens dit artikel dienen adequate databaseformaten te worden aangenomen overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 13. Om ervoor te zorgen dat de consumenten actief bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van dit voorstel, moeten de producenten de gebruikers van voertuigen en andere betrokkenen informatie verstrekken over het hergebruiks-, recycling- en terugwinningspercentage dat voor de door hen

geproduceerde voertuigen in het voorbije jaar werd gerealiseerd. Deze informatie moet door de lidstaten worden geverifieerd.

Artikel 10: rapportageverplichting

Dit artikel voorziet in een driejaarlijkse rapportageverplichting voor de lidstaten overeenkomstig soortgelijke in andere communautaire afvalstoffenwetgeving opgenomen eisen.

Artikel 11: tenuitvoerlegging

De wettelijke en bestuursrechtelijke maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van deze richtlijn, dienen [18 maanden na de vankrachtwording van de richtlijn] in werking te treden.

Artikel 12: comitéprocedure

Om de inhoud van de bijlagen aan de technische vooruitgang aan te passen en om de vorm vast te stellen van de minimumeisen betreffende het in artikel 5, lid 3, bedoelde certificaat van vernietiging, alsmede de vorm waarin de gegevens voor het in artikel 9 bedoelde databasesysteem moeten worden ingediend, laat de Commissie zich bijstaan door het comité ex artikel 18 van Richtlijn 75/442/EEG betreffende afvalstoffen.

Bijlage

De bijlage bevat de technische eisen voor het opslaan en verwerken van afgedankte voertuigen. Beoogd wordt milieuverontreiniging te voorkomen door middel van adequate ondoorlaatbare lagen en opslagterreinen voor de verschillende onderdelen van afgedankte voertuigen.

Voorstel voor een
RICHTLIJN VAN DE RAAD
betreffende afgedankte voertuigen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 130 S,

Gezien het voorstel van de Commissie²,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag, in samenwerking met het Europees Parlement,

Overwegende dat de verschillende nationale maatregelen betreffende afgedankte voertuigen dienen te worden geharmoniseerd om, ten eerste, aantasting van het milieu door afgedankte voertuigen te voorkomen, daarmee een bijdrage leverend tot bescherming, behoud en verbetering van de milieukwaliteit en tot energiebesparing, en om, ten tweede, de goede werking van de interne markt te waarborgen en concurrentiebeperkingen in de Gemeenschap te vermijden;

Overwegende dat overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, in een communautair kader dient te worden voorzien dat de coherentie van de nationale initiatieven met het oog op het bereiken van genoemde doelstellingen garandeert, met name wat het ontwerpen van voertuigen om recycling en terugwinning te vergemakkelijken, de geharmoniseerde eisen inzake inzamelings- en verwerkingsinstallaties en het bereiken van de doelstellingen inzake hergebruik, recycling en terugwinning betreft;

Overwegende dat, overeenkomstig het voorzorgs- en het preventiebeginsel en de communautaire strategie voor afvalbeheer, het ontstaan van afvalstoffen zoveel mogelijk dient te worden vermeden;

Overwegende dat daarbij nog als hoofdbeginsel komt dat afvalstoffen dienen te worden hergebruikt en teruggewonnen en aan recycling voorkeur dient te worden gegeven;

Overwegende dat het, overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt en om uitvoering te geven aan het beginsel van de verantwoordelijkheid de producent, niet langer de overheden zijn die voor inzameling en terugwinning van afgedankte voertuigen moeten instaan doch dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de ondernemingen dient te worden gelegd;

² PB nr. C ... van ..., blz..

³ PB nr. C ... van ..., blz..

Overwegende dat deze richtlijn voertuigen en afgedankte voertuigen, met inbegrip van de onderdelen en materialen ervan, dient te bestrijken, onverminderd de wetgeving betreffende veiligheidsnormen, luchtmissies en lawaaibestrijding;

Overwegende dat in de onderhavige richtlijn, waar dienstig, de termen zijn ontleend aan verscheidene richtlijnen, met name Richtlijn 67/548/EEG van de Raad van 27 juni 1967 betreffende de aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen inzake de indeling, de verpakking en het kenmerken van gevaarlijke stoffen⁴, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 96/56/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵, Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan⁶, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97/27/EG van het Europees Parlement en de Raad⁷, alsmede Richtlijn 75/442 van de Raad van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen⁸, laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 96/350/EG van de Commissie⁹;

Overwegende dat het belangrijk is dat vanaf de ontwikkelingsfase van het voertuig preventieve maatregelen worden toegepast die met name de vorm van beperking en beheersing van de in voertuigen toegepaste gevaarlijke stoffen aannemen om te beletten dat deze in het milieu vrijkomen, om recycling te vergemakkelijken en verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen te vermijden;

Overwegende dat bij ontwerp en productie van nieuwe voertuigen met de eisen inzake sloop, hergebruik en recycling van afgedankte voertuigen rekening dient te worden gehouden;

Overwegende dat de ontwikkeling van markten voor gerecyclede materialen dient te worden gestimuleerd;

Overwegende dat bepaalde zware metalen niet in shredderafval mogen terechtkomen en evenmin mogen worden verbrand of gestort;

Overwegende dat PVC een materiaal is dat veelvuldig in afgedankte voertuigen wordt aangetroffen; dat de Commissie de gegevens betreffende de milieuaspecten van de aanwezigheid van PVC in afvalstromen zal onderzoeken; dat de Commissie in het licht van deze gegevens haar beleid inzake de aanwezigheid van PVC in afvalstromen opnieuw zal bezien en voorstellen zal indienen om de problemen aan te pakken die zich in dit verband kunnen voordoen, voorzover daartoe uit het oogpunt van het milieu of de volksgezondheid aanleiding bestaat;

Overwegende dat adequate inzamelingssystemen dienen te worden opgezet om ervoor te zorgen dat afgedankte voertuigen worden verwijderd zonder het milieu in gevaar te brengen;

Overwegende dat als vereiste voor de uitschrijving van voertuigen een certificaat van vernietiging dient te worden ingevoerd;

Overwegende dat inzamelaars en verwerkers vergunningsplichtig dienen te worden gemaakt;

⁴ PB nr. 196 van 16.8.1967, blz. 1.

⁵ PB nr. L 236 van 18.9.1996, blz. 35.

⁶ PB nr. L 42 van 23.2.1970, blz. 1.

⁷ PB nr. L 233 van 25.8.1997, blz. 1.

⁸ PB nr. L 194 van 25.7.1975, blz. 39.

⁹ PB nr. L 135 van 6.6.1996, blz. 32.

Overwegende dat de laatste bezitter en/of houder niet de kosten dient te dragen die het gevolg zijn van het feit dat afgedankte voertuigen een negatieve marktwaarde vertegenwoordigen; dat aan de producenten stimulansen dienen te worden geboden om de recycle- en terugwinbaarheid van voertuigen te verhogen, zodat wordt vermeden dat afgedankte voertuigen een negatieve marktwaarde hebben; dat de normale marktwerking niet dient te worden gehinderd;

Overwegende dat het belangrijk is eisen aan verwerkingsactiviteiten te stellen om een negatief effect ervan op het milieu te voorkomen en het ontstaan van handels- en concurrentiedistorsies te vermijden;

Overwegende dat, om op korte termijn resultaten te boeken en de ondernemingen, consumenten en overheden het nodige perspectief op lange termijn te bieden, door de ondernemingen te verwezenlijken kwantitatieve doelstellingen inzake hergebruik, recycling en terugwinning dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat de producenten ervoor dienen te zorgen dat voertuigen op zodanige wijze worden ontworpen en vervaardigd dat de kwantitatieve doelstellingen inzake hergebruik, recycling en terugwinning kunnen worden gehaald; dat de Commissie te dien einde in de context van het geheel van Europese richtlijnen inzake goedkeuring van voertuigen passende voorstellen zal bekendmaken en het opstellen van Europese normen zal bevorderen;

Overwegende dat de lidstaten ervoor dienen zorg te dragen dat bij de uitvoering van de bepalingen van deze richtlijn de concurrentie in stand wordt gehouden, met name op het stuk van de toegang van het midden- en kleinbedrijf tot de markt van de inzameling, sloop, verwerking en recycling van voertuigen;

Overwegende dat, om sloop en recycling van afgedankte voertuigen te vergemakkelijken, voertuigfabrikanten aan exploitanten van verwerkingsinstallaties sloophandleidingen ter beschikking dienen te stellen, en dat voertuigfabrikanten en materiaalproducenten gemeenschappelijke coderingsnormen voor onderdelen en materiaal dienen te gebruiken; dat met dit doel de opstelling van Europese normen, in voorkomend geval, dient te worden bevorderd;

Overwegende dat op communautaire schaal gegevens over afgedankte voertuigen nodig zijn om op de tenuitvoerlegging van de doelstellingen van deze richtlijn toezicht te kunnen houden;

Overwegende dat de consumenten adequaat dienen te worden geïnformeerd om hun gedrag en attitudes aan te passen;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn op niet-discriminerende wijze en overeenkomstig de regels van het internationale handelsverkeer ten uitvoer dienen te worden gelegd;

Overwegende dat de Commissie in het kader van een comitéprocedure voor de aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de voor verwerkingsinstallaties vastgestelde eisen alsmede voor de aanneming van geharmoniseerde normen voor het certificaat van vernietiging en van de formaten voor de database dient te zorgen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstellingen

Deze richtlijn behelst maatregelen die in de eerste plaats op preventie van afvalstoffen van voertuigen zijn gericht en daarenboven op hergebruik, recycling en andere vormen van terugwinning van voertuigen en onderdelen ervan, ten einde de hoeveelheid te verwijderen afvalstoffen te verminderen en de milieuprestatie van exploitanten van verwerkingsinstallaties te verbeteren.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. "voertuig": elk voertuig dat onder de in bijlage II (A) van Richtlijn 70/156/EEG omschreven categorie M1 of N1 valt en twee- of driewielige motorvoertuigen;
2. "afgedankt voertuig": voertuig dat een afvalstof in de zin van artikel 1, onder a), van Richtlijn 75/442/EEG is;
3. "producent": de voertuigfabrikant of beroepsinvoerder van een voertuig in een lidstaat;
4. "preventie": maatregelen die de reductie beogen van hoeveelheid en schadelijkheid voor het milieu van afgedankte voertuigen en van de daarin verwerkte materialen en stoffen;
5. "verwerking": elke activiteit nadat een afgedankt voertuig voor de verwijdering van verontreinigende stoffen, voor sloop, versnijding, shreddering, terugwinning of verwijdering van shredderafval aan een verwerkingsinrichting is overgedragen en elke andere activiteit voor de terugwinning en/of verwijdering van afgedankte voertuigen en onderdelen daarvan;
6. "hergebruik": elke activiteit waarbij onderdelen van afgedankte voertuigen voor hetzelfde doel als waarvoor zij werden ontworpen, opnieuw worden gebruikt;
7. "recycling": het voor het oorspronkelijke doel of voor andere doeleinden in een productieproces opwerken van afvalmaterialen, uitgezonderd het verwerken voor gebruik als brandstof of als ander middel om energie op te wekken;
8. "terugwinning": elk van de in bijlage II.B bij Richtlijn 75/442/EEG bedoelde toepasselijke activiteiten;
9. "verwijdering": elk van de in bijlage II.A bij Richtlijn 75/442/EEG bedoelde activiteiten;
10. "ondernemingen": bedrijven waar materialen en voertuigen worden geproduceerd, distributiebedrijven en sloop-, shredder-, terugwinnings- en recyclingbedrijven;

11. "gevaarlijke stof": elke stof die overeenkomstig Richtlijn 67/548/EEG als gevaarlijk wordt aangemerkt;
12. "shredder": elk toestel dat voor het stukrijten of -breken van afgedankte voertuigen wordt gebruikt.

Artikel 3

Werkingsfeer

1. Deze richtlijn bestrijkt voertuigen en afgedankte voertuigen, met inbegrip van de daarin verwerkte onderdelen en materialen.
2. Deze richtlijn geldt onverminderd de bestaande communautaire en relevante nationale wetgeving, met name op het gebied van veiligheidsnormen, luchtmissies en lawaaibestrijding.
3. Twee- en driewielige motorvoertuigen alsmede voertuigen voor speciale doelen als omschreven in artikel 4, lid 1, onder a), tweede streepje, van Richtlijn 70/156/EEG, zijn niet onder de bepalingen van de artikelen 4 en 7 van de onderhavige richtlijn begrepen.

Artikel 4

Preventie

1. De lidstaten dragen ervoor zorg dat de maatregelen die preventie beogen, ten uitvoer worden gelegd. Zij nemen met name maatregelen om te bevorderen dat:
 - a) de fabrikanten van voertuigen, in samenwerking met materiaal- en apparatuurfabrikanten, het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen aan banden leggen en dit reeds bij het ontwerpen van het voertuig zoveel mogelijk beperken, ten einde het vrijkomen ervan in het milieu te voorkomen, recycling te vergemakkelijken en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen te vermijden;
 - b) bij ontwerp en productie van nieuwe voertuigen sloop, hergebruik en terugwinning, en met name recycling, van afgedankte voertuigen en van daarin verwerkte onderdelen en materialen, volledig worden ingecalculeerd en vergemakkelijkt;
 - c) de fabrikanten van voertuigen, in samenwerking met materiaal- en apparatuurfabrikanten, steeds meer gerecycled materiaal in voertuigen en in andere producten gaan gebruiken, om de markten voor gerecyclede materialen te ontwikkelen.
2. De lidstaten dragen ervoor zorg dat wordt voorkomen dat lood en kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen die na 1 januari 2003 in de handel worden gebracht, in shredders terecht komt of wordt verwijderd door storten of door verbranding in enige installatie voor het verbranden of bijstoken van afvalstoffen met of zonder terugwinning van energie.

Lood dat als soldeersel in elektronische schakelingen is gebruikt, is van de bepaling van de eerste alinea uitgezonderd.

Artikel 5

Inzameling

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat door de ondernemingen systemen voor de inzameling van alle afgedankte voertuigen worden opgezet. De lidstaten dragen ervoor zorg dat op hun grondgebied, evenwichtig gespreid, inzamelingsinstallaties beschikbaar zijn.
2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat met ingang van 1 januari 2000 alle afgedankte voertuigen aan erkende verwerkers worden overgedragen.
3. De lidstaten zetten een systeem op waarbij een certificaat van vernietiging voorwaarde voor uitschrijving van het voertuig is. Dit certificaat wordt aan de houder en/of bezitter uitgereikt wanneer het afgedankte voertuig aan een verwerker wordt overgedragen. Slechts verwerkers met een vergunning overeenkomstig artikel 6 mogen een certificaat van vernietiging uitreiken. Tijdelijke uitschrijving zonder afgifte van dit certificaat kan worden toegestaan.
4. De lidstaten dragen ervoor zorg dat eventuele, voor de laatste houder en/of eigenaar aan de overdracht van het voertuig aan een erkende verwerker overeenkomstig het bepaalde in lid 3, verbonden kosten als gevolg van het feit dat het voertuig een negatieve marktwaarde vertegenwoordigt, door de namens de producent optredende autohandelaar worden vergoed, tenzij de autohandelaar besluit het afgedankte voertuig zonder kosten voor de laatste houder en/of eigenaar terug te nemen.

De Commissie zal regelmatig de uitvoering van het in de eerste alinea bepaalde controleren teneinde ervoor te zorgen dat deze geen distorsies van de markt teweegbrengt en zal, als dit nodig is, passende maatregelen treffen om de Raad een daartoe strekkende wijziging voor te stellen.

5. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat de bevoegde overheden in andere lidstaten overeenkomstig lid 3 afgegeven certificaten van vernietiging erkennen en aanvaarden. Daartoe stelt de Commissie voor het certificaat van vernietiging uiterlijk op 30 juni 1999 minimumeisen op.

Artikel 6

Verwerking

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat de afgedankte voertuigen worden opgeslagen, ook tijdelijk en verwerkt overeenkomstig de in artikel 4 van Richtlijn 75/442/EEG vervatte algemene eisen en overeenkomstig de technische eisen van de bijlage bij de onderhavige richtlijn, onverminderd nationale gezondheids- en milieuvoorschriften.
2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat inrichtingen of ondernemingen die verwerkingsactiviteiten verrichten, bij de bevoegde instanties een vergunning aanvragen overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Richtlijn 75/442/EEG.

De in artikel 11, lid 1, van Richtlijn 75/442/EEG bedoelde afwijking van het vereiste van een vergunning is niet van toepassing op de activiteiten betreffende onder de onderhavige richtlijn begrepen afgedankte voertuigen.

3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat elke inrichting of onderneming die verwerkingsactiviteiten verricht, ten minste aan de volgende verplichtingen voldoet:
 - a) afgedankte voertuigen dienen vóór verdere verwerking te worden gestript (verwijdering van alle vloeistoffen, banden, accu's, airconditioningsystemen, airbags, katalysatoren en andere gevaarlijke onderdelen en materialen), of er moeten andere gelijkwaardige regelingen worden getroffen om negatieve milieueffecten te reduceren. Uit voertuigen die na 1 januari 2003 in de handel worden gebracht, dienen ook die onderdelen daarvan die lood, kwik, cadmium en/of zeswaardig chroom bevatten, vóór de verdere verwerking te worden verwijderd;
 - b) materialen en onderdelen dienen op selectieve wijze te worden verwijderd en/of verwerkt, zodat shredderafval niet als gevaarlijk afval wordt aangemerkt;
 - c) strippen en opslaan dienen zodanig te geschieden dat de voertuigonderdelen voor hergebruik en terugwinning, en met name recycling, geschikt zijn.
4. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat de in lid 2 bedoelde vergunning alle voorwaarden behelst die nodig zijn om aan de eisen van de leden 1, 2 en 3 te voldoen.

Artikel 7

Hergebruik en terugwinning

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat herbruikbare onderdelen worden hergebruikt, dat niet-herbruikbare onderdelen worden teruggewonnen en dat, voorzover daartegen geen milieubezwaren bestaan en onverminderd de eisen inzake veiligheid, aan recycling de voorkeur wordt gegeven.
2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat de ondernemingen de volgende doelstellingen halen:
 - a) uiterlijk op 1 januari 2005 moet minimaal 85% van het gewicht van alle afgedankte voertuigen worden hergebruikt en teruggewonnen. Op deze datum moet minimaal 80% van het gewicht van afgedankte voertuigen worden hergebruikt en gerecycled;
 - b) uiterlijk op 1 januari 2015 moet minimaal 95% van het gewicht van alle afgedankte voertuigen worden hergebruikt en teruggewonnen. Op deze datum dient minimaal 85% van het gewicht van afgedankte voertuigen te worden hergebruikt en gerecycled;
3. Op grond van een voorstel van de Commissie stelt de Raad doelstellingen inzake hergebruik en terugwinning en inzake hergebruik en recycling voor de jaren na 2015 vast.

4. Met het oog op de verantwoordelijkheid van de producenten die dienen te garanderen dat voertuigen op zodanige wijze worden ontworpen en vervaardigd dat de in de richtlijn vastgestelde hergebruiks-, recycling- en terugwinningspercentages door de betrokken ondernemingen kunnen worden gehaald, zal de Raad, op grond van een voorstel van de Commissie, Richtlijn 70/156/EEG in die zin wijzigen dat overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG goedgekeurde voertuigen die na 1 januari 2005 in de handel worden gebracht, voor minimaal 85% van het gewicht van ieder voertuig herbruikbaar en/of recyclebaar en voor minimaal 95% van het gewicht van ieder voertuig herbruikbaar en/of terugwinbaar zijn. Daartoe zal de Commissie in voorkomend geval de opstelling van Europese normen inzake de geschiktheid van voertuigen voor sloop, terugwinning en recycling bevorderen.

Artikel 8

Coderingsnormen/sloophandleidingen

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat de producenten in samenwerking met de materiaal- en apparatuurfabrikanten uiterlijk op 31 december 1999 gemeenschappelijke onderdeel- en materiaalcoderingsnormen gebruiken, met name om onderdelen en materialen die voor hergebruik en terugwinning geschikt zijn, gemakkelijker te kunnen herkennen.
2. De Commissie zal op adequate wijze de opstelling van Europese normen inzake de herkenning en codering van onderdelen en materialen als bedoeld in lid 1 bevorderen.
3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat de producenten uiterlijk op 31 december 1999 sloophandleidingen ter beschikking stellen waarin, voor zover de verwerkers die nodig hebben om aan de bepalingen van deze richtlijn te voldoen, de verschillende voertuigonderdelen en -materialen en de plaats van alle gevaarlijke stoffen in de voertuigen worden aangegeven.

Artikel 9

Informatie

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor zorg te dragen dat databases over afgedankte voertuigen en de verwerking ervan worden opgezet om de lidstaten en de Commissie in staat te stellen op de tenuitvoerlegging van de in deze richtlijn aangegeven doelstellingen toezicht te houden. De gegevens dienen te worden verstrekt op basis van uiterlijk op 30 juni 1999 vastgestelde formaten. De gegevens worden beschikbaar gesteld bij de in artikel 10 bedoelde nationale rapportage en worden in daaropvolgende verslagen bijgewerkt.
2. De lidstaten dienen van de producenten te eisen dat zij informatie publiceren over het hergebruiks-, recyclings- en terugwinningspercentages die het voorafgaande jaar met betrekking tot hun voertuigen en onderdelen zijn behaald. Die informatie dient door de lidstaten te worden geverifieerd en dient voor potentiële kopers van voertuigen beschikbaar te worden gesteld.

Artikel 10

Rapportageverplichting

De lidstaten brengen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 91/692/EEG van de Raad¹⁰ over de toepassing van de onderhavige richtlijn aan de Commissie verslag uit.

Het eerste verslag dient de periode [1999-2001] te bestrijken.

Artikel 11

Tenuitvoerlegging

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 maart 1999 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de geldende, binnen de werkingssfeer van deze richtlijn aangenomen wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen.

Artikel 12

Comitéprocedure

De Commissie wordt door het bij artikel 18 van Richtlijn 75/442/EEG ingestelde comité en overeenkomstig de in dat artikel vervatte procedure bijgestaan om:

- a) de wijziging vast te stellen die nodig is om de bijlage bij de onderhavige richtlijn aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang aan te passen;
- b) de in artikel 5, lid 5, bedoelde minimumeisen voor het certificaat van vernietiging vast te stellen.
- c) de formats betreffende het in artikel 9 bedoelde databasesysteem vast te stellen.

Artikel 13

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 5, lid 4, is van toepassing met ingang van 1 januari 2003.

¹⁰ PB nr. L 377 van 31.12.1991, blz. 48.

Artikel 14

Geadresseerden

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad

De Voorzitter

BIJLAGE

Technische eisen overeenkomstig artikel 6, lid 1

- 1) Locaties voor opslag (ook tijdelijke opslag) van afgedankte voertuigen voorafgaand aan verwerking:
 - ondoorlatende oppervlakken voor geschikte terreinen met opvangvoorzieningen voor lekolie, bezinktanks en olie- en vuilafscidders
 - waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvoorschriften

- 2) Locaties voor verwerking:
 - ondoorlatende oppervlakken voor geschikte terreinen met opvangvoorzieningen voor lekolie, bezinktanks en olie- en vuilafscidders
 - adequate opslag van uit de voertuigen gesloopte onderdelen, inclusief opslag van door olie verontreinigde onderdelen op een ondoorlatend oppervlak
 - adequate containers voor de opslag van accu's (met neutralisering van elektrolyten ter plaatse of elders), oliefilters en PCB/PCT-houdende condensatoren
 - adequate opslagtanks voor vloeistoffen van afgedankte voertuigen: benzine, motorolie, versnellingsbakolie, transmissie-olie, hydraulische olie, koelvloeistoffen, antivriesmiddel, remvloeistoffen, accuzuren, airconditioningvloeistoffen en andere vloeistoffen van afgedankte voertuigen
 - adequate, brandbeveiligde opslag van gebruikte banden (de banden mogen niet te hoog worden gestapeld)
 - waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvoorschriften

NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN

DE EFFECTEN VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN

in het bijzonder op de kleine en middelgrote ondernemingen

Het voorstel

- I. *Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?*
1. Om het milieueffect van afgedankte voertuigen tegen te gaan, doen in de lidstaten systemen voor inzameling, sloop en verwerking van afgedankte voertuigen geleidelijk aan hun intrede. In sommige gevallen gaat het om vrijwillige initiatieven van de industrie. In bepaalde lidstaten worden deze initiatieven met wetgeving aangevuld. Het feit dat de situatie in elke lidstaat weer anders is, heeft een aanzienlijk effect op het functioneren van de interne markt en op de mogelijkheid om een hoog niveau van milieubescherming op het gehele grondgebied van de Unie te waarborgen. Deze nationale initiatieven, vooral de niet-regelgevende, garanderen niet voldoende:
 - de samenhang tussen de aanpak in elke lidstaat
 - de volledige deelneming van de betrokkenen (met uitsluiting van free riders)
 - adequate sancties bij niet-nakoming van verbintenissen
 - dat technische handelsbelemmeringen en concurrentievervalsing worden vermeden
 - de rechtszekerheid (inclusief de mogelijkheid een beroep te doen op een nationale rechter).
 2. Zolang er geen communautair wettelijk kader bestaat, is er ook geen garantie dat er in alle lidstaten initiatieven op nationaal niveau worden genomen. De invoering van een bindend communautair instrument is gerechtvaardigd, gezien de aard van het systeem dat dit voorstel beoogt op te zetten. Het systeem omvat elementen, zoals het certificaat van vernietiging, de vergunning voor verwerkingsinstallaties en de uitvoering van kwantitatieve doelstellingen, die per definitie een wettelijke regeling vereisen. Indien het volledig aan de particuliere sector wordt overgelaten om een op vrijwilligheid gebaseerd systeem in de gehele EU op te zetten komt er van bovengenoemde elementen waarschijnlijk niets in huis en worden de nationale overheden niet bij de zaak betrokken, wat nodig is. De nationale overheden zullen volledig betrokken worden bij de wetgevingsprocedure voor de invoering van een bindend communautair instrument.
 3. Voorts is duidelijk dat indien de op nationaal niveau getroffen maatregelen niet vergelijkbaar zijn, er zich waarschijnlijk handels- en concurrentiedistorsies zullen voordoen, aangezien slopers en recyclers in landen waar de eisen minder stringent zijn een concurrentievoordeel zullen hebben ten opzichte van die in andere landen, en afgedankte voertuigen naar die landen zullen gaan waar zij gemakkelijker en/of goedkoper kunnen worden verwijderd.

4. Het voorstel beoogt de basisdoelstellingen vast te stellen voor een milieuvriendelijk systeem voor het beheer van afgedankte voertuigen, terwijl het kiezen van de middelen om deze doelstelling te verwezenlijken overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel aan de lidstaten wordt overgelaten.

De effecten op het bedrijfsleven

II. *Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?*

II.a In welke sectoren

5. Voertuigen bestaan uit veel verschillende materialen (onder meer staal, aluminium, plastics, glas, textiel, vloeistoffen, rubber, hout, papier en karton, verf) en onderdelen. Het voorstel zal derhalve van invloed zijn op alle sectoren en bedrijfstakken die voertuigen, materialen en onderdelen produceren. Bovendien zal het ook van invloed zijn op de sectoren die een rol spelen bij inzameling, sloop, terugwinning en verwijdering van voertuigen.

II.b In welke grootteklassen (aandeel van kleine en middelgrote ondernemingen)

6. Voertuigproducenten zijn grote ondernemingen die geografisch sterk geconcentreerd zijn. Er bestaan echter ook een aantal kleine en middelgrote fabrikanten, waarvan de meeste actief zijn op het gebied van de bouw van "kit cars".
7. Sloperijen zijn over het algemeen kleine plaatselijke ondernemingen; shredder- en recyclingbedrijven daarentegen middelgrote tot grote ondernemingen, die regionaal geconcentreerd zijn. De verwijdering van afvalstoffen van voertuigen is in de lidstaten in verband met de geldende nationale en zelfs regionale of plaatselijke wetgeving niet op dezelfde wijze georganiseerd.

II.c In welke specifieke geografische gebieden?

8. Voertuigfabrikanten zijn voornamelijk gevestigd in Duitsland, Frankrijk, Italië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden. Grote assemblagefabrieken staan er in België, Spanje en Portugal. Kleinere in Nederland, Oostenrijk en Griekenland. Sloperijen zijn er in alle lidstaten.

III. *Welke maatregelen moeten de bedrijven nemen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?*

9. De wetgeving is tot de lidstaten gericht. Het bedrijfsleven zal aan de nationale wetgeving moeten voldoen waarin de onderhavige maatregel wordt omgezet.
10. Voertuigfabrikanten en materiaalproducenten zullen bij ontwerp en productie van nieuwe voertuigen met afvalbeheeraspecten rekening moeten houden om de doelstellingen hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling van artikel 7 van het voorstel te halen. Het gaat hierbij met name om het gebruik van gemakkelijk te hergebruiken/terug te winnen materialen, de beheersing van gevaarlijke stoffen, het gebruik, voorzover haalbaar, van gerecyclede materialen en om gemeenschappelijke coderingsnormen voor onderdelen en materiaal. Nieuwe voertuigen zullen eveneens gemakkelijk te slopen moeten zijn. Een en ander is de noodzakelijke hoeksteen van een

algehele strategie die erop gericht is een kringloop tussen voertuig- en afvalproductie tot stand te brengen.

11. Verwerkers zullen, om hun activiteiten te kunnen uitoefenen, een bij de overheid aan te vragen vergunning moeten hebben.

Ondernemingen die betrokken zijn bij sloop en verwerking van afgedankte voertuigen zullen aan een aantal in artikel 6 van het voorstel en in de bijlage neergelegde technische eisen moeten voldoen. Deze moeten in de eerste plaats een hoog niveau van milieubescherming en in de tweede plaats eerlijke concurrentievoorwaarden binnen de interne markt garanderen. Hoewel moeilijk precies kan worden voorspeld in welke sectoren de investeringen zullen moeten worden geconcentreerd, aangezien de ondernemingen qua structuur en ligging sterk verschillen, zouden er in sommige gevallen forse investeringen moeten worden gedaan om aan deze eisen te voldoen. Waar met verwerkingscertificatie op vrijwillige basis werd gestart, bedragen de gemiddelde initiële investeringen van een sloper naar schatting 100.000 ecu. Bepalend voor de reële omvang van deze investeringen is ook het al dan niet bestaan van nationale of regionale wetgeving. Waar die is ingevoerd, zal de industrie gemakkelijker aan de eisen van het voorstel kunnen voldoen. Het is van belang erop te wijzen dat de slopers ten volle beseffen dat er in de sloopsector bijkomende investeringen nodig zijn en dat zij aanvaarden dat deze een logische voorwaarde vormen om deze sector aan te passen aan de basiseisen inzake milieubescherming en interne markt en te vermijden dat er hier en daar wordt "geparasiteerd" op de samenleving en de ondernemingen die aan de eisen van het voorstel voldoen.

IV. *Welke economische effecten zijn van de voorgestelde wetgeving te verwachten (met name wat betreft werkgelegenheid, investeringen en stichting van nieuwe bedrijven)?*

12. De huidige economische situatie met betrekking tot het beheer van afgedankte voertuigen is onbevredigend. In Duitsland bij voorbeeld blijft, ondanks het feit dat er voldoende verwerkingscapaciteit bestaat om alle afgedankte voertuigen op de Duitse markt te verwerken, slechts een derde (800.000 van de 2.700.000 afgedankte voertuigen) in het land. Bij de export, met name naar Polen en Nederland, gaat het meestal om dure voertuigen, die gewoonlijk minder dan 12 jaar oud zijn. De plaatselijke verwerkers krijgen dan ook alleen de goedkope auto's. Op deze wijze verloor de Duitse metaalindustrie in 1995 1,5 miljoen ton potentiële grondstoffen en werd 0,5 miljoen ton afval naar Oost-Europese landen geëxporteerd, waar het vaak niet voldoende milieuvriendelijk wordt verwerkt. Bovendien is het uitvoeren van afvalstoffen met het oog op verwijdering niet in overeenstemming met de beginselen van de communautaire wetgeving inzake afval.
13. Recycling van fracties van afgedankte voertuigen die momenteel alleen maar worden verwijderd zal voor veel nieuwe werkgelegenheid zorgen. De meeste bijkomende banen zullen nodig zijn voor sloopwerkzaamheden, een arbeidsintensieve activiteit, maar ook in de sector vervoer en recycling van materialen zal de werkgelegenheid toenemen. Volgens Duitse ramingen kunnen er, als gevolg van het verhogen van de recyclingdoelstellingen van de huidige 75% tot 95%, in de komende tien jaar 30.000 laaggekwalificeerde arbeidsplaatsen in de autorecyclingindustrie bijkomen.
14. In Nederland houden zich momenteel alleen kleine en middelgrote ondernemingen met de sloop bezig en ook in de toekomst zal dit handenarbeid blijven. Mogelijkheden tot

automatisering en efficiencyverbetering door grotere ondernemingen zijn zeer beperkt. De meeste vraag is er in deze sector naar relatief ongeschoolde arbeidskrachten, die moeilijk aan een baan komen.

Het aantal bijkomende banen dat dit voorstel oplevert, werd als volgt geraamd: bijkomende sloop van ongeveer 125 kg per afgedankt voertuig om de doelstelling 85% hergebruik en recycling te halen, vereist bij benadering 1½ tot 2 uur handenarbeid; voor 10 miljoen afgedankte voertuigen in de EU zou dit neerkomen op 10 000 tot 15 000 extra banen (naar rata van 1.500 gepresteerde uren per baan per jaar).

15. Een ander gevolg van dit voorstel is dat bijkomende recyclingactiviteiten worden gecreëerd. Momenteel worden niet-metalen meestal gestort. Recycling van materialen van afgedankte voertuigen is arbeidsintensief. Nieuwe activiteiten in verband met recycling van afgedankte voertuigen die na het opzetten van het Nederlandse systeem voor het beheer van afgedankte voertuigen ontstonden, zijn bij voorbeeld behandeling en opslag vóór recycling, binnenlands transport, visuele kwaliteitsinspectie, chemische analyses, voorbehandeling (verwijdering van metalen delen uit schuim en bumpers, verwijdering van verf), verwerking (shreddering, granulering, verbrijzeling, distillatie), opslag, behandeling en verzending van halffabrikaten.
16. In Nederland zijn, uitgaande van een te verwerken aanbod van 50 miljoen banden/jaar en een sorteercapaciteit van 200.000 banden/werknemer/jaar voor het sorteren van banden voor de diverse opwerkingsmogelijkheden rond de 250 banen vereist. Er mag worden gesteld dat voor de recycling van alle materialen van afgedankte voertuigen verscheidene duizenden banen in de recyclingindustrie moeten worden gecreëerd. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat een soortgelijke ontwikkeling zich niet eveneens in de andere lidstaten zal voordoen zodra dit voorstel ten uitvoer wordt gelegd. Een positief effect van de nieuwe technologie op de economie is verder dat hier kansen kunnen liggen voor nieuwe ondernemingen in de recyclingsector.
17. De strengere eisen betreffende sloop, scheiding en verdere verwerking en de kwantitatieve doelstellingen inzake hergebruik, recycling en terugwinning kunnen tot hogere kosten bij de verwerking van afgedankte voertuigen leiden. Door het sorteren van afval, waarbij gevaarlijk van niet-gevaarlijk afval wordt gescheiden, verminderen echter de kosten van inzameling en verwerking. Daarom hoeft de nettokostprijs van de operatie niet eens hoog te zijn. Momenteel valt moeilijk in te schatten of de administratieve procedures met betrekking tot de sector "verwerking van afgedankte voertuigen" als gevolg van dit voorstel lichter of zwaarder zullen worden, met name in het licht van het bepaalde in artikel 5, lid 3, waardoor een vergunning voor verwerkers verplicht wordt gesteld. Gezien het feit dat vergunningsplicht geen nieuwigheid is maar in de meeste lidstaten reeds geldt voor andere afvalverwerkingsinstallaties, kan evenwel geredelijk worden aangenomen dat een eventuele verzwaring van de procedures geen noemenswaardige invloed zal hebben op de netto-bedrijfskosten.
18. Er zullen bijkomende investeringen in sloopinstallaties noodzakelijk zijn om aan de normvereisten te voldoen. In Nederland zal er in 1995/1996 naar schatting voor ten minste 24 miljoen ecu bijkomend moeten worden geïnvesteerd. Voor de Gemeenschap zal dit betekenen dat een bijkomende investering van 1,2 miljard ecu nodig is, waardoor 4 000 banen in de apparatuur- en instrumentensector zullen worden geschapen.

19. Overeenkomstig een evaluatie van de Zweedse Ecocycle Commissie zal de sloopverplichting tot extra werk en hogere kosten leiden. Deze zullen echter afhangen van de mate waarin slopers hun activiteiten reeds milieuvriendelijker hebben gemaakt en van de hoeveelheden gevaarlijke stoffen in afgedankte voertuigen. Beoogd wordt dan ook, op het stuk van het ontwerp een vorm van "producentenverantwoordelijkheid" in het leven te roepen om fabrikanten ertoe aan te sporen bij het ontwerpen van nieuwe voertuigen met afvalbeheersaspecten rekening te houden en de sloopkosten uiteindelijk laag te houden.

V. *Bevat het voorstel maatregelen ten einde rekening te houden met de specifieke situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (bij voorbeeld minder strenge of andere eisen)?*

20. Uit het overleg dat met de bij het beheer van afgedankte voertuigen betrokken Europese associaties van kleine en middelgrote ondernemingen werd gevoerd, blijkt dat de belangrijkste variabele om rekening mee te houden de termijn is die nodig is om de investeringen te doen en de nodige milieuvriendigheden te ontwikkelen. Deze termijn zal voor slopers naar schatting zes maanden bedragen. Het voorstel voorziet in een voldoende lange overgangperiode, aangezien de richtlijn door de lidstaten 18 maanden na de inwerkingtreding ten uitvoer moet zijn gelegd. Om tegemoet te komen aan de bezorgdheid van het MKB, worden twee- en driewielige voertuigen alsmede voor speciale doelen bestemde voertuigen van het bepaalde in de artikelen 4 en 7 uitgesloten.

Raadpleging

VI. *Overzicht van de over het voorstel geraadpleegde organisaties en hun standpunten*

VI.a *Geraadpleegde bedrijfsorganisaties*

21. Voor zij de laatste hand legde aan dit voorstel heeft de Commissie in 1995, 1996 en 1997 een aantal bedrijfsorganisaties geraadpleegd, en met name:

- EGARA (European Group of Automotive Recycling Associations)
- ACEA (Association of European Automobile Manufacturers)
- ACEM (Association of European Motorcycle Manufacturers)
- GEPVP (Groupement Européen des Producteurs de Verre Plat)
- EUROBAT (Association des Fabricants Européens d'Accumulateurs)
- EISA (European Independent Steelworks Association)
- APME (Association of Plastics Manufacturers in Europe)
- EUPC (European Plastics Converters)
- BLIC (Bureau de liaison des Industries du Caoutchouc)
- UEIL (Union Européenne des Indépendants en lubrifiants)
- COMITEXTIL (Coordination Committee for the Textile Industry in the EC)
- GPRMC (Groupement Européen des Plastiques Renforcés/Matériaux Composites)
- EUROFER (Sidérurgie)

- EUROMETAUX (Metaux non ferreux)
- BIR/EFR/EUROMETREC (Recovery and Recycling Associations)
- EAA (European Aluminium Association)
- BIR (Bureau International de la Recuperation)
- CECRA/CLEDIPA (Comité Européen du Commerce et de la Réparation Automobile)
- FEAD (Fédération Européenne des Activités du Déchet)
- UNICE (Union of Industrial and Employers Confederations)
- UEAPME (Union Européenne de l'Artisanat et des Petites et Moyennes Entreprises)
- CECOP (Comité Européen des Coopératives de Production et de Travail Associé)

VI.b Hoofdlijnen van hun standpunten

22. De ondernemingen die betrokken zijn bij sloop en verwerking van voertuigen staan in beginsel achter het voorstel, met name wat betreft het maximaal hergebruik van onderdelen, de maximale recycling en de minimale verwijdering. Zij vinden ook dat er minimale communautaire normen moeten komen voor de verwerking van afgedankte voertuigen, een fijnmazig netwerk van erkende verwijderings-/slooppunten, aangevuld door een meer gecentraliseerde infrastructuur voor verdere verwerking en een adequaat controlesysteem. Hun voorkeur gaat uit naar een communautair instrument, dat de lidstaten voldoende ruimte laat voor concrete invulling en tegelijk uniforme voorwaarden binnen de interne markt stelt om concurrentievervalsing en export van afgedankte voertuigen naar landen met minder strenge milieunormen te beperken.
23. De bedrijven van de staalrecyclingsector waarderen het feit dat dit voorstel de mogelijkheden voor recycling vergroot en staan er dan ook positief tegenover.
24. Er werden eveneens bemoedigende reacties ontvangen van ondernemingen uit de branches motorhandel en motorreparatie, die ervan uitgaan dat het voorstel positieve effecten kan hebben op werkgelegenheid, investeringen en concurrentie. Volgens het European Committee for Motor Trade and Repairs hoeven kleine en middelgrote ondernemingen hierbij niet per se in het nadeel te zijn, aangezien de nodige investeringen ook door de meeste kleine ondernemingen kunnen worden opgebracht.
25. Volgens de Association of European Automobile Manufacturers en een aantal organisaties uit de sector materiaalproductie is communautaire wetgeving voor afgedankte voertuigen niet nodig, voornamelijk omdat de bedreiging die afgedankte voertuigen voor het milieu vormen geen regelgevend optreden vereist en de aanpak van de problemen beter aan de particuliere sector kan worden overgelaten. Zij plaatsen vraagtekens bij de vaststelling van verbindende doelstellingen en de uitsplitsing van die doelstellingen in hergebruik, terugwinning en recycling. De redenen waarom de Commissie zich niet met dit standpunt kan verenigen, worden in de toelichting uiteengezet. Overigens hebben bepaalde individuele fabrikanten van voertuigen de voordelen van het onderhavige voorstel erkend.
26. De producenten van motorrijwielen en de Federation of European Motorcyclists zijn gekant tegen de uitbreiding van de werkingssfeer van dit voorstel tot twee- en

driewielige voertuigen, ondermeer op grond van de volgende argumenten: bedoelde voertuigen waren in het kader van de werkzaamheden van de projectgroep prioritaire afvalstromen niet aan de orde; bedoelde voertuigen resulteren slechts in een gering volume en een geringe massa afvalstoffen (tweederde van die voertuigen hebben een cilinderinhoud van minder dan 50 cc); en de verschillen met de sector van de vierwielige voertuigen wat betreft de omvang van de productiebedrijven, de economische structuur van het product en de organisatie van de distributie zijn aanzienlijk. Op bedoelde voertuigen zijn de artikelen 4 en 7 evenwel niet van toepassing.

27. Een aantal nationale organisaties van kleine en middelgrote ondernemingen in de recyclingsector staat vierkant achter een Europees systeem voor het beheer van afgedankte voertuigen dat zou worden opgezet naar het voorbeeld van het in Nederland bestaande systeem, en derhalve ook achter de inhoud van dit voorstel. De European Association of Craft, Small and Medium-sized Enterprises heeft het algemene probleem aan de orde gesteld van de mogelijke financiële en administratieve lasten die het gevolg kunnen zijn van een aantal bepalingen in dit voorstel. De redenen waarom die lasten niet opwegen tegen de voordelen van het voorstel, werden hierboven uiteengezet.
28. Steun kreeg het voorstel tenslotte ook van de coöperatieve sector, die in de activiteiten op het gebied van recycling en terugwinning van afgedankte voertuigen kansen ziet voor de werkgelegenheid en om moeilijk te plaatsen werknemers aan een vaste baan te helpen.

ISSN 0254-1513

COM(97) 358 def.

DOCUMENTEN

NL

14 07

Catalogusnummer : CB-CO-97-360-NL-C

ISBN 92-78-22711-0

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg