7.10. De Commissie dient maatregelen te vermijden die een internationale „subsidierace" op gang zouden kunnen brengen, en zou door moeten gaan met haar inspanningen om de subsidies aan de scheepsbouw onder controle te krijgen en uiteindelijk af te schaffen, via een algemene afspraak in de geest van de OESO-overeenkomst. Dit zou als grondbeginsel moeten worden vastgelegd ten einde te voorkomen dat schepen worden gebouwd waarvoor geen emplooi is, dat de concurrentieverhoudingen in de scheepsbouwsector op oneerlijke wijze worden scheefgetrokken en dat de scheepvaart ernstige economische schade wordt toegebracht (paragraaf 4.2.5).

Brussel, 25 februari 1998.

De voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
T. JENKINS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende afgedankte voertuigen" [1]

(98/C 129/10)

De Raad heeft op 2 december 1997 besloten, overeenkomstig artikel 130 S van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor milieu, volksgezondheid en consumentenvraagstukken, die met de voorbereiding van de werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 3 februari 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Colombo.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 352e Zitting (vergadering van 25 februari 1998) het volgende advies uitgebracht, dat met 85 stemmen vóór en 1 stem tegen, bij 1 onthouding, is goedgekeurd.

1. Belangrijkste aspecten van het voorstel

1.1. Het onderhavige voorstel, dat artikel 130 S als rechtsgrondslag heeft, lijkt ambitieus en vernieuwend van opzet: het legt kwantitatieve doelstellingen vast — waarmee het voorbeeld van de Verpakkingsrichtlijn wordt gevolgd — en het heeft consequenties voor een gevoelige sector van de Europese economie, namelijk de auto-industrie. Teneinde een specifieke afvalstroom in te dammen wordt afvalpreventie bepleit, waarbij in de hele levenscyclus van het product wordt ingegrepen, gaande van het ontwerp en het productieproces tot aan afvalbeheer. Inzake afvalbeheer geldt een nauwgezette rangorde, waarbij hergebruik en recyclering in de zin van terugwinning van materiaal voorop staan.

1.2. Bovendien wordt het in de nieuwe communautaire strategie voor afvalbeheer [2] vastgelegde beginsel van „verantwoordelijkheid van de producent" in praktijk gebracht, aangezien alle actoren in de autobranche verplicht worden een sluitend systeem voor inzameling en verwerking in te voeren, waarbij de doelstellingen inzake hergebruik en recyclering binnen bepaalde termijnen moeten zijn verwezenlijkt.

1.3. Het systeem wordt vervolledigd met een „vernietigingscertificaat", dat uitsluitend door erkende verwerkingsinstallaties kan worden afgegeven en verplicht is met het oog op de uitschrijving van het voertuig uit de nationale registers (artikel 5).

1.4. Bij de verwerking van autowrakken dienen de in artikel 4 van Richtlijn 75/442/EEG vervatte voorschriften, alsmede een reeks voorschriften betreffende de verwijdering van giftige stoffen te worden nageleefd en dient te worden voldaan aan de in de bijlage vastgelegde technische eisen (artikel 6). Bovendien dienen hergebruik-, terugwinnings- en recyclingspercentages geleidelijk toe te nemen (eerste fase: 2005; tweede fase: 2015; derde fase: na 2015 te bepalen — artikel 7); dit dwingt de autofabrikanten ertoe bij het ontwerp en de productie van voertuigen rekening te houden met de verwezenlijking van deze doelstellingen.

1.5. Om de beoogde aanpassing van de productienormen te bewerkstelligen, stelt de Commissie een wijziging

---

[1] PB C 337 van 7.11.1997.
[2] COM(96) 399 def., Resolutie van de Raad van 24 februari 1997 in PB C 76 van 11.3.1997; Advies van het ESC verschenen in PB C 89 van 19.3.1997.

voor van Richtlijn 70/156/EEG (artikel 7, lid 4), om eisen inzake hergebruik en/of recycleerbaarheid vast te leggen voor voertuigen die na 1 januari 2005 op de markt worden gebracht.

1.6. De Commissie is van oordeel dat de in enkele lid-staten bestaande milieuconvenanten weliswaar aantonen dat bepaalde maatregelen uitvoerbaar zijn, maar dat juridische zekerheid ontbreekt en concurrentievervalsing op de loer ligt, omdat afvalexport naar gebieden met minder strenge regels in de hand wordt gewerkt. De Commissie stelt dan ook een Europese richtlijn voor, die regulering combineert met het beginsel van de eigen verantwoordelijkheid van de producent.

2. **Algemene opmerkingen**

2.1. Zoals blijkt uit het recente initiatiefadvies over „Milieuconvenanten" [1], staat het ESC achter de keuze door de Commissie van de richtlijn als instrument om een geharmoniseerd referentiekader te scheppen dat in alle lid-staten geldt. Het ondersteunt de milieudoelstellingen die daarmee worden nagestreefd en het stemt onder voorbehoud van de volgende opmerkingen in met de inhoud van die richtlijn.

2.1.1. Het Comité dringt er bovendien bij de Commissie op aan om de talrijke reeds bestaande convenanten en de in sommige lid-staten vigerende regelgeving (de Zweedse met name) aandachtig te bestuderen en bij het opstellen van nieuwe wetgeving haar voordeel te doen met en voort te bouwen op de in dat verband opgedane ervaring. Om de doeleinden te kunnen verwezenlijken is het inderdaad raadzaam profijt te trekken uit de in enkele lid-staten bestaande convenanten, door de positieve resultaten ervan te verbreiden en de zwakke punten erin te verhelpen.

2.2. De combinatie van dwingende normen, controlemechanismen en flankerende economische maatregelen dient beter te worden uitgebalanceerd, teneinde te voorkomen dat de speelruimte die de lid-staten in deze sleutelsector wordt toegestaan tot concurrentieverstoring leidt. Ook dienen de verantwoordelijkheden van de verschillende compartimenten van de sector nauwkeuriger te worden vastgelegd, waarbij onderscheid moet worden gemaakt tussen het aspect van de preventie en het aspect van de uiteindelijke afvalverwerking.

2.3. In zijn advies over de actualisering van de communautaire strategie voor het afvalbeheer [2] stelt het ESC dat de Verpakkingsrichtlijn een goed voorbeeld is van hoe het beginsel van de verantwoordelijkheid van de producent in de praktijk kan worden toegepast. Bovendien pleit het Comité ervoor, deze aanpak ook op andere soorten goederen en afvalstoffen toe te passen (paragrafen 2.13 en 2.14), waarbij wordt bekeken wat de prioritaire afvalstromen zijn. Het Comité is zich ervan bewust dat er zich in verschillende lid-staten bij de omzetting van de Verpakkingsrichtlijn in nationaal recht nog problemen voordoen, maar vindt dat er ook positieve ervaringen te melden zijn.

2.4. In tegenstelling tot afval van verpakkingen dat uit verschillende bronnen afkomstig is en materialen als glas, papier en plastic omvat en dat op verschillende manieren moet worden verwerkt en gerecycleerd en dat zich bovendien overal verspreid bij de consument bevindt, wat de vaststelling van de verantwoordelijkheid voor ieder segment van de levenscyclus van een product nog ingewikkelder maakt, is in het geval van voor de sloop bestemde voertuigen de sector homogener, en zijn er ten dele al oplossingen in de maak, vooral omdat van de voertuigen circa 75 % (uitgedrukt in gewicht) al hergebruikt wordt als schroot, nl. de metaalfracties. Wel moet nog de kwestie van de risico's van zware metalen en andere gevaarlijke stoffen, zoals halogeenverbindingen, die het door de ijzerindustrie te verwerken schroot verontreinigen, worden opgelost. Voor het probleem van de resterende 25 %, die voor een groot gedeelte bestaat uit plastics en elastomeren, is nog geen bevredigende oplossing gevonden. Slechts een deel van deze materialen wordt, in slechts enkele landen, gerecycleerd; het overgrote deel ervan wordt dus nog verbrand of gestort, wat het milieu schaadt en bovendien een verspilling van grondstoffen en energie betekent.

2.5. Verder is er het probleem van de organisatie van de demontage en de sloop, die gerationaliseerd en gemoderniseerd moeten worden om ecologisch verantwoord beheer van restmaterialen mogelijk te maken, waarbij ervoor gezorgd wordt dat de karkassen veilig worden opgeslagen en de gevaarlijke stoffen correct worden verwijderd. In veel landen bestaat deze sector uit kleine en middelgrote ondernemingen, die beschermd moeten worden en moeten worden opgewaardeerd. Er zijn in verscheidene lid-staten proefprojecten geweest, met medewerking van de automobielindustrie zelf en met instemming van de overheid, om de sloopsector te moderniseren en aan de nieuwe eisen aan te passen. Dergelijke moderniseringsprojecten moeten algemeen worden, waarbij rekening moet worden gehouden met de specifieke omstandigheden in de verschillende lidstaten en waarbij de nodige middelen moeten worden vrijgemaakt voor scholing van het personeel en voor de aanpassing van het MKB aan de milieueisen.

2.5.1. Om ervan verzekerd te zijn dat de sloopbedrijven milieuvriendelijke werkmethoden ontwikkelen, zijn, behalve toezicht en ad hoc steun, gespecialiseerde en adequaat opgeleide mensen nodig. Er zijn al ervaringen opgedaan met cursussen voor die bedrijfssector, georganiseerd door Kamers van het ambacht (Saarland — Lotharingen — Luxemburg), die als voorbeeld kunnen dienen bij het ontwikkelen van een, zoveel mogelijk gemeenschappelijke, kwalificatie.

2.6. Uit de opgedane ervaringen blijkt dus dat de in de richtlijn vervatte doeleinden van terugwinning en recycling haalbaar zijn als al in de fase van het ontwerp van de auto's rekening wordt gehouden met de eisen van vermindering van de afvalberg en bevordering van de mogelijkheden van recycling, door namelijk het

[1] PB C 287 van 22.9.1997, blz. 1.
[2] PB C 89 van 19.3.1997.

ontwerp zó te maken dat, vanzelfsprekend zonder dat iets wordt afgedaan aan de veiligheid, gemakkelijk onderdelen kunnen worden gedemonteerd en worden teruggewonnen en materialen kunnen worden hergebruikt, door te voorzien in demontage-handleidingen, door plastic-onderdelen herkenbaar te maken en door de zware metalen en andere gevaarlijke stoffen geleidelijk aan te beperken. Door het verwerken en demonteren van auto's en het scheiden van materialen te rationaliseren en aan te passen, kan tegelijkertijd het sloopbedrijf worden opgewaardeerd.

2.7. Het gaat dus om onderlinge afstemming van ontwerp, fabricage en verwerking van de restmaterialen, mede om een afzetmarkt te vinden voor de teruggewonnen grondstoffen. De auto-industrie zelf zou voor een deel afzetmarkt kunnen zijn.

2.8. Als wordt uitgegaan van gezamenlijke verantwoordelijkheid, moet evengoed aandacht worden besteed aan de consument, die reeds bij de aankoop tot een milieubewustere keuze kan worden bewogen aan de hand van informatie van de producent en dankzij eventuele verkoopstimulerende maatregelen. De eigenaar van een voertuig moet vervolgens worden aangemoedigd de auto altijd op de juiste wijze te onderhouden, ook met het oog op de terugwinning van de materialen aan het einde van de levensfase. Ten slotte dient de consument er zeker van te zijn dat hij/zij binnen redelijke afstand terecht kan bij een efficiënte sloperij.

2.9. De eventuele „negatieve marktwaarde" van het afgedankte voertuig, d.w.z. het verschil tussen de kosten van de verwerking overeenkomstig alle milieunormen en de opbrengst van de opnieuw te gebruiken en te recycleren materialen, hangt behalve van het ontwerp, dat de fabrikant meer sloopgericht en recyclinggericht kan maken, namelijk ook af van de zorg die de eigenaar aan het voertuig heeft besteed en van de mogelijkheden van de sloopbedrijven om nog bruikbare onderdelen en te recycleren materialen eruit te halen. Voor zover ervoor gezorgd wordt dat alle betrokkenen hun verantwoordelijkheid op zich nemen en voor zover de automobielsector zich verder blijft toeleggen op nieuwe recyclinggerichte ontwerpen voor voertuigen, lost het probleem van de eventuele „negatieve marktwaarde" van het afgedankte voertuig, waarvan sprake is in artikel 5, lid 4, zich vanzelf voor een groot deel op. De vorming van een netwerk van verwerkende bedrijven met een vergunning en de verplichte invoering van een certificaat van vernietiging stimuleren namelijk de modernisering van de verwerkende sector en garanderen deze meer bedrijvigheid waardoor de sector ook rendabeler wordt.

2.10. Ook moet worden erkend dat de berekening van de negatieve marktwaarde van afgedankte voertuigen ingewikkeld is, omdat deze waarde kan verschillen al naargelang van de specifieke kenmerken van de lokale markten en van de mate van ontwikkeling van de autosloopsector en de recyclingbranche. Ten slotte is de functie van de negatieve marktwaarde als „financiële prikkel" afhankelijk van de vraag of het om auto's gaat die nu rijden (en dus binnen 8 à 10 jaar worden afgedankt) of om voertuigen naar een nieuw ontwerp, die nog niet op de markt zijn en waarbij financiële maatregelen nog een stimulerende invloed kunnen uitoefenen op de mate van recycleerbaarheid.

2.11. Het Comité vindt dus dat het vraagstuk van de „negatieve marktwaarde" gerichter moet worden aangepakt, waarbij rekening moet worden gehouden met de verscheidenheid van situaties en oorzaken, en maatregelen moeten worden overwogen om, uitgaande van het beginsel van de gedeelde verantwoordelijkheid en van de internalisering van de milieukosten, de modernisering van de verwerkende sector te bevorderen en hogere doeleinden inzake hergebruik, recycling en terugwinning van afgedankte auto's te verwezenlijken. De automobielfabrikanten moeten daarbij op hun verantwoordelijkheid voor recyclinggericht ontwerpen worden gewezen.

2.12. Wanneer het wettelijk kader eenmaal is vastgelegd, dient volgens het Comité alle aandacht te worden gericht op de oplossing van de hierna genoemde problemen, waarbij ook gedacht kan worden aan vrijwillige regelingen tussen partijen inzake gedeelde verantwoordelijkheid en aan intensivering van de dialoog tussen organisaties van producenten en organisaties van verwerkende bedrijven:

— garanderen dat de financiële verantwoordelijkheid van de producent echt tot afvalpreventie aanzet en de negatieve marktwaarde niet simpelweg wordt doorberekend in de aankoopprijs;

— waarborgen dat de erkenning van het principe van een negatieve marktwaarde niet automatisch voor alle voertuigen gaat gelden, onafhankelijk van de mate van recycleerbaarheid van het voertuig;

— waarborgen dat de sloopbedrijven de bedragen die zij ontvangen ter compensatie van de negatieve marktwaarde van een voertuig, adequaat besteden aan modernisering van hun bedrijf ten einde aan de voorgestelde normen te kunnen voldoen.

2.13. Het Comité stelt vast dat het bepaalde in artikel 5, lid 4 (negatieve marktwaarde) pas van toepassing zal zijn vanaf 1 januari 2003, terwijl volgens artikel 11 uiterlijk op 31 maart 1999 aan de richtlijn moet zijn voldaan. Daarmee zouden de producenten voldoende tijd moeten hebben om het ontwerp van nieuwe modellen aan te passen aan de vastgelegde doelstellingen inzake recycling en zouden alle marktpartijen de gelegenheid moeten hebben tot vrijwillige afspraken te komen over het realiseren van de doelstellingen. Voorzien zou echter moeten worden dat de situatie opnieuw moet worden bezien alvorens die bepaling in werking treedt.

3. **Bijzondere opmerkingen**

3.1. *Werkingssfeer* (artikel 3)

3.1.1. Het uitsluiten van vrachtauto's en bussen en de uitzonderingen voor twee- en driewielige motorvoertuigen zijn in een eerste fase misschien nog wel begrijpelijk, omdat de afvalproblematiek minder groot en specifieker is, maar moeten daarna worden herzien, met

name wat de verwerking van gevaarlijke stoffen betreft; de risico's op milieuverontreiniging zijn immers dezelfde.

3.1.2. De uitzonderingen die in lid 3 gemaakt worden voor twee- en driewielige motorvoertuigen, zouden op analoge wijze betrekking moeten hebben op het bepaalde in artikel 5, lid 4. Bestudeerd zou moeten worden of het wenselijk is, motorrijwielen met een cilinderinhoud van minder dan 50 cc of motorrijwielen die in de lid-staten zonder nummerplaat op de openbare weg mogen rijden, van de bepalingen van artikel 5 vrij te stellen.

3.2. *Preventie* (artikel 4)

3.2.1. Het ESC heeft reeds gepleit voor beperking en mogelijkerwijze een verbod van het gebruik van zware metalen en andere toxische stoffen bij fabricageprocessen en in producten [1]. Het is dus ingenomen met de preventieve aanpak van de Commissie.

3.2.2. Met betrekking tot PVC, waar in de richtlijn verder niet op wordt ingegaan, neemt het ESC met tevredenheid nota van hetgeen de Commissie in de 12e Overweging stelt, namelijk dat de Commissie haar beleid inzake de aanwezigheid van PVC in afvalstromen opnieuw zal bezien en eventueel voorstellen zal indienen; het ESC vindt deze formulering echter wel uiterst vaag en het zou liever zien dat de Commissie zich verplichtte op een later tijdstip met concrete voorstellen te komen, zoals zij ook m.b.t. andere aspecten van het onderhavige richtlijnvoorstel doet.

3.2.3. Wat zware metalen en andere gevaarlijke stoffen betreft, vindt het Comité het onvoldoende dat maatregelen worden getroffen die uitsluitend betrekking hebben op de sloop van afgedankte voertuigen, zonder dat onderscheid gemaakt wordt tussen auto's die al in het verkeer zijn en die daar ook nog enkele jaren zullen blijven en auto's die in de toekomst in het verkeer zullen worden gebracht en die zo kunnen worden ontworpen dat aan hogere milieueisen kan worden voldaan. Een adequatere aanpak zou gebaseerd kunnen zijn op:

— voor auto's die al in het verkeer zijn, maatregelen om afval dat bij de verwerking van autowrakken vrijkomt definitief te verwijderen, waarbij eenzelfde niveau van milieubescherming wordt gegarandeerd als geldt voor alle andere afval waarin zware metalen en gevaarlijke stoffen voorkomen;

— voor auto's die worden ontworpen na de inwerkingtreding van de richtlijn en die in de toekomst op de markt worden gebracht, maatregelen die gericht zijn op geleidelijke vervanging van zware metalen en andere gevaarlijke stoffen, waarbij begonnen wordt met vervangingen die nu al technisch mogelijk zijn, zoals bijvoorbeeld van lood dat als soldeersel in elektronische schakelingen wordt gebruikt. Met het oog daarop is bevordering van onderzoek en van technologische innovatie op dit gebied van essentieel belang.

[1] Advies over de actualisering van de communautaire strategie voor het afvalbeheer, paragraaf 3.3.2.

3.3. *Inzameling* (artikel 5)

3.3.1. Aangezien de waarde van afgedankte voertuigen kan afhangen van talrijke andere factoren dan alleen de mate van doeltreffendheid van het sloopbedrijf en de specifieke kenmerken van de lokale markten, vindt het Comité dat het vraagstuk van de „negatieve marktwaarde" van het afgedankte voertuig kan worden benaderd d.m.v. maatregelen ter bevordering van efficiënte inzamelings- en verwerkingssystemen, zodat het mogelijk wordt op niet al te grote afstand van de consument en op economische wijze een hoge mate van terugwinning te realiseren.

3.3.2. Willen preventie, terugwinning en recycling doeltreffend zijn, dan moet gezorgd worden voor monitoring van de resultaten die geleidelijk aan worden bereikt, zodat ook gecontroleerd kan worden of de verwerkende industrie doeltreffend genoeg werkt en of het ontwerp van de automobielfabrikant in voldoende mate rekening houdt met recycling overeenkomstig de in artikel 4, lid 1, sub a) en b) bedoelde maatregelen.

3.4. *Verwerking* (artikel 6)

3.4.1. De verplichting voor verwerkingsbedrijven om een vergunning aan te vragen stelt de bevoegde instanties in staat toezicht uit te oefenen op de naleving van de milieuvoorschriften; aangezien alleen vergunninghoudende bedrijven het benodigde certificaat van vernietiging mogen uitreiken, is een herstructurering van de sector onontkoombaar. Daar waar de verwerkende bedrijven hoofdzakelijk tot het MKB behoren, en in lid-staten waar de verwerking naar verhouding niet erg ontwikkeld is, moeten maatregelen worden getroffen om modernisering te bevorderen en te vergemakkelijken, met gebruikmaking van de middelen die op Europees en nationaal niveau beschikbaar zijn voor stimulering van de aanpassing van het MKB aan de milieunormen.

3.5. *Hergebruik en terugwinning* (artikel 7)

3.5.1. Het Comité stelt vast dat de doelstellingen de hiërarchie op het vlak van afvalbeheer juist weergeven, geleidelijk te verwezenlijken zijn en enige ruimte voor flexibiliteit en aanpassing laten; de doelstellingen maken energieterugwinning mogelijk, wat uit milieu-oogpunt de enige duurzame oplossing is.

3.5.2. Het Comité wijst erop dat het in gewicht van het voertuig becijferen van de doelstellingen tegenstrijdig zou kunnen blijken te zijn met een andere milieudoelstelling, namelijk: vermindering van het gewicht van voertuigen ter beperking van het brandstofverbruik. Het bevorderen van de recycling van metalen zou ertoe kunnen leiden dat metaal de voorkeur krijgt boven lichtere kunststoffen. Om dat te voorkomen, beveelt het Comité adequate maatregelen aan inzake markering van materialen en inzake recyclinggericht ontwerpen. Bovendien zou het gewicht in ieder geval niet per voertuig moeten worden berekend, maar op basis van algemene gemiddelden; anders zouden de controles uitermate gedetailleerd en ingewikkeld worden.

3.5.3. In het vierde lid van artikel 7 wordt een wijziging van Richtlijn 70/156/EEG aangekondigd, ten einde de voor 2015 vastgelegde doeleinden haalbaar te maken. Op die manier wordt een juridische maatregel aangekondigd waaraan de garantie dat de hogere doelstellingen worden gehaald ondergeschikt wordt gemaakt, terwijl in de periode tot 2005 de nadruk alleen ligt op het beginsel van „de verantwoordelijkheid van de producent", door hantering van de negatieve marktwaarde ter bevordering van preventie.

3.5.4. Deze gemengde aanpak werpt wel enkele vragen op. Zou bovendien geen onderscheid gemaakt moeten worden tussen auto's die gefabriceerd zijn voor de inwerkingtreding van de richtlijn, waardoor de negatieve marktwaarde met terugwerkende kracht als een boete zou uitwerken, en auto's die na 1999 geproduceerd zijn? Interessant in dit verband is de regeling die in Zweden is goedgekeurd en die inhoudt dat de verantwoordelijkheid van de producent pas geldt vanaf het moment van de inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving en alleen voor nieuwe voertuigen.

Brussel, 25 februari 1998.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

T. JENKINS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over de „Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité betreffende een strategie voor samenwerking op milieugebied tussen Europa en Azië"

(98/C 129/11)

De Commissie heeft op 14 oktober 1997 besloten om, overeenkomstig de bepalingen van artikel 198 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen over de voornoemde mededeling.

De Afdeling voor externe betrekkingen, handels- en ontwikkelingsbeleid, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 februari 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Koopman.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 352e Zitting (vergadering van 25 februari 1998) het volgende advies uitgebracht, dat met 92 stemmen vóór en 6 stemmen tegen, bij 5 onthoudingen is goedgekeurd.

1. **Achtergrond**

1.1. *De milieusituatie in Azië*

1.1.1. De Commissie schetst in haar Mededeling een somber beeld van de milieuproblemen waarmee de landen in Zuid-, Oost- en Zuidoost-Azië worden geconfronteerd [1].

1.1.2. Waterverontreiniging wordt als Aziës grootste milieuprobleem beschouwd en is de oorzaak van heel wat ziekte- en sterfgevallen, met name onder kinderen. Grote delen van Azië kampen met een tekort aan zoet water. In Singapore zijn watertekorten al een chronisch verschijnsel [2] en in India begint het dezelfde kant op te gaan.

Ook luchtvervuiling zorgt voor ernstige gezondheidsproblemen. Het gehalte aan zwaveldioxide en vaste deeltjes in de Aziatische steden behoort tot de hoogste in de wereld. In 1985 nam Azië 20 % van de totale uitstoot van broeikasgassen voor zijn rekening. Verwacht wordt dat Aziës aandeel in de emissie van broeikasgassen tussen nu en het jaar 2000 tot 25 à 30 % zal toenemen [3].

---

[1] In dit advies is de gebruikelijke EU-indeling gehanteerd: Zuid-Azië = Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, de Maldiven, Nepal, Pakistan en Sri Lanka; Oost-Azië = China, (Hong Kong), Korea, Macao, Taiwan en Japan; Zuidoost-Azië = de huidige ASEAN-landen (Associatie van Zuidoost-Aziatische Landen: Brunei, Indonesië, Maleisië, de Filipijnen, Singapore, Thailand, Vietnam) en de kandidaat-lid-staten Cambodja, Laos en Myanmar.

[2] Minder dan 1 000 m^3 per hoofd per jaar. Deze beperkte hoeveelheid begint al nadelige gevolgen te hebben voor de economische ontwikkeling en de volksgezondheid.

[3] Het energieverbruik verschilt sterk van land tot land: Bhutan en Nepal verbruiken minder dan 20 kg olie-equivalent per hoofd per jaar, terwijl China, Maleisië, Singapore en Thailand goed zijn voor meer dan 600 kg. Ter vergelijking: in Europa en de Verenigde Staten bedraagt het verbruik resp. 4 000 en 8 000 kg.