GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 39/1999

door de Raad vastgesteld op 29 juli 1999

met het oog op de aanneming van Richtlijn 1999/…/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende afgedankte voertuigen

(1999/C 317/03)

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 [1],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité [2],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's [3],

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag [4],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De verschillende nationale maatregelen betreffende afgedankte voertuigen dienen te worden geharmoniseerd om, in de eerste plaats, aantasting van het milieu door afgedankte voertuigen 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 concurrentievervalsingen 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 genoemde 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) Afgedankte voertuigen 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 afgedankte voertuigen opzetten.

(7) De lidstaten moeten de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat het voertuig aan een 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 moeten ervoor 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 afgedankte voertuigen, met inbegrip van de onderdelen en materialen ervan, te bestrijken, onverminderd de voorschriften inzake veiligheid, luchtemissies en lawaaibestrijding.

(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 [5], 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 [6], alsmede Richtlijn 75/442/EEG van de Raad van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen [7].

---

[1] PB C 337 van 7.11.1997, blz. 3, en PB C 156 van 3.6.1999, blz. 5.

[2] PB C 129 van 27.4.1998, blz. 44.

[3] Advies uitgebracht op …

[4] 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 en besluit van het Europees Parlement van …

[5] PB 196 van 16.8.1967, blz. 1. Richtljn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 1999/33/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 199 van 30.7.1999, blz. 57).

[6] 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).

[7] 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).

(10) 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.

(11) Recycling van alle plastics uit afgedankte voertuigen moet voortdurend worden verbeterd; de Commissie stelt thans een onderzoek in naar de gevolgen van pvc voor het milieu. Zij zal zonodig 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.

(12) Bij design en productie van nieuwe voertuigen dient met de eisen inzake ontmantelen, hergebruik en recycling van afgedankte voertuigen en de onderdelen ervan rekening te worden gehouden.

(13) De ontwikkeling van markten voor gerecyclede materialen dient te worden gestimuleerd.

(14) Adequate inzamelingssystemen dienen te worden opgezet om ervoor te zorgen dat afgedankte voertuigen worden verwijderd zonder het milieu in gevaar te brengen.

(15) Als voorwaarde voor de uitschrijving van afgedankte voertuigen dient een bewijs van afgifte te worden ingevoerd. Lidstaten die niet over een uitschrijvingssysteem beschikken, moeten een systeem opzetten waarbij aan de bevoegde instanties mededeling wordt gedaan van een bewijs van afgifte zodra het afgedankte voertuig aan een verwerker wordt overgedragen.

(16) 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.

(17) De recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing van voertuigen moeten worden bevorderd.

(18) 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.

(19) 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.

(20) 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.

(21) 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 op het stuk van de toegang van het midden- en kleinbedrijf tot de markt van de inzameling, het demonteren, de verwerking en de recycling van voertuigen.

(22) Om demonteren en recycling van afgedankte voertuigen te vergemakkelijken, dienen voertuigfabrikanten aan exploitanten van verwerkingsinstallaties handleidingen ter beschikking te stellen.

(23) Voertuigfabrikanten en materiaalproducenten dienen coderingsnormen voor onderdelen en materiaal 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.

(24) Op communautaire schaal zijn gegevens over afgedankte voertuigen nodig om op de uitvoering van de doelstellingen van deze richtlijn toezicht te kunnen houden.

(25) De consumenten dienen adequaat te worden geïnformeerd om hun gedrag en attitudes aan te passen. De betrokken ondernemingen moeten daartoe informatie ter beschikking stellen.

(26) De lidstaten kunnen een aantal bepalingen uitvoeren door middel van convenanten met de betrokken bedrijfssector, op voorwaarde dat aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

(27) 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 bewijs van afgifte, de formaten voor de database en de uitvoeringsmaatregelen die nodig zijn om na te gaan of de streefcijfers worden gehaald,

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 afgedankte voertuigen 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 afgedankte voertuigen.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „voertuig": voertuigen die onder de in bijlage II, deel A, van Richtlijn 70/156/EEG omschreven categorie M_1 of N_1 vallen, alsmede driewielige motorvoertuigen als omschreven in Richtljn 92/61/EEG, met uitzondering van driewielers;

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 de beroepsimporteur van een voertuig in een lidstaat;

4. „preventie": maatregelen ter vermindering van de hoeveelheid en de schadelijkheid voor het milieu van afgedankte voertuigen en de daarin aanwezige materialen en stoffen;

5. „verwerking": activiteiten na de afgifte van een afgedankt voertuig aan een inrichting voor verwijdering van verontreinigende stoffen, demontage, versnijding, shredding, nuttige toepassing of voorbewerking voor de verwijdering van shredderafval, en elke andere handeling voor de nuttige toepassing en/of verwijdering van afgedankte voertuigen en onderdelen daarvan;

6. „hergebruik": handelingen waarbij onderdelen van afgedankte voertuigen opnieuw worden gebruikt voor hetzelfde doel als waarvoor zij werden ontworpen;

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, deel B, bij Richtlijn 75/442/EEG bedoelde toepasselijke handelingen;

9. „verwijdering": de in bijlage II, deel 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 afgedankte voertuigen wordt gebruikt, ook om direct herbruikbaar schroot te verkrijgen.

Artikel 3

Werkingssfeer

1. Deze richtlijn bestrijkt voertuigen en afgedankte voertuigen, met inbegrip van onderdelen en materialen daarvan.

2. Deze richtlijn geldt onverminderd de bestaande Gemeenschapswetgeving en de toepasselijke nationale wetgeving, met name op het gebied van veiligheidsnormen, luchtemissies 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. 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:

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 afgedankte voertuigen 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 … (*) 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) De Commissie draagt er zorg voor dat bijlage II volgens de procedure van artikel 11 geregeld wordt 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 onder 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 onder i) en ii) vermelde materialen en onderdelen die vóór verdere verwerking in aanmerking komen voor stripping; zij worden daartoe gemerkt of op een andere passende wijze herkenbaar gemaakt;

c) Uiterlijk op … (**) 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 vóór 1 januari 2003.

(*) 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.
(**) Twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 5

Inzameling

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen:

— dat de ondernemingen systemen voor het inzamelen van alle afgedankte voertuigen opzetten,

— dat op hun grondgebied voldoende inzamelterreinen beschikbaar zijn.

2. De lidstaten nemen tevens de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat alle afgedankte voertuigen aan erkende verwerkers worden overgedragen.

3. De lidstaten zetten een systeem op waarbij het voorleggen van een bewijs van afgifte 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 bewijs van afgifte verstrekken. De lidstaten kunnen toestaan dat voertuigproducenten, handelaren en inzamelaars voor rekening van een erkende verwerker een bewijs van afgifte mogen verstrekken, op voorwaarde dat zij garanderen dat het afgedankte voertuig aan een erkende verwerker wordt overgedragen.

Het verstrekken van een bewijs van afgifte door verwerkers, dan wel door handelaren of inzamelaars die voor rekening van een erkende verwerker optreden, geeft die marktdeelnemers 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 bewijs van afgifte zodra het afgedankte voertuig aan een verwerker wordt overgedragen en houden zich verder aan de bepalingen van dit lid. De lidstaten die gebruik maken 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 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 afgedankte voertuigen terugnemen onder dezelfde voorwaarden als bepaald in de eerste alinea.

De lidstaten kunnen voorschrijven dat de overdracht van afgedankte voertuigen 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.

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 stelt de Commissie uiterlijk … (*) minimumeisen voor het certificaat van vernietiging op.

Artikel 6

Verwerking

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen opdat alle afgedankte voertuigen (zelfs tijdelijk) worden opgeslagen en verwerkt overeenkomstig de in 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 afgedankte voertuigen 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 gebruik maken 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) afgedankte voertuigen worden vóór verdere verwerking gestript, 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 gestript vóór verdere verwerking;

b) gevaarlijke materialen en onderdelen worden weggenomen en selectief gescheiden, zodat het resterende shredderafval van afgedankte voertuigen niet wordt verontreinigd;

c) het strippen en opslaan dient zodanig te geschieden dat hergebruik en terugwinning, en met name recycling van de voertuigonderdelen mogelijk is.

Verwerkingshandelingen voor de verwijdering van verontreinigende stoffen uit afgedankte voertuigen 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 om gecertificeerde milieubeheersystemen in te voeren.

Artikel 7

Hergebruik en nuttige toepassing

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om aan te moedigen dat hergebruikbare onderdelen worden hergebruikt, niethergebruikbare onderdelen nuttig worden toegepast en dat, voorzover milieuhygiënisch verantwoord, de voorkeur wordt gegeven aan recycling, onverminderd de veiligheidseisen.

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

(*) Twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

a) uiterlijk op 1 januari 2006 moet hergebruik en nuttige toepassing voor alle afgedankte voertuigen minimum 85% bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Op die datum moet hergebruik en recyclage minimum 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 gebruik maken, 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 afgedankte voertuigen minimum 95% bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Op die datum moet hergebruik en recyclage minimum 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 ander milieuaspecten die met voertuigen verband houden.

De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 11 vast op welke wijze zal worden nagegaan of door de lidstaten aan de doelstellingen van dit lid wordt voldaan. Daarbij houdt de Commissie rekening met alle relevante factoren, onder meer de beschikbaarheid van gegevens en de kwestie van de in- en uitvoer van afgedankte voertuigen. De Commissie neemt deze maatregel uiterlijk op … (*).

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 recyclage 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 hergebruikbaar en/of recycleerbaar en voor minimum 95% van hun gewicht hergebruikbaar en/of nuttig toepasbaar zijn.

(*) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 8

Coderingsnormen/demontagehandleidingen

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

2. Uiterlijk op … (**) stelt de Commissie volgens de procedure van artikel 11 de in lid 1 bedoelde normen vast. Daarbij 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.

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, demontagehandleidingen ter beschikking stellen. In die handleidingen 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 en in het bijzonder om de in artikel 7 bedoelde doelstellingen te bereiken.

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, uitgewerkt door de Commissie volgens de procedure van artikel 6 van Richtlijn 91/692/EEG ([1]), met het oog op het opzetten van gegevensbanken over afgedankte voertuigen en de verwerking ervan. 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 … (***).

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

(**) Twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(***) 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

([1]) PB L 377 van 31.12.1991, blz. 48.

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 afgedankte voertuigen 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 afgedankte voertuigen 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 … (*) 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 implementeren.

Artikel 11

Comitéprocedure

De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 18 van Richtlijn 75/442/EEG ingestelde comité en stelt volgens de procedure van dat artikel vast:

a) de wijzigingen die nodig zijn om de bijlagen bij deze richtlijn aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang;

b) de in artikel 5, lid 5, bedoelde minimumeisen voor het bewijs van afgifte;

c) de formaten voor het in artikel 9 bedoelde gegevensbanksysteem;

d) de in artikel 7, lid 2, laatste alinea, bedoelde werkwijze.

Artikel 12

Inwerkingtreding

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

(*) 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

2. Artikel 5, lid 4, is van toepassing

— vanaf 1 januari 2001 voor voertuigen die met ingang van deze datum op de markt worden gebracht;

— vanaf 1 januari 2006 voor voertuigen die vóór de achter het eerste streepje genoemde datum op de markt zullen zijn gebracht.

3. In bijlage II, punt 11, kan een maximumwaarde van 5 gram per voertuig worden gehanteerd tot … (*).

Artikel 13

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te …

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*

(*) 30 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

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

1. Terreinen voor opslag (ook tussenopslag) van afgedankte voertuigen vóór verwerking:

   — ondoorlatende oppervlakken voor geschikte terreinen met opvangvoorzieningen voor lekolie, bezinktanks en olie- en vuilafscheiders,

   — waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvoorschriften.

2. Terreinen voor verwerking:

   — ondoorlatende oppervlakken voor geschikte terreinen met opvangvoorzieningen voor lekolie, bezinktanks en olie- en vuilafscheiders,

   — adequate opslagplaats voor gedemonteerde onderdelen, inclusief ondoorlatende opslagplaats voor door olie verontreinigende 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 afgedankte voertuigen: brandstof, motorolie, versnellingsbakolie, transmissieolie, hydraulische olie, koelvloeistoffen, antivriesmiddel, remvloeistoffen, accuzuren, airconditioningvloeistoffen en andere vloeistoffen van afgedankte voertuigen,

   — waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvoorschriften,

   — adequate, brandbeveiligde opslag van gebruikte banden (er mogen geen te grote voorraden worden aangehouden).

3. Verwerkingshandelingen voor de verwijdering van verontreinigende stoffen uit afgedankte voertuigen:

   — 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.

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.),

   — 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.

BIJLAGE II

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

Materialen en onderdelen	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 4, lid 2, letter b, onder iv)
Lood als legeringselement	
1. Staal dat niet meer dan 0,3 gewichtsprocent lood bevat	
2. Aluminium dat niet meer dan 0,4 gewichtspercent lood bevat	
3. Raamhendels en wielvelgen die niet meer dan 4 gewichtsprocenten lood bevatten	x
4. Koperlegering die niet meer dan 4 gewichtsprocenten lood bevat	
Lood als metaal in onderdelen	
5. Accu's	x
6. Binnencoating van brandstoftanks	x
7. Trillingsdempers	x
8. Vulcaniseermiddel voor hogedruk- of brandstofslangen	
9. Stabilisator in beschermende verf	
10. Soldeersel in elektronische printplaten en andere toepassingen	
Zeswaardig chroom	
11. Corrosiewerende beschermlaag op talrijke belangrijke voertuigonderdelen (ten hoogste 2 g per voertuig)	
Kwik	
12. Lampen	x

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 25 september 1997 bij de Raad een op artikel 130 S, lid 1, van het Verdrag gebaseerd voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende afgedankte voertuigen ingediend.

2. Het Europees Parlement en het Europees en Sociaal Comité hebben op 11 februari 1999 respectievelijk 25 februari 1998 advies uitgebracht. Het door de Raad op 28 mei 1999 geraadpleegde Comité van de Regio's heeft besloten geen advies uit te brengen.

3. De Commissie heeft op 30 april 1999 haar gewijzigd voorstel bij de Raad ingediend. Na de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam heeft het Europees Parlement zijn advies op 6 mei 1999 bevestigd.

4. De Raad heeft op 29 juli 1999, overeenkomstig artikel 251, lid 2, van het Verdrag, zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld.

II. DOEL

De toekomstige richtlijn is gericht op de preventie van afvalstoffen van voertuigen en op hergebruik, recycling en andere vormen van nuttige toepassing van afgedankte voertuigen en onderdelen daarvan teneinde de hoeveelheid te verwijderen afval te verminderen, alsmede op de verbetering van de milieuprestatie van alle ondernemingen die betrokken zijn bij de levenscyclus van voertuigen, in het bijzonder van die ondernemingen die rechtstreeks betrokken zijn bij de verwerking van afgedankte voertuigen.

Met het oog daarop bevat de richtlijn maatregelen om het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen zoveel mogelijk te beperken, afgedankte voertuigen op een milieuvriendelijke wijze in te zamelen en te verwerken, en afgedankte voertuigen terug te nemen zonder kosten voor de laatste houder of eigenaar wanneer voertuigen geen of een negatieve marktwaarde hebben.

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Algemeen

De Raad heeft de eisen voor het gebruik van gevaarlijke stoffen gepreciseerd, het tijdschema voor de terugname zonder kosten aangepast om te komen tot een beter uitvoerbare oplossing en de mogelijkheid geschapen om verscheidene bepalingen om te zetten in de vorm van vrijwillige convenanten.

Artikelen

(de referentietekst is het gemeenschappelijk standpunt en de amendementen van het Europees Parlement)

Artikel 1

De Raad vond het geen goed idee van het Europees Parlement (amendement nr. 13 van het Europees Parlement) om te refereren aan de diffuse inbreng van schadelijke stoffen in het milieu door afgedankte voertuigen; hij heeft de nadruk gelegd op de verbetering van de milieuprestatie van alle ondernemingen en niet alleen van de verwerkende bedrijven.

Artikel 2

Om economische en technische redenen heeft de Raad in punt 1, tweewielige motorvoertuigen uitgesloten van de definitie van „voertuig" — en dus ook van de werkingssfeer van deze richtlijn.

De Raad heeft „oldtimers" niet uitgesloten (zie artikel 3) (amendementen nrs. 14 en 17 van het Europees Parlement) en derhalve geen definitie van „oldtimers" opgenomen. De Raad achtte een ontheffing voor oldtimers onnodig, aangezien voertuigen pas onder de richtlijn komen te vallen op het moment dat ze afval zijn geworden.

Wat de definitie van „recycling" in punt 7 betreft (amendement nr. 15 van het Europees Parlement), heeft de Raad gekozen voor de aanpak die de Commissie heeft gevolgd in Richtlijn 94/62/EG betreffende verpakking en verpakkingsafval zoals ook door het Europees Parlement was gevraagd, maar de Raad heeft de verwijzing naar organische recycling geschrapt (niet relevant in verband met voertuigen).

De Raad achtte de definitie van het woord „sloopinformatie" (amendement nr. 16 van het Europees Parlement onnodig, aangezien het niet in de volgende artikelen en de bijlagen wordt gebruikt. Artikel 8, lid 3, dat door de Raad verder is verduidelijkt, wordt met betrekking tot de informatie die door producenten in demontagehandleidingen moet worden verstrekt, voldoende geacht.

Artikel 3

Met betrekking tot onderdelen en materialen van voertuigen in lid 1 (amendementen nrs. 17 en 18 van het Europees Parlement), achtte de Raad de verwijzing naar onderhoud en reparatie en naar andere onderdelen dan die welke door de fabrikant zijn geleverd, onnodig.

Voorts vond de Raad het niet gerechtvaardigd, zoals reeds vermeld, om „oldtimers" van de werkingssfeer van de richtlijn uit te sluiten.

Wat driewielige motorvoertuigen betreft, heeft de Raad om praktische redenen besloten alleen artikel 5, leden 1 en 2, en artikel 6 daarop toe te passen.

Artikel 4

Lid 2

De Raad heeft voor een meer gedetailleerde en praktische oplossing gekozen voor de door de Commissie voorgestelde tekst en is in zekere zin nog verder gegaan dan hetgeen door het Parlement werd gewenst:

— materialen en onderdelen van voertuigen die 18 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn (en dus niet vanaf 2005) in de handel worden gebracht, mogen de schadelijke stoffen in kwestie niet bevatten; een verwijzing naar „shredding" en storten is daarom niet gehandhaafd;

— de nieuwe bijlage II bevat grenswaarden voor tijdelijke vrijstellingen (die grosso modo overeenstemmen met de wensen van het Europees Parlement);

— deze vrijstellingen moeten geregeld worden getoetst; de eerste toetsing zal vroeger plaatsvinden dan het Parlement wenst, namelijk niet later dan één (in plaats van twee jaar) na de inwerkingtreding van de richtlijn;

— voor zeswaardig chroom mag om technische redenen evenwel een hogere waarde worden toegepast tot 30 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn.

Artikel 5

Lid 1

Om praktische en economische redenen heeft de Raad in de eis om afgedankte voertuigen in te zamelen geen gebruikte onderdelen opgenomen.

Lid 2

De Raad heeft de datum van 1 januari 2000 geschrapt, aangezien de overdracht van afgedankte voertuigen slechts kan gelden vanaf de toepassing van de richtlijn, namelijk 18 maanden na de bekendmaking ervan (artikel 11, lid 1).

De Raad heeft geen verwijzing opgenomen naar de fabrikanten, zoals het Europees Parlement had gewenst (amendement nr. 23 van het Europees Parlement), aangezien in lid 1 duidelijk wordt bepaald dat de ondernemingen moeten zorgen voor systemen voor het inzamelen.

Lid 3

Wat de afgifte van certificaten van vernietiging door andere instanties dan de verwerkers betreft, heeft de Raad overeenstemming bereikt over een tekst die volgens hem duidelijker en praktischer is.

Hier is de verwijzing naar tijdelijke uitschrijving geschrapt.

De Raad was van oordeel dat voor de kwestie van mogelijke claims met het oog op een financiële vergoeding en het geval van lidstaten die op de datum van inwerkingtreding van de richtlijn niet over een uitschrijvingssysteem beschikken, een specifieke bepaling nodig is, te wetende laatste de twee alinea's.

Lid 4

De Raad heeft zijn goedkeuring gehecht aan een meer gedifferentieerde oplossing, waarbij:

— de overdracht van het voertuig aan een erkende verwerker gebeurt zonder kosten voor de laatste houder en/of eigenaar vanwege het feit dat het voertuig geen of een negatieve marktwaarde heeft;

— de producent alle of een aanzienlijk deel van de kosten voor zijn rekening neemt;

— de overdracht niet geheel kosteloos is indien het afgedankte voertuig niet voorzien is van essentiële voertuigonderdelen;

— de termijnen voor de kosteloze terugname zijn bepaald in artikel 12 (vanaf 2001 voor nieuwe voertuigen, vanaf 2006 voor reeds op de markt gebrachte voertuigen). De Raad is tot deze oplossing gekomen na een zeer moeizame discussie, rekening houdend met de specifieke problemen die tijdens de slotonderhandelingen ter tafel zijn gelegd.

Artikel 6

Lid 2 (amendement nr. 28)

De Raad heeft zijn goedkeuring gehecht aan een meer gedifferentieerde oplossing waarbij wordt verwezen naar vergunningen en registraties, en de afwijkingen worden geregeld door te verwijzen naar een inspectie door de bevoegde instanties.

Lid 3 (amendementen nrs. 29, 30 en 31)

De Raad heeft zijn goedkeuring gehecht aan een aantal minimumverplichtingen voor verwerkers, meer bepaald door in bijlage I voorwaarden voor verwerking en voorwaarden ter bevordering van recycling toe te voegen, waardoor grotendeels tegemoet wordt gekomen aan de wensen van het Europees Parlement.

Artikel 7

Lid 1 (amendementen nrs. 32 en 33)

De Raad heeft geen specifieke verwijzing naar uitlaatgassen en lawaai gehandhaafd en evenmin de expliciete verwijzing naar informatie betreffende de opslag in het testen van onderdelen. Hij was van oordeel dat deze laatste informatie gedekt wordt door artikel 8, lid 4, met betrekking tot demontagehandleidingen.

De Raad heeft het punt van het hergebruik van onderdelen niet behandeld (mits dit hergebruik geen aanleiding geeft tot risico's).

Lid 2 (amendement nr. 34)

De Raad heeft zijn goedkeuring gehecht aan de door de Commissie voorgestelde en door het Europees Parlement gesteunde streefcijfers, maar verkoos de door de Commissie voorgestelde termijnen boven die welke het Europees Parlement voorstaat.

Hij heeft een bepaling opgenomen met betrekking tot het heronderzoek van deze streefcijfers uiterlijk in 2005, om rekening te houden met de ontwikkeling op dat moment van de materialensamenstelling van de voertuigen en andere relevante milieuaspecten die met voertuigen verband houden.

Bovendien heeft hij de tekst aangescherpt door een bepaling toe te voegen over de wijze waarop zal worden nagegaan of de lidstaten deze streefcijfers halen.

Lid 4 (amendementen nr. 36)

De Raad heeft verkozen een duidelijker onderscheid te maken tussen de voorbereiding van de wijziging van Richtlijn 70/156/EEG over typegoedkeuring en de opstelling van Europese normen. Om vertragingen op dit gebied te voorkomen heeft hij 2001 als tijdslimiet opgenomen voor de wijziging van deze richtlijn.

Artikel 8 (amendement nr. 37)

De Raad heeft in ruime mate ingestemd met het voorstel van de Commissie; bijgevolg is er sprake van demontagehandleidingen (in plaats van sloopinformatie).

Artikel 9 (amendementen nrs. 39 en 40)

De Raad heeft de tekst aangepast aan de gebruikelijke informatie- en rapportagevoorschriften van de lidstaten en de informatievoorschriften voor ondernemingen uitgebreid.

Artikel 10 (amendement nr. 41)

Lid 1

De Raad heeft, zoals gewoonlijk, de voorkeur gegeven aan een termijn (18 maanden) vanaf de bekendmaking van de richtlijn in het Publicatieblad, in plaats van een vaste datum.

Lid 2 (amendement nr. 42)

Hier heeft een van de belangrijkste wijzigingen van het Commissievoorstel plaatsgevonden: de Raad was, gezien de positieve nationale ervaringen, van oordeel dat de lidstaten moet worden toegestaan verscheidene bepalingen van de richtljin door middel van vrijwillige convenanten om te zetten.

De Raad heeft aan deze mogelijkheid verscheidene eisen verbonden en de duidelijke voorwaarde dat de door de richtlijn vereiste resultaten ook worden bereikt.

Artikel 12

Voor de uiterste termijn van 2001/2006, zie de opmerkingen bij artikel 5, lid 4.

Voor de termijnen voor zeswaardig chroom, zie de opmerkingen bij artikel 4, lid 2.

Nieuwe bijlage I

Zie de opmerkingen bij artikel 6.

Nieuwe bijlage II

Zie de opmerkingen bij artikel 4, lid 2.

De Raad heeft de preambule bij de overeengekomen tekst van de artikelen aangenomen rekening houdend met de interinstitutionele akkoorden over de redactionele kwaliteit van de communautaire wetgeving (punt 10).