



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 1.7.2005
COM(2005) 291 definitief

Voorstel voor een

BESCHIKKING VAN DE RAAD

tot wijziging van bijlage II bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

Volgens artikel 4, lid 2, onder a), van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken¹ mogen materialen en onderdelen van voertuigen geen lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten, behalve in de gevallen die in bijlage II bij die richtlijn zijn vermeld. Deze lijst van vrijstellingen kan worden aangepast aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang. De Commissie wordt in deze werkzaamheden bijgestaan door het comité dat is opgericht bij artikel 18 van Richtlijn 75/442/EEG betreffende afvalstoffen².

Op basis van de technische en wetenschappelijke beoordeling is de Commissie tot de volgende bevindingen gekomen:

Punt 2 a) en b) van dit voorstel (*aluminium voor verwerkingsdoeleinden*)

Met betrekking tot de vrijstelling voor het gebruik van lood als legeringselement in aluminium voor verwerkingsdoeleinden (punt 2 b) van bijlage II, zoals gewijzigd bij Beschikking 2002/525/EG van de Commissie³, blijkt uit de technische beoordeling dat lood door andere elementen kan worden vervangen. Uit de inbreng van belanghebbenden blijkt evenwel dat gestandaardiseerde aluminiumlegeringen met niet meer dan 1,5 gewichtsprocent lood nog steeds noodzakelijk zijn voor bepaalde veiligheidscomponenten en motoronderdelen (bijv. remsystemen en brandstofsysteem). Daarom wordt voorgesteld een loodgehalte van niet meer dan 1,5 gewichtsprocent toe te staan tot 1 juli 2008, met een mogelijkheid tot herziening op 1 juli 2007. In de tweede opmerking bij bijlage II wordt bovendien een maximale concentratie van 0,4 gewichtsprocent lood in aluminium voor verwerkingsdoeleinden toegestaan, zonder beperking in de tijd. Daar het technisch irrelevant is of het lood al dan niet opzettelijk is toegevoegd, wordt voorgesteld deze voorwaarde te schrappen.

Punt 4 of van dit voorstel (*lagerschalen en -zuigers*)

De belanghebbende partijen hebben een herformulering gevraagd van de vrijstelling voor loodbronzen lagerschalen en -zuigers, waarin wordt voorzien bij punt 4 van bijlage II, zoals gewijzigd bij Beschikking 2002/525/EG van de Commissie, zodat deze niet alleen op loodbronzen lagerschalen en -zuigers van toepassing is, maar op alle loodhoudende lagerschalen en -zuigers. Loodbronzen lagerschalen en -zuigers bevatten doorgaans 21 tot 25 gewichtsprocent lood. Momenteel worden loodvrije lagerschalen en -zuigers ontwikkeld; in sommige toepassingen begint men ze reeds te gebruiken. Volgens belanghebbenden zullen loodvrije lagerschalen en -zuigers in de toekomst op grote schaal worden gebruikt. De beperking van de huidige vrijstelling tot loodbronzen lagerschalen en -zuigers lijkt de technische innovatie en het gebruik van loodvrije alternatieven, die op dit ogenblik weliswaar vaak nog niet helemaal loodvrij zijn, te ontmoedigen. Daarom wordt voorgesteld om de vrijstelling uit te breiden tot alle loodhoudende lagerschalen en -zuigers en, aangezien de technische innovatie er toch toe zal leiden dat lood in alle toepassingen wordt vervangen, om een uiterste datum in de richtlijn op te nemen (1 juli 2008). Uit de technische beoordeling blijkt dat er in zware gebruiksomstandigheden behoefte is aan een wrijvingsverminderend

¹ PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34.

² PB L 194 van 25.7.1975, blz. 39. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 96/350/EG (PB L 135 van 6.6.1996, blz. 32).

³ PB L 170 van 29.6.2002, blz. 81.

materiaal dat de rotatie van bewegende delen mogelijk maakt, zelfs als de film van smeermiddelen tijdelijk wegvalt. Zelfs in de extreme omstandigheden die in de motor en de transmissie heersen, kunnen loodvrije alternatieven worden gebruikt. Daarom wordt voorgesteld tegen 1 juli 2007 deze vrijstelling opnieuw te bezien, om te garanderen dat loodvrije technologie in alle motoren en transmissies kan worden gebruikt zonder dat de goede werking ervan in het gedrang komt.

Punt 7 a) en b) van dit voorstel (*vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in vloeistofverwerking- en aandrijftoepassingen*)

Met betrekking tot de vrijstelling voor het gebruik van lood in vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in vloeistofverwerking- en aandrijftoepassingen (punt 8 van bijlage II, zoals gewijzigd bij Beschikking 2002/525/EG van de Commissie), blijkt uit de beoordeling dat er loodvrije alternatieven beschikbaar zijn. Uit de commentaar van belanghebbenden blijkt dat loodhoudende stabilisatoren reeds worden vervangen in bepaalde types elastomeren. Tegen juli 2005 zullen ze in alle nieuwe voertuigen worden vervangen door loodvrije alternatieven. Wat vulkaniseermiddelen betreft, beweren de belanghebbenden dat het op dit ogenblik onmogelijk is de veiligheidsrisico's op lange termijn te beoordelen. Zij beweren dat vulkaniseermiddelen met een loodgehalte van 0,5 gewichtsprocent voldoende resultaten opleveren op het gebied van de verkeersveiligheid. Daarom moet de periode waarin het gebruik van deze middelen is toegestaan, worden verlengd, zodat de loodvrije alternatieven voldoende kunnen worden getest. Aangezien er alternatieven bestaan, lijkt het vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid redelijk een verlenging van de termijn met een jaar toe te staan. Uit de beoordeling bleek overigens dat het technisch onmogelijk is om het loodgehalte onder de 0,5 gewichtsprocent te brengen in bindmiddelen voor elastomeren die in aandrijvingen worden gebruikt. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer lood als bindmiddel wordt gebruikt om elastomeerleidingen of elastomeeronderdelen met metalen te verbinden. Daarom wordt voorgesteld om voor deze specifieke toepassingen een nieuw punt aan de bijlage toe te voegen en deze vrijstelling niet in de tijd te beperken.

Punt 9 van dit voorstel (*remvoeringen*)

De vrijstelling voor het gebruik van 0,5 gewichtsprocent lood in het koper van remvoeringen van voertuigen waarvoor vóór 1 juli 2003 typegoedkeuring is verleend en bij het onderhoud van deze voertuigen is op 1 juli 2004 verstreken (punt 12 van bijlage II, zoals gewijzigd bij Beschikking 2002/525/EG van de Commissie). In opmerking 3 bij bijlage II is echter bepaald dat hoogstens 0,4 gewichtsprocent lood is toegestaan tot 1 juli 2007, mits het niet opzettelijk is toegevoegd. In het voorgestelde punt 9 is bepaald dat deze concentratie van 0,4 gewichtsprocent alleen is toegestaan in frictiemateriaal van remsystemen. De voorwaarde dat het lood niet opzettelijk mag worden toegevoegd, is technisch irrelevant. Daarom wordt voorgesteld deze voorwaarde te schrappen.

Punt 10 van dit voorstel (*klepzittingen*)

Met betrekking tot de vrijstelling voor het gebruik van lood in klepzittingen, die in juli 2006 verstrijkt (punt 13 van bijlage II, zoals gewijzigd bij Beschikking 2002/525/EG van de Commissie), hebben sommige belanghebbenden aangegeven dat intensieve duurzaamheidstests nodig zijn wanneer klepzittingen van een bestaande serie door een ander type worden vervangen en dat de volledige motor opnieuw moet worden ontwikkeld wanneer deze tests niet succesvol zijn. Om de verkeersveiligheid te garanderen, wordt voorgesteld de vrijstelling met een jaar te verlengen.

Punt 12 van dit voorstel *(pyrotechnische ontstekers)*

Wat betreft de vrijstelling voor het gebruik van lood in pyrotechnische ontstekers, die op 1 juli 2007 afloopt (punt 16 van bijlage II), blijkt uit de technische beoordeling dat er in de nabije toekomst alternatieven beschikbaar zullen zijn voor nieuwe modellen. Uit deze beoordeling bleek echter ook dat er verschillende generaties airbagsystemen bestaan. Bij de nieuwe generaties is de sturingselektronica in de ontsteker ingebouwd. Toekomstige generaties zullen meer elektronica bevatten, zodat ze gemakkelijker kunnen worden toegepast in verschillende voertuigtypes. Bij bestaande modellen zijn de onderdelen van de verschillende generaties airbagsystemen niet onderling verwisselbaar, m.a.w. de onderdelen van een type airbag kunnen niet door die van een ander type worden vervangen wanneer de airbags na een ongeval moeten worden vervangen. Daarom wordt voorgesteld lood te verbieden in de pyrotechnische ontstekers van nieuwe modellen (voertuigen waarvoor typegoedkeuring wordt verleend na 1 juli 2006), maar vrijstelling te verlenen voor oudere modellen (voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend vóór 1 juli 2006) en reserveonderdelen voor deze modellen, zonder beperking in de tijd.

Punt 13 a) en b) van dit voorstel *(corrosiewerende beschermlagen)*

Met betrekking tot de vrijstelling voor zeswaardig chroom in corrosiewerende beschermlagen, die afloopt op 1 juli 2007 (punt 17 van bijlage II, zoals gewijzigd bij Beschikking 2002/525/EG van de Commissie), blijkt uit de beoordeling dat er voor veel toepassingen alternatieven bestaan. Voor het gebruik van zeswaardig chroom in corrosiewerende beschermlagen van schroef-moerverbindingen voor chassistoepassingen bestaan tot op heden geen alternatieven. Daarom wordt voorgesteld de vrijstelling voor deze specifieke toepassing met een jaar te verlengen en deze vrijstelling opnieuw te bezien om te garanderen dat de essentiële mechanische onderdelen niet per ongeluk loskomen tijdens de levensduur van het voertuig.

Punt 17 van dit voorstel *(accu's voor elektrische voertuigen)*

De vrijstelling voor het gebruik van cadmium in accu's voor elektrische voertuigen verstrijkt op 31 december 2005. Het gebruik van cadmium in accu's voor elektrische voertuigen is zonder beperking in de tijd toegestaan als het gaat om reserveonderdelen van voertuigen die vóór 31 december 2005 in de handel zijn gebracht (punt 21 van bijlage II, zoals gewijzigd bij Beschikking 2002/525/EG van de Commissie). Uit de SUBAT-studie (<http://www.battery-electric.com/subatdocs/WP5-006.pdf>) blijkt dat lithium-ionaccu's tegenwoordig (2005) de meest geschikte technologische oplossing zijn voor zuiver elektrische voertuigen, gevolgd door natrium-nikkelchloride, lood-zuur, nikkel-metaalhydride en nikkel-cadmium. Er bestaat echter onenigheid over de vraag of deze alternatieven al voldoende zijn getest en klaar zijn voor productie op grote schaal. Tijdens de "Electrical Vehicle Conference", die in april 2005 plaatsvond in Monaco, heeft SAFT promotie gevoerd voor het gebruik van lithium-ionaccu's in elektrische voertuigen. In een persbericht verklaarde het dat "*deze technologie in Frankrijk ontwikkeld is door SAFT. Dit type opslagaccu wordt vooralsnog heel weinig gebruikt, vooral vanwege de hoge kostprijs. De voertuigen van het bedrijf SVE (HEULIEZ en DASSAULT ASSOCIÉS) zullen met dit type accu's worden uitgerust.*" (zie http://evs21.org/IMG/pdf/new_battery_technology.pdf).

Uit de SUBAT-studie bleek ook dat de voertuigfabrikanten enige tijd moeten krijgen om hun productiemodellen aan te passen en om milieuvriendelijkere accu's in hun voertuigen in te bouwen. "Uit de gesprekken die het consortium heeft gevoerd met diverse belanghebbenden

is gebleken dat het niet mogelijk is dit binnen vijf jaar te verwezenlijken", verklaarden de autofabrikanten. De Europese autofabrikanten hebben overigens een vrijstelling gevraagd voor het gebruik van cadmium in elektrische voertuigen tot 2008.

Om te vermijden dat elektrische voertuigen van de markt zouden verdwijnen, wordt op basis van het voorgaande voorgesteld deze vrijstelling te verlengen tot 31 december 2008. Deze verlenging is noodzakelijk om de capaciteit van de nieuwe accu's te vergroten en om de autofabrikanten de gelegenheid te geven hun productiemodellen aan te passen aan deze nieuwe accutechnologie.

Om te garanderen dat alternatieve accutechnologieën en elektrische voertuigen beschikbaar blijven, wordt voorgesteld deze uitzondering eind 2007 opnieuw te bezien.

Punt 18 van dit voorstel (*optische onderdelen van glasmatrices voor Driver Assistance Systems*)

Voorgesteld wordt om tot 1 juli 2007 een aanvullende uitzondering te verlenen voor het gebruik van cadmium in optische onderdelen van glasmatrices voor rijhulpsystemen (Driver Assistance Systems) in auto's. Dankzij de camera's van het rijhulpsysteem geniet de bestuurder een beter zicht. De glasmatrix van de camera (500 mg) bevat 1% (5 mg) cadmium. Momenteel is het technisch nog niet mogelijk om het gebruik van cadmium in deze toepassing te vermijden, maar er worden alternatieven ontwikkeld.

Op basis van de beoordeling heeft de Commissie op 28 april 2005 een ontwerp-besluit ter stemming voorgelegd aan het comité dat is opgericht bij artikel 18 van Richtlijn 75/442/EEG betreffende afvalstoffen. Het ontwerp-besluit kreeg echter geen gekwalificeerde meerderheid achter zich.

Overeenkomstig de procedure van artikel 5, lid 4, van Besluit 1999/468/EG van de Raad⁴ wordt bij de Raad een voorstel voor een besluit van de Raad ingediend. Wanneer de Raad binnen drie maanden na de datum van indiening van het voorstel geen besluit heeft aangenomen, worden de voorgestelde maatregelen door de Commissie vastgesteld.

⁴ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Voorstel voor een

BESCHIKKING VAN DE RAAD

tot wijziging van bijlage II bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken⁵, en met name op artikel 4, lid 2, onder b),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens Richtlijn 2000/53/EG moet de Commissie het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom, die verboden zijn bij artikel 4, lid 2, onder a), van die richtlijn, beoordelen.
- (2) De Commissie heeft de vereiste technische en wetenschappelijke beoordelingen uitgevoerd en is tot een aantal conclusies gekomen.
- (3) Bepaalde vrijstellingen van het verbod mogen niet worden verlengd omdat het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom ondertussen kan worden vermeden in de betreffende toepassingen.
- (4) Bepaalde materialen en onderdelen die lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom bevatten, moeten worden vrijgesteld van het verbod van artikel 4, lid 2, onder a), of de vrijstelling voor deze materialen en onderdelen moet worden verlengd omdat het gebruik van bovenvermelde stoffen in die specifieke materialen en onderdelen nog steeds onvermijdelijk is. In sommige gevallen moet de einddatum van de geldigheidsduur van de vrijstelling worden herzien, zodat in de toekomst kan worden nagegaan of het gebruik van de verboden stoffen nog steeds onvermijdelijk is.
- (5) In het geval van aluminium voor verwerkingsdoeleinden met niet meer dan 1,5 gewichtsprocent lood, zoals beschreven in punt 2 a) van de bijlage, zal de Commissie tegen 1 juli 2007 nagaan of de einddatum van de geldigheidsduur van de vrijstelling moet worden herzien in het licht van de beschikbaarheid van alternatieven voor lood.

⁵ PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 2005/438/EG van de Commissie, PB L 152 van 15.6.2005, blz. 19.

- (6) In het geval van loden lagerschalen en –zuigers, zoals beschreven in punt 4 van de bijlage, zal de Commissie tegen 1 juli 2007 nagaan of de einddatum van de geldigheidsduur van de vrijstelling moet worden herzien om te garanderen dat loodvrije technologie in alle motoren en transmissies kan worden toegepast zonder de goede werking ervan te verstoren.
- (7) Wat het gebruik van zeswaardig chroom in corrosiewerende beschermlagen van schroef-moerverbindingen voor chassistoepassingen betreft, zoals beschreven in punt 13 b) van de bijlage, zal de Commissie tegen 1 juli 2007 nagaan of de einddatum van de geldigheidsduur van de vrijstelling moet worden herzien om te voorkomen dat essentiële mechanische onderdelen per ongeluk zouden loskomen tijdens de levensduur van het voertuig.
- (8) Wat het gebruik van cadmium in accu's voor elektrische voertuigen betreft, zoals beschreven in punt 17 van de bijlage, zal de Commissie tegen eind 2007 nagaan of de einddatum van de geldigheidsduur van de vrijstelling moet worden herzien om te garanderen dat alternatieve accutechnologieën en elektrische voertuigen beschikbaar blijven.
- (9) Richtlijn 2000/53/EG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Onverminderd Beschikking 2005/438/EG⁶ van de Commissie wordt bijlage II bij Richtlijn 2000/53/EG vervangen door de bijlage bij deze beschikking.

Artikel 2

Deze beschikking is van toepassing met ingang van 1 juli 2005.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad
De voorzitter

⁶ PB L 152 van 15.6.2005, blz. 19.

BIJLAGE

"Bijlage II

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

Materialen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 4, lid 2, onder b), punt 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 1,5 gewichtsprocent lood bevat	1 juli 2008	
2 b) Aluminium voor verwerkingsdoeleinden dat niet meer dan 0,4 gewichtsprocent lood bevat		
3. Koperlegeringen die niet meer dan 4 gewichtsprocent lood bevatten		
4. Lagerschalen en -zuigers	1 juli 2008	
<i>Lood en loodverbindingen in onderdelen</i>		
5. Accu's		X
6. Trillingsdempers		X
7 a) Vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in vloeistofverwerking- en aandrijftoepassingen, met een loodgehalte van niet meer dan 0,5 gewichtsprocent	1 juli 2006	
7 b) Bindmiddelen voor elastomeren die in aandrijftoepassingen worden gebruikt, met een loodgehalte van niet meer dan 0,5 gewichtsprocent		
8. Soldeer in elektronische printplaten en andere elektrische toepassingen		X ⁱ

9. Koper in remvoeringen met meer dan 0,4 gewichtsprocent lood	1 juli 2007	X
10. Klepzittingen	Motortypes die vóór 1 juli 2003 zijn ontwikkeld: 1 juli 2007	
11. 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 ⁱⁱ (voor andere onderdelen dan piëzo-onderdelen in motoren)
12. Pyrotechnische ontstekers	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2006 en vervangings-ontstekers voor deze voertuigen	
<i>Zeswaardig chroom</i>		
13 a) Corrosiewerende beschermlagen	1 juli 2007	
13 b) Corrosiewerende beschermlagen van schroef-moerverbindingen voor chassistoepassingen	1 juli 2008	
14. Absorptiekoelkasten in caravans		X
<i>Kwik</i>		
15. Ontladingslampen en instrumentenpanelen		X
<i>Cadmium</i>		
16. Dikfilmpasta	1 juli 2006	
17. Accu's voor elektrische voertuigen	Na 31 december 2008 wordt het in de handel brengen van NiCd-accu's alleen toegestaan indien het vervangingsonderdelen betreft van voertuigen die vóór deze datum in de handel zijn gebracht.	X

18. Optische onderdelen van glasmatrices voor rijhulpsystemen	1 juli 2007	X
---	-------------	---

Opmerkingen:

- Een maximale concentratie van 0,1 gewichtsprocent lood, zeswaardig chroom en kwik per homogeen materiaal en 0,01 gewichtsprocent cadmium per 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.

ⁱ Demontage wanneer in combinatie met nummer 11 een gemiddelde drempelwaarde van 60 g per voertuig wordt overschreden. Bij de toepassing van deze clause worden elektronische apparaten die niet door de fabrikant op de productielijn worden geïnstalleerd, niet meegerekend.

ⁱⁱ Demontage wanneer in combinatie met nummer 8 een gemiddelde drempelwaarde van 60 g per voertuig wordt overschreden. Bij de toepassing van deze clause worden elektronische apparaten die niet door de fabrikant op de productielijn worden geïnstalleerd, niet meegerekend."