

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B**                    **RICHTLIJN 2000/53/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**  
**van 18 september 2000**  
**betreffende autowrakken**  
(PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <b><u>M1</u></b>	Beschikking 2002/525/EG van de Commissie van 27 juni 2002	L 170	81	29.6.2002
► <b><u>M2</u></b>	Beschikking 2005/63/EG van de Commissie van 24 januari 2005	L 25	73	28.1.2005
► <b><u>M3</u></b>	Beschikking 2005/438/EG van de Commissie van 10 juni 2005	L 152	19	15.6.2005
► <b><u>M4</u></b>	Beschikking 2005/673/EG van de Raad van 20 september 2005	L 254	69	30.9.2005
► <b><u>M5</u></b>	Richtlijn 2008/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008	L 81	62	20.3.2008
► <b><u>M6</u></b>	Beschikking 2008/689/EG van de Commissie van 1 augustus 2008	L 225	10	23.8.2008
► <b><u>M7</u></b>	Besluit 2010/115/EU van de Commissie van 23 februari 2010	L 48	12	25.2.2010



**RICHTLIJN 2000/53/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT  
EN DE RAAD**

**van 18 september 2000**

**betreffende autowrakken**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien het gemeenschappelijk ontwerp dat op 23 mei 2000 door het Bemiddelingscomité is goedgekeurd <sup>(3)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De verschillende nationale maatregelen betreffende autowrakken dienen te worden geharmoniseerd om, in de eerste plaats, aantasting van het milieu door autowrakken tot een minimum te beperken, daarmee een bijdrage leverend tot bescherming, behoud en verbetering van de milieukwaliteit en tot energiebesparing, en om, in de tweede plaats, de goede werking van de interne markt te waarborgen en concurrentiebeperkingen in de Gemeenschap te vermijden.
- (2) Er is een communautair kader nodig om te zorgen voor samenhang tussen de nationale benaderingswijzen voor het bereiken van bovengenoemde doelstellingen, met name met het oog op het ontwerpen van voertuigen voor recycling en nuttige toepassing, de eisen inzake inzamelings- en verwerkingsinstallaties en het bereiken van de doelstellingen inzake hergebruik, recycling en nuttige toepassing, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel en met het beginsel dat de vervuiler betaalt.
- (3) Autowrakken brengen in de Gemeenschap jaarlijks tussen de 8 en 9 miljoen ton afval voort, dat op een juiste wijze dient te worden beheerd.
- (4) Overeenkomstig het voorzorgs- en het preventiebeginsel en de communautaire strategie voor afvalbeheer, dient het ontstaan van afvalstoffen zoveel mogelijk te worden vermeden.
- (5) Voorts geldt daarbij als hoofdbeginsel dat afvalstoffen dienen te worden hergebruikt en nuttig toegepast en dat aan hergebruik en recycling de voorkeur dient te worden gegeven.
- (6) De lidstaten moeten de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de ondernemingen systemen voor het inzamelen, het verwerken en nuttig toepassen van autowrakken opzetten.

<sup>(1)</sup> PB C 337 van 7.11.1997, blz. 3 en PB C 156 van 3.6.1999, blz. 5.

<sup>(2)</sup> PB C 129 van 27.4.1998, blz. 44.

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 11 februari 1999 (PB C 150 van 28.5.1999, blz. 420), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 29 juli 1999 (PB C 317 van 4.11.1999, blz. 19) en besluit van het Europees Parlement van 3 februari 2000 (nog niet verschenen in het Publicatieblad). Besluit van de Raad van 20 juli 2000 en besluit van het Europees Parlement van 7 september 2000.

**▼B**

- (7) De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat het voertuig aan een door het bevoegd gezag erkende verwerker kan worden afgegeven zonder kosten voor de laatste houder en/of eigenaar vanwege het feit dat het voertuig geen of een negatieve marktwaarde heeft. Zij dienen ervoor te zorgen dat de producenten alle of een aanzienlijk deel van de kosten voor de uitvoering van deze maatregelen voor hun rekening nemen. De normale werking van de marktkrachten mag niet worden belemmerd.
- (8) Deze richtlijn dient voertuigen en autowrakken, met inbegrip van de onderdelen en materialen ervan, alsmede vervangings- of inbouwonderdelen, te bestrijken, onverminderd de voorschriften inzake veiligheid, luchtmissies en lawaai bestrijding.
- (9) In de onderhavige richtlijn zijn de termen, waar dienstig, 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 stoffen <sup>(1)</sup>, 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 daarvan <sup>(2)</sup>, alsmede Richtlijn 75/442/EEG van de Raad van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen <sup>(3)</sup>.
- (10) Oldtimers, dat wil zeggen historische voertuigen, voertuigen met verzamelaarswaarde of voor musea bestemde voertuigen, mits op adequate en het milieu ontziende wijze gebruiksklaar of gedemonteerd opgeslagen, vallen niet onder de omschrijving van afval in de zin van Richtlijn 75/442/EEG en derhalve ook niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn.
- (11) Het is belangrijk dat vanaf de ontwerpfase van het voertuig preventieve maatregelen worden toegepast, in de vorm van beperking en beheersing van de in voertuigen toegepaste gevaarlijke stoffen, om te beletten dat deze in het milieu vrijkomen, om recycling te vergemakkelijken en om verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen te vermijden. In het bijzonder moet het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom worden verboden. Deze zware metalen mogen uitsluitend worden gebruikt voor bepaalde toepassingen die zijn opgenomen in een geregeld bij te werken lijst. Dat zal ertoe bijdragen dat bepaalde materialen en onderdelen niet in shredderafval geraken en niet worden verbrand of naar stortplaatsen worden gebracht.
- (12) Recycling van alle plastics uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd. De Commissie stelt thans een onderzoek in naar de gevolgen van PVC voor het milieu. Zij zal zonedig op basis van de resultaten van dit onderzoek voorstellen indienen betreffende het gebruik van PVC, waarbij ook het gebruik van PVC in voertuigen aan bod zal komen.
- (13) Bij design en productie van nieuwe voertuigen dient met de eisen inzake ontmantelen, hergebruik en recycling van autowrakken en de onderdelen ervan rekening te worden gehouden.
- (14) De ontwikkeling van markten voor gerecycleerde materialen dient te worden gestimuleerd.
- (15) Adequate inzamelingssystemen dienen te worden opgezet om ervoor te zorgen dat autowrakken worden verwijderd zonder het milieu in gevaar te brengen.

<sup>(1)</sup> PB 196 van 16.8.1967, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/98/EG van de Commissie (PB L 355 van 30.12.1998, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/91/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 11 van 16.1.1999, blz. 25).

<sup>(3)</sup> PB L 194 van 25.7.1975, blz. 39. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 96/350/EG van de Commissie (PB L 135 van 6.6.1996, blz. 32).

**▼B**

- (16) Als voorwaarde voor de uitschrijving van autowrakken dient een certificaat van vernietiging te worden ingevoerd. Lidstaten die niet over een uitschrijvingsstelsel beschikken, moeten een systeem opzetten waarbij aan de bevoegde instanties mededeling wordt gedaan van een certificaat van vernietiging zodra het afgedankte voertuig aan een verwerker wordt overgedragen.
- (17) Deze richtlijn belet de lidstaten niet om in voorkomend geval tijdelijke uitschrijvingen van voertuigen toe te staan.
- (18) Inzamelaars en verwerkers moeten over een vergunning beschikken of moeten, wanneer gebruik wordt gemaakt van registratie in plaats van vergunning, aan specifieke voorwaarden hebben voldaan.
- (19) De recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing van voertuigen moeten worden bevorderd.
- (20) Het is belangrijk eisen aan opslag- en verwerkingsactiviteiten te stellen om negatieve effecten ervan voor het milieu te voorkomen en het ontstaan van handels- en concurrentievervalsingen te vermijden.
- (21) Om op korte termijn resultaten te boeken en de ondernemingen, consumenten en overheden het nodige perspectief op lange termijn te bieden, dienen door de ondernemingen te verwezenlijken kwantitatieve doelstellingen inzake hergebruik, recycling en nuttige toepassing te worden vastgesteld.
- (22) De producenten dienen ervoor te zorgen dat voertuigen op zodanige wijze worden ontworpen en vervaardigd dat de kwantitatieve doelstellingen inzake hergebruik, recycling en nuttige toepassing kunnen worden gehaald. De Commissie zal te dien einde het opstellen van Europese normen bevorderen en zal de andere noodzakelijke maatregelen nemen met het oog op de wijziging van de desbetreffende Europese regelgeving inzake typegoedkeuring van voertuigen.
- (23) De lidstaten dienen er zorg voor te dragen dat bij de uitvoering van de bepalingen van deze richtlijn de concurrentie in stand wordt gehouden, met name met betrekking tot de toegang van het midden- en kleinbedrijf tot de markt van de inzameling, demonteren, verwerking en recycling.
- (24) Om het demonteren en de nuttige toepassing, inzonderheid het recyclen van autowrakken, te vergemakkelijken, dienen voertuigfabrikanten aan erkende verwerkingsinstallaties alle nodige demontage-informatie ter beschikking te stellen, met name voor gevaarlijke stoffen.
- (25) In voorkomend geval dient de opstelling van Europese normen te worden bevorderd. Voertuigfabrikanten en materiaalproducenten dienen coderingsnormen voor onderdelen en materialen te gebruiken die door de Commissie, bijgestaan door het terzake bevoegde comité, worden opgesteld. De Commissie zal bij de opstelling van deze normen in voorkomend geval rekening houden met de werkzaamheden op dit gebied in de relevante internationale gremia.
- (26) Op communautaire schaal zijn gegevens over autowrakken nodig om op de uitvoering van de doelstellingen van deze richtlijn toe te kunnen zien.
- (27) De consumenten dienen adequaat te worden geïnformeerd om hun gedrag en attitudes aan te passen; de betrokken ondernemingen moeten daartoe informatie ter beschikking stellen.
- (28) De lidstaten kunnen een aantal bepalingen uitvoeren door middel van convenanten met de betrokken bedrijfssector, op voorwaarde dat aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

**▼B**

- (29) De Commissie dient in het kader van een comitéprocedure te zorgen voor de aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de voor verwerkingsinstallaties en voor het gebruik van gevaarlijke stoffen vastgestelde eisen, alsmede voor de aanneming van minimumnormen voor het certificaat van vernietiging, de formaten voor de database en de uitvoeringsmaatregelen die nodig zijn om na te gaan of de streefcijfers worden gehaald.
- (30) De maatregelen voor de uitvoering van deze richtlijn dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(1)</sup>.
- (31) De lidstaten kunnen de bepalingen van deze richtlijn vóór de daarin gestelde datum toepassen, mits de maatregelen met het Verdrag verenigbaar zijn,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Doelstellingen**

Bij deze richtlijn worden maatregelen vastgesteld die in de eerste plaats gericht zijn op de preventie van afvalstoffen van voertuigen, en daarenboven op hergebruik, recycling en andere vormen van nuttige toepassing van autowrakken en onderdelen daarvan, teneinde de hoeveelheid te verwijderen afval te verminderen, alsmede op verbetering van de milieuprestatie van alle ondernemingen die betrokken zijn bij de levenscyclus van voertuigen, in het bijzonder die welke rechtstreeks betrokken zijn bij de verwerking van autowrakken.

*Artikel 2*

**Definities**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „voertuig”: voertuigen die onder de in bijlage II A van Richtlijn 70/156/EEG omschreven categorie M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub> vallen, alsmede driewielige motorvoertuigen als omschreven in Richtlijn 92/61/EEG, met uitzondering van driewielers;
2. „autowrak”: voertuig dat een afvalstof in de zin van artikel 1, onder a), van Richtlijn 75/442/EEG is;
3. „producent”: de voertuigfabrikant of de beroepsimporteur van een voertuig in een lidstaat;
4. „preventie”: maatregelen ter vermindering van de hoeveelheid en de schadelijkheid voor het milieu van autowrakken en de daarin aanwezige materialen en stoffen;
5. „verwerking”: activiteiten na de afgifte van een autowrak aan een inrichting voor de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, demontage, versnijding, shredding, nuttige toepassing of voorbereiding voor de verwijdering van shredderafval, en elke andere handeling voor de nuttige toepassing en/of verwijdering van autowrakken en onderdelen daarvan;
6. „hergebruik”: handelingen waarbij onderdelen van autowrakken opnieuw worden gebruikt voor hetzelfde doel als waarvoor zij werden ontworpen;

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

**▼B**

7. „recycling”: het voor het oorspronkelijke doel of voor andere doeleinden in een productieproces opwerken van afvalmaterialen, met uitzondering van terugwinning van energie. Terugwinning van energie is het gebruik van brandbaar afval om energie op te wekken door directe verbranding met of zonder andere afvalstoffen, maar met terugwinning van de warmte;
8. „nuttige toepassing”: de in bijlage II B bij Richtlijn 75/442/EEG bedoelde toepasselijke handelingen;
9. „verwijdering”: de in bijlage II A bij Richtlijn 75/442/EEG bedoelde toepasselijke handelingen;
10. „ondernemingen”: bedrijven waar voertuigen, met inbegrip van de daarin aanwezige onderdelen en materialen, worden geproduceerd, gedistribueerd, ingezameld, verzekerd, gedemonteerd, in een shredder verwerkt, nuttig toegepast, gerecycleerd of anderszins verwerkt;
11. „gevaarlijke stof”: stof die overeenkomstig Richtlijn 67/548/EEG als gevaarlijk wordt aangemerkt;
12. „shredder”: toestel dat voor het stuktrekken of versnijden van auto-wrakken wordt gebruikt, ook om direct herbruikbaar schroot te verkrijgen;
13. „demontage-informatie” : alle informatie die voor een doelmatige en milieuvriendelijke verwerking van een autowrak noodzakelijk is. Zij wordt door voertuigfabrikanten en onderdelenproducenten beschikbaar gesteld aan officieel erkende verwerkingsinrichtingen in de vorm van handboeken of in elektronische vorm (bv. CD-rom, on-linediensten).

*Artikel 3***Werkingsfeer**

1. Deze richtlijn bestrijkt voertuigen en autowrakken, met inbegrip van de daarin verwerkte onderdelen en materialen. Dit geldt — onverminderd artikel 5, lid 4, derde alinea — ongeacht hoe het voertuig tijdens het gebruik werd onderhouden of gerepareerd en ongeacht of het werd uitgerust met door de producent geleverde onderdelen dan wel met andere onderdelen die als vervangings- of inbouwonderdeel in overeenstemming met de relevante Gemeenschaps- of interne bepalingen werden aangebracht.
2. Deze richtlijn geldt onverminderd de bestaande Gemeenschapswetgeving en de toepasselijke nationale wetgeving, met name op het gebied van veiligheidsnormen, luchtmissies en lawaaibestrijding, alsmede bodem- en waterbescherming.
3. Indien een producent alleen voertuigen fabriceert of importeert die op grond van artikel 8, lid 2, onder a), van Richtlijn 70/156/EEG, vrijgesteld zijn van die richtlijn, kan de betrokken lidstaat die producent en zijn voertuigen vrijstellen van artikel 7, lid 4, alsmede van de artikelen 8 en 9 van de onderhavige richtlijn.
4. Voertuigen voor bijzondere doeleinden in de zin van artikel 4, lid 1, onder a), tweede streepje van Richtlijn 70/156/EEG, vallen niet onder artikel 7 van deze richtlijn.
5. Op driewielige motorvoertuigen zijn alleen artikel 5, leden 1 en 2, en artikel 6 van deze richtlijn van toepassing.

*Artikel 4***Preventie**

1. Om de preventie van afval te bevorderen, moedigen de lidstaten met name aan dat:

**▼B**

- a) fabrikanten van voertuigen, in samenwerking met materiaal- en apparatuurfabrikanten, het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen beperken en voorzover mogelijk reeds in de ontwerpfase verminderen, teneinde het vrijkomen ervan in het milieu te voorkomen, recycling te vergemakkelijken en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen te vermijden;
  - b) demontage, hergebruik en nuttige toepassing, en met name recycling, van autowrakken en van daarin verwerkte onderdelen en materialen, bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen volledig worden ingecalculeerd en vergemakkelijkt;
  - c) de fabrikanten van voertuigen, in samenwerking met materiaal- en apparatuurfabrikanten, steeds meer gerecycleerd materiaal in voertuigen en in andere producten gaan gebruiken, om de markten voor gerecycleerde materialen te ontwikkelen.
2. a) De lidstaten zien erop toe dat materialen en onderdelen van voertuigen die na 1 juli 2003 in de handel worden gebracht, geen lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten, behoudens in de gevallen genoemd in bijlage II, onder de aldaar vermelde voorwaarden.
- b) ►**M5** Bijlage II wordt geregeld aangepast aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang, met het oog op: ◀
- i) in voorkomend geval, de vaststelling van maximumconcentratiewaarden waaronder de onder a) bedoelde stoffen in specifieke materialen en onderdelen van voertuigen worden getolereerd;
  - ii) de vrijstelling van bepaalde materialen en onderdelen van voertuigen van de toepassing van punt a), indien het gebruik van genoemde stoffen onvermijdelijk is;
  - iii) het schrappen van de materialen en onderdelen uit bijlage II, indien het gebruik van genoemde stoffen kan worden vermeden;
  - iv) de aanwijzing krachtens de punten i) en ii) van materialen en onderdelen die vóór verdere verwerking in aanmerking komen voor selectieve demontage; zij worden daartoe gemerkt of op een andere passende wijze herkenbaar gemaakt;

**▼M5**

De in punten i) tot en met iv) bedoelde maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B**

- c) Uiterlijk op 21 oktober 2001 wijzigt de Commissie bijlage II voor de eerste keer. In geen geval kunnen een of meer van de in de bijlage vervatte uitzonderingen daaruit worden geschrapt voor 1 januari 2003.

*Artikel 5***Inzameling**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen:
  - dat de ondernemingen systemen opzetten voor het inzamelen van alle autowrakken en, voorzover dat technisch haalbaar is, van afval van gebruikte onderdelen die bij reparaties van passagiersvoertuigen werden weggenomen,
  - dat op hun grondgebied voldoende inzamelterreinen beschikbaar zijn.



**▼B**

2. De lidstaten nemen tevens de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat alle autowrakken aan door het bevoegd gezag erkende verwerkers worden overgedragen.

3. De lidstaten zetten een systeem op waarbij het voorleggen van een certificaat van vernietiging een voorwaarde voor de uitschrijving van het afgedankte voertuig is. Dit bewijs wordt aan de houder en/of eigenaar verstrekt, wanneer het afgedankte voertuig aan een verwerker wordt afgegeven. Verwerkers met een vergunning overeenkomstig artikel 6 mogen een certificaat van vernietiging verstrekken. De lidstaten kunnen toestaan dat producenten, handelaren en inzamelaars namens een door het bevoegd gezag erkende verwerker bewijzen van afgifte verstrekken, op voorwaarde dat zij garanderen dat het afgedankte voertuig aan een door het bevoegd gezag erkende verwerker wordt overgedragen en dat zij bij de overheid geregistreerd zijn.

Het verstrekken van een certificaat van vernietiging door verwerkers, dan wel door handelaren of inzamelaars die voor rekening van een door het bevoegd gezag erkende verwerker optreden, geeft deze partijen geen recht op financiële vergoeding, behoudens in gevallen waarin zulks uitdrukkelijk door de lidstaten geregeld is.

Lidstaten die op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn niet over een uitschrijvingssysteem beschikken, zetten een systeem op waarbij aan de bevoegde instanties mededeling wordt gedaan van het certificaat van vernietiging zodra het afgedankte voertuig aan een verwerker wordt overgedragen en houden zich verder aan de bepalingen van dit lid. De lidstaten die gebruikmaken van deze alinea stellen de Commissie in kennis van de redenen voor hun besluit.

4. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat het voertuig overeenkomstig lid 3 aan een door het bevoegd gezag erkende verwerker wordt overgedragen zonder kosten voor de laatste houder en/of eigenaar vanwege het feit dat het voertuig geen of een negatieve marktwaarde heeft.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de producenten alle of een aanzienlijk deel van de kosten voor de uitvoering van dit voorschrift voor hun rekening nemen en/of autowrakken terugnemen onder dezelfde voorwaarden als bepaald in de eerste alinea.

De lidstaten kunnen voorschrijven dat de overdracht van autowrakken niet geheel kosteloos is, indien het betrokken voertuig niet voorzien is van de essentiële voertuigonderdelen, met name motor en carrosserie, dan wel afval bevat dat aan het afgedankte voertuig is toegevoegd.

De Commissie controleert op gezette tijden de uitvoering van het bepaalde in de eerste alinea zodat er geen distorsies van de markt ontstaan, en stelt zo nodig een wijziging van deze bepaling aan het Europees Parlement en de Raad voor.

**▼M5**

5. De lidstaten nemen de nodige maatregelen opdat de bevoegde instanties de in andere lidstaten overeenkomstig lid 3 afgegeven bewijzen van afgifte erkennen en aanvaarden.

Daartoe worden minimumeisen voor het certificaat van vernietiging opgesteld. Deze maatregel, die beoogt niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B***Artikel 6***Verwerking**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen opdat alle autowrakken (zelfs tijdelijk) worden opgeslagen en verwerkt overeenkomstig de in



**▼B**

artikel 4 van Richtlijn 75/442/EEG vervatte algemene eisen en de technische minimumeisen van bijlage I bij deze richtlijn, onverminderd nationale gezondheids- en milieuvoorschriften.

2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen opdat inrichtingen of bedrijven waar verwerkingshandelingen worden verricht, een vergunning ontvangen van of geregistreerd worden bij de bevoegde instanties overeenkomstig de artikelen 9, 10 en 11 van Richtlijn 75/442/EEG.

De in artikel 11, lid 1, onder b), van Richtlijn 75/442/EEG bedoelde afwijking van het vergunningsvereiste kan van toepassing zijn op handelingen voor nuttige toepassing welke betrekking hebben op afval van autowrakken die overeenkomstig bijlage I, punt 3, zijn verwerkt, mits de bevoegde instanties vóór de registratie een inspectie uitvoeren. Die inspectie omvat verificatie van:

- a) type en hoeveelheid van het te verwerken afval,
- b) de algemene technische voorschriften die in acht moeten worden genomen,
- c) de te treffen voorzorgsmaatregelen,

met het oog op het bereiken van de doelstellingen van artikel 4 van Richtlijn 75/442/EEG. Deze inspectie vindt één keer per jaar plaats. Lidstaten die gebruikmaken van de afwijking zenden de resultaten toe aan de Commissie.

3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat inrichtingen of bedrijven waar verwerkingshandelingen worden verricht, ten minste voldoen aan de volgende verplichtingen overeenkomstig bijlage I:

- a) autowrakken worden vóór verdere verwerking selectief gedemonteerd, of er worden andere gelijkwaardige regelingen getroffen, om negatieve milieueffecten te beperken. Overeenkomstig artikel 4, lid 2, gemerkte of anderszins herkenbaar gemaakte onderdelen of materialen worden selectief gedemonteerd vóór verdere verwerking;
- b) gevaarlijke materialen en onderdelen worden weggenomen en selectief gescheiden, zodat het resterende shredderafval van autowrakken niet wordt verontreinigd;
- c) het selectief demonteren en opslaan dient zodanig te geschieden dat hergebruik en terugwinning, en met name recycling van de voertuigonderdelen mogelijk is.

Verwerkingshandelingen voor de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit autowrakken als vermeld in bijlage I, punt 3, worden zo spoedig mogelijk uitgevoerd.

4. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat aan de in lid 2 bedoelde vergunning of registratie alle voorwaarden zijn verbonden die nodig zijn om aan de eisen van de leden 1, 2 en 3 te voldoen.

5. De lidstaten kunnen inrichtingen of bedrijven waar verwerkingshandelingen worden verricht, aanmoedigen gecertificeerde milieubeheersystemen in te voeren.

**▼M5**

6. Bijlage I wordt aangepast aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang. Die maatregel, die beoogt niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B***Artikel 7***Hergebruik en nuttige toepassing**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om aan te moedigen dat hergebruikbare onderdelen worden hergebruikt, niet hergebruikbare onderdelen nuttig worden toegepast en dat, voorzover milieuhygiënisch verantwoord, de voorkeur wordt gegeven aan recycling, onverminderd de voorschriften betreffende de veiligheid van voertuigen en milieuvorschriften zoals luchtmissies en beheersing van geluidhinder.

2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de ondernemingen de volgende streefcijfers halen:

- a) uiterlijk op 1 januari 2006 moet hergebruik en nuttige toepassing voor alle autowrakken ten minste 85 % bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Op die datum moet hergebruik en recycling ten minste 80 % bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis.

Voor voertuigen die vóór 1980 zijn geproduceerd, mogen de lidstaten lagere streefcijfers vaststellen die evenwel voor hergebruik en nuttige toepassing niet lager dan 75 % en voor hergebruik en recycling niet lager dan 70 % mogen zijn. Lidstaten die van deze bepaling gebruikmaken, stellen de Commissie en de andere lidstaten in kennis van hun redenen voor dit besluit;

- b) uiterlijk op 1 januari 2015 moet hergebruik en nuttige toepassing voor alle autowrakken ten minste 95 % bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Op die datum moet hergebruik en recycling ten minste 85 % bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis.

Uiterlijk op 31 december 2005 bezien het Europees Parlement en de Raad de onder b) vermelde streefcijfers opnieuw, op basis van een van een voorstel vergezeld verslag van de Commissie. In haar verslag houdt de Commissie rekening met de ontwikkeling van de materialensamenstelling van de voertuigen, alsook met alle andere milieuaspecten die met voertuigen verband houden.

**▼M5**

Er worden gedetailleerde voorschriften vastgesteld om na te gaan of door de lidstaten aan de doelstellingen van de eerste alinea wordt voldaan. Bij het voorstellen van dergelijke voorschriften houdt de Commissie rekening met alle relevante factoren, onder meer de beschikbaarheid van gegevens en de kwestie van de in- en uitvoer van autowrakken. Deze voorschriften, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B**

3. Op voorstel van de Commissie stellen het Europees Parlement en de Raad de streefcijfers vast voor hergebruik en nuttige toepassing en voor hergebruik en recycling die na 2015 moeten worden gehaald.

4. Ter voorbereiding van de wijziging van Richtlijn 70/156/EEG bevordert de Commissie de opstelling van Europese normen inzake de mogelijkheid tot demontage, nuttige toepassing en recycling van voertuigen. Wanneer die normen goedgekeurd zijn, maar in geen geval later dan einde 2001, gaan het Europees Parlement en de Raad, op voorstel van de Commissie, over tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG, zodat de overeenkomstig die richtlijn goedgekeurde voertuigen die drie jaar na de wijziging van Richtlijn 70/156/EEG op de markt worden gebracht, voor minimum 85 % van hun gewicht herbruikbaar en/of recycleerbaar en voor minimum 95 % van hun gewicht herbruikbaar en/of nuttig toepasbaar zijn.

5. In haar voorstel tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG inzake de mogelijkheid tot demontage, nuttige toepassing en recycling van voertuigen, houdt de Commissie op passende wijze rekening met de nood-

**▼B**

zaak ervoor te zorgen dat het hergebruik van onderdelen geen veiligheids- of milieurisico's met zich meebrengt.

*Artikel 8***Coderingsnormen/demontage-informatie**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de producenten, in samenwerking met de materiaal- en apparatuur-fabrikanten, gemeenschappelijke onderdeel- en materiaalcoderingsnormen gebruiken, zodat met name onderdelen en materialen die zich voor hergebruik en nuttige toepassing lenen gemakkelijker kunnen worden herkend.

**▼M5**

2. De in lid 1 bedoelde normen worden vastgesteld. Bij het voorstellen van dergelijke normen houdt de Commissie rekening met het werk dat op dit gebied wordt verricht in de bevoegde internationale fora en draagt zij daaraan op passende wijze bij. Deze maatregel, die beoogt niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B**

3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de producenten voor elk nieuw voertuigtype binnen zes maanden nadat het in de handel is gebracht, demontage-informatie verstrekken. In die informatie worden de verschillende voertuigonderdelen en -materialen en de plaats van alle gevaarlijke stoffen in de voertuigen aangegeven, voorzover de verwerkers die gegevens nodig hebben om aan deze richtlijn te voldoen, in het bijzonder met het oog op het bereiken van de in artikel 7 bedoelde doelstellingen.

4. Onverminderd de vertrouwelijkheid van commerciële en industriële gegevens nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat fabrikanten van voertuigonderdelen aan erkende verwerkingsinrichtingen, voorzover deze daarom hebben verzocht, adequate informatie verstrekken omtrent demontage, opslag en het testen van onderdelen die opnieuw kunnen worden gebruikt.

*Artikel 9***Informatie en rapportage**

1. Om de drie jaar doen de lidstaten de Commissie een verslag over de uitvoering van deze richtlijn toekomen. Dit verslag wordt opgesteld aan de hand van een vragenlijst of een schema, opgesteld door de Commissie volgens de procedure van artikel 6 van Richtlijn 91/692/EEG <sup>(1)</sup>, met het oog op de vorming van gegevensbanken over autowrakken en de verwerking daarvan. Het verslag bevat relevante informatie over eventuele structurele veranderingen in de sector voertuighandel en in de sector van de inzamelings-, sloop-, shredder-, terugwinnings- en recyclingsondernemingen die leiden tot concurrentievervalsing tussen of in de lidstaten. Zes maanden vóór de aanvang van de verslagperiode wordt de vragenlijst of het schema aan de lidstaten toegezonden. Het verslag wordt aan de Commissie voorgelegd binnen negen maanden na de periode van drie jaar waarop het betrekking heeft.

Het eerste verslag bestrijkt de periode van drie jaar die begint op 21 april 2002.

Binnen negen maanden na ontvangst van de verslagen van de lidstaten publiceert de Commissie een op de bovenbedoelde informatie gebaseerd verslag over de uitvoering van de richtlijn in de Gemeenschap.

<sup>(1)</sup> PB L 377 van 31.12.1991, blz. 48.

**▼M5**

De formaten voor het gegevensbanksysteem worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure.

**▼B**

2. De lidstaten eisen in ieder geval van de betrokken ondernemingen dat zij informatie bekendmaken over:

- de wijze waarop bij het ontwerp van voertuigen en voertuigonderdelen naar de mogelijkheid tot nuttige toepassing en recycling wordt gestreefd;
- de wijze waarop autowrakken milieuhygiënisch verantwoord worden verwerkt, waarbij met name informatie over de verwijdering van alle vloeistoffen en over de demontage dient te worden verschaft;
- de ontwikkeling en optimalisering van methoden voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing van autowrakken en onderdelen ervan;
- de vooruitgang op het gebied van nuttige toepassing en recycling ter vermindering van het te verwijderen afval en ter verhoging van de percentages van nuttige toepassing en recycling.

De producent moet deze informatie ter beschikking stellen van potentiële kopers van voertuigen. De informatie moet worden opgenomen in het reclamemateriaal dat bij de verkoop van het nieuwe voertuig wordt gebruikt.

*Artikel 10***Uitvoering**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om op 21 april 2002 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 alle wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

3. Mits het met de richtlijn beoogde resultaat wordt bereikt, kunnen de lidstaten de bepalingen van artikel 4, lid 1, artikel 5, lid 1, artikel 7, lid 1, artikel 8, leden 1 en 3, en artikel 9, lid 2, omzetten, en de wijze van toepassing van artikel 5, lid 4, preciseren door middel van convenanten tussen de bevoegde autoriteiten en de betrokken bedrijfssectoren. Die convenanten moeten voldoen aan de volgende voorschriften:

- a) de convenanten zijn afdwingbaar;
- b) de convenanten bevatten doelstellingen en termijnen daarvoor;
- c) de convenanten worden bekendgemaakt in het staatsblad of een voor het publiek even toegankelijk officieel stuk, en worden toegezonden aan de Commissie;
- d) de met een convenant bereikte resultaten worden onder de in dat convenant opgenomen voorwaarden geregeld gecontroleerd, aan de bevoegde autoriteiten en de Commissie gemeld en ter beschikking van het publiek gesteld;
- e) de bevoegde instanties dragen er zorg voor dat nagegaan wordt welke vooruitgang met de convenanten geboekt wordt;
- f) ingeval een convenant niet wordt nageleefd, moeten de lidstaten de betrokken bepalingen van de richtlijn door middel van wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen uitvoeren.

**▼M5***Artikel 11***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 18 van Richtlijn 75/442/EEG ingestelde comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op 3 maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

**▼B***Artikel 12***Inwerkingtreding**

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

2. Artikel 5, lid 4, is van toepassing

— vanaf 1 juli 2002 voor voertuigen die met ingang van deze datum in de handel worden gebracht;

— vanaf 1 januari 2007 voor voertuigen die vóór de achter het eerste streepje genoemde datum in de handel zullen zijn gebracht.

3. De lidstaten kunnen artikel 5, lid 4, vóór de in lid 2 vermelde data toepassen.

*Artikel 13***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.



## BIJLAGE I

**Technische minimumeisen voor verwerking overeenkomstig artikel 6, leden 1 en 3**

1. Terreinen voor opslag (ook tussenopslag) van autowrakken vóór verwerking:
  - met opvangvoorzieningen voor weglekkende vloeistoffen, bezinktanks en olie/slibafscheimers;
  - waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvorschriften.
2. Terreinen voor verwerking:
  - opvangvoorzieningen voor vloeistoffen, bezinktanks en olie/slibafscheimers;
  - adequate opslagplaats voor gedemonteerde onderdelen, inclusief ondoorlatende opslagplaats voor door olie verontreinigde onderdelen;
  - adequate containers voor de opslag van accu's (met neutralisering van elektrolyten ter plaatse of elders), filters en PCB/PCT-houdende condensatoren;
  - adequate opslagtanks voor de gescheiden opslag van vloeistoffen van autowrakken: brandstof, motorolie, versnellingsbakolie, transmissieolie, hydraulische olie, koelvloeistoffen, antivriesmiddel, remvloeistoffen, accuzuren, airconditioningvloeistoffen en andere vloeistoffen van autowrakken;
  - waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvorschriften;
  - adequate opslag van gebruikte banden waaronder tevens begrepen het voorkomen van brandrisico's van buitensporige voorraadvorming.
3. Verwerkingshandelingen voor de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit autowrakken:
  - verwijdering van accu's en LPG-tanks;
  - verwijdering of onschadelijk maken van mogelijk ontplofbare onderdelen (bijvoorbeeld airbags);
  - verwijdering en gescheiden inzameling en opslag van brandstof, motorolie, transmissieolie, versnellingsbakolie, hydraulische olie, koelvloeistoffen, antivriesmiddel, remvloeistoffen, airconditioningvloeistoffen en alle andere vloeistoffen in het afgedankte voertuig, tenzij zij nodig zijn voor het hergebruik van de betrokken onderdelen;
  - verwijdering, voorzover uitvoerbaar, van alle onderdelen waarvan is vastgesteld dat zij kwik bevatten.
4. Verwerkingshandelingen ter bevordering van recycling:
  - verwijdering van katalysatoren;
  - verwijdering van metalen onderdelen die koper, aluminium en magnesium bevatten, indien deze metalen in de shredder niet worden gescheiden;
  - verwijdering van banden en grote kunststofonderdelen (bumpers, instrumentenbord, vloeistoftanks, enz.) indien deze materialen bij de shredding niet zodanig worden gescheiden dat ze ook inderdaad als materialen gerecycleerd kunnen worden;
  - verwijdering van glas.
5. De opslaghandelingen worden zodanig verricht dat schade aan onderdelen die vloeistoffen bevatten of aan onderdelen voor nuttige toepassing en reserveonderdelen voorkomen wordt.

▼M7

## BIJLAGE II

## Van de toepassing van artikel 4, lid 2, onder a), vrijgestelde materialen en onderdelen

Materialen en onderdelen	Werkingsfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 4, lid 2, onder b), iv)
<i>Lood als legeringselement</i>		
1. Staal voor verwerkingsdoeleinden en verzinkt staal dat niet meer dan 0,35 gewichtsprocent lood bevat		
2 a) Aluminium voor verwerkingsdoeleinden dat niet meer dan 2 gewichtsprocent lood bevat	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2005 in de handel zijn gebracht	
2 b) Aluminium dat niet meer dan 1,5 gewichtsprocent lood bevat	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	
2 c) Aluminium dat niet meer dan 0,4 gewichtsprocent lood bevat		
3. Koperlegeringen die niet meer dan 4 gewichtsprocent lood bevatten		
4 a) Lagerschalen en -zuigers	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	
4 b) Lagerschalen en -zuigers in motoren, transmissies en aircocompressoren	1 juli 2011, en na die datum als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2011 in de handel zijn gebracht	
<i>Lood en loodverbindingen in onderdelen</i>		
5. Accu's		X
6. Trillingsdempers		X
7 a) Vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in remslangen, brandstofslangen, luchtventilatieslangen, elastomeer/metaalonderdelen in de chassis-toepassingen en motorophangingen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2005 in de handel zijn gebracht	
7 b) Vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in remslangen, brandstofslangen, luchtventilatieslangen, elastomeer/metaalonderdelen in de chassis-toepassingen en motorophangingen die niet meer dan 0,5 gewichtsprocent lood bevatten	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2006 in de handel zijn gebracht	
7 c) Bindmiddelen voor elastomeren die in aandrijftoepassingen worden gebruikt, met een loodgehalte van niet meer dan 0,5 gewichtsprocent	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2009 in de handel zijn gebracht	
8 a) Lood in soldeer om elektrische en elektronische onderdelen aan elektronische printplaten te bevestigen en lood in de afwerking van de uiteinden van andere onderdelen dan elektrolytische aluminiumcondensatoren, in pinnen van onderdelen en in elektronische printplaten	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X <sup>(1)</sup>



## ▼M7

8 b)	Lood in soldeer in elektrische toepassingen, behalve soldeer op elektronische printplaten of op glas	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2011 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X <sup>(1)</sup>
8 c)	lood in de afwerking van de uiteinden van elektrolytische aluminiumcondensatoren	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2013 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X <sup>(1)</sup>
8 d)	Lood in soldeer op glas in luchtmassameters	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2015 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X <sup>(1)</sup>
8 e)	Lood in soldeer met een hoog smeltpunt (d.w.z. loodlegeringen met minimaal 85 gewichtsprocent lood)	( <sup>2</sup> )	X <sup>(1)</sup>
8 f)	Lood in compliante penconnectorsystemen	( <sup>2</sup> )	X <sup>(1)</sup>
8 g)	Lood in soldeer voor de totstandbrenging van een haalbare elektrische verbinding tussen een halfgeleider-die en een drager in „flip chip“-behuizingen voor geïntegreerde schakelingen	( <sup>2</sup> )	X <sup>(1)</sup>
8 h)	Lood in soldeer om warmteverspreiders te bevestigen aan het koelingslichaam in krachtige halfgeleiders met een chipgrootte van minstens 1 cm <sup>2</sup> projectieoppervlak en een nominale spanningsdichtheid van minstens 1 A per mm <sup>2</sup> chipoppervlak	( <sup>2</sup> )	X <sup>(1)</sup>
8 i)	Lood in soldeer in elektrische toepassingen op glas, met uitzondering van soldeer op gelamineerd glas	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2013 en reserveonderdelen voor deze voertuigen ( <sup>3</sup> )	X <sup>(1)</sup>
8 j)	Lood in soldeer op gelamineerd glas	( <sup>2</sup> )	X <sup>(1)</sup>
9.	Klepzittingen	Als reserveonderdelen voor motortypes die vóór 1 juli 2003 zijn ontwikkeld	
10.	Elektrische onderdelen die lood in een glascomposiet of een composiet met keramische matrix bevatten, met uitzondering van glas in lampen en glazuur van bougies		X <sup>(4)</sup> (voor andere onderdelen dan piëzo-onderdelen in motoren)
11.	Pyrotechnische ontstekers	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2006 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	

*Zeswaardig chroom*

12 a)	Corrosiewerende beschermlagen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2007 in de handel zijn gebracht	
12 b)	Corrosiewerende beschermlagen van schroefmoerverbindingen voor chassis-toepassingen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	
13.	Absorptiekoelkasten in caravans		

▼ **M7***Kwik*

14 a) Ontladingslampen voor koplampen	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2012 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	
14 b) Fluorescentiebuisen voor instrumentenpanelen	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2012 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	

*Cadmium*

15. Batterijen voor elektrische voertuigen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 31 december 2008 in de handel zijn gebracht	
--	--	--

(<sup>1</sup>) Demontage als in correlatie met nummer 10 een gemiddelde drempelwaarde van 60 g per voertuig wordt overschreden. Bij de toepassing van deze bepaling worden elektronische apparaten die niet door de fabrikant op de productielijn worden geïnstalleerd, niet meegerekend.

(<sup>2</sup>) Deze uitzondering wordt opnieuw bekeken in 2014.

(<sup>3</sup>) Deze uitzondering wordt opnieuw bekeken vóór 1 januari 2012.

(<sup>4</sup>) Demontage als in correlatie met nummer 8 a) tot en met 8 j) een gemiddelde drempelwaarde van 60 g per voertuig wordt overschreden. Bij de toepassing van deze bepaling worden elektronische apparaten die niet door de fabrikant op de productielijn worden geïnstalleerd, niet meegerekend.

*Opmerkingen:*

Een maximale concentratie van 0,1 gewichtsprocent lood, zeswaardig chroom en kwik in homogeen materiaal en 0,01 gewichtsprocent cadmium in homogeen materiaal wordt toegestaan.

Het hergebruik van onderdelen van voertuigen die op de datum van het verstrijken van een vrijstelling al in de handel waren, wordt zonder beperking toegestaan aangezien dit niet onder artikel 4, lid 2, onder a), valt.

Na 1 juli 2003 in de handel gebrachte reserveonderdelen die worden gebruikt voor voertuigen die vóór 1 juli 2003 in de handel werden gebracht, zijn vrijgesteld van het bepaalde in artikel 4, lid 2, onder a) (\*).

(\*) Deze bepaling is niet van toepassing op wielbalansgewichten, koolborstels voor elektrische motoren en remvoeringen.