



## 507

### **Besluit van 19 september 1991, houdende regelen met betrekking tot het voorkomen van asbest in frictiematerialen van motorrijtuigen (Besluit asbestvrije frictiematerialen Wet milieugevaarlijke stoffen)**

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 juli 1990, nr. MJZ250790046, Centrale Directie Juridische Zaken, afdeling Wetgeving;

Overwegende dat het ter bescherming van mens en milieu wenselijk is de uitworp van asbest te voorkomen en te beperken door regelen te stellen ten aanzien van de vervaardiging, de invoer, het voorhanden hebben, het monteren en het ter beschikking stellen van asbesthoudende frictiematerialen voor motorrijtuigen;

Gelet op de artikelen 24 en 61 van de Wet milieugevaarlijke stoffen (Stb.1985, 639);

Gezien het advies van de Centrale raad voor de milieuhygiëne van 8 november 1989, (no.CRMH: S-89/1410);

De Raad van State gehoord (advies van 28 december 1990, nr. WO8.900363);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 12 september 1991, nr. MJZ10991047, Centrale Directie Juridische Zaken, afdeling Wetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

Voor de toepassing van het bij of krachtens dit besluit bepaalde wordt verstaan onder:

motorrijtuigen: rij- of voertuigen op meer dan drie wielen, bestemd om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen, uitsluitend of mede door een daarop of daaraan aanwezige mechanische kracht, indien de door de constructie bepaalde ten hoogste toegelaten snelheid ten minste 50 kilometer per uur is en indien de ten hoogste toegelaten massa niet meer is dan 3500 kilogram;

frictiematerialen: de koppelingsplaat, remblokken en remschoenen, met inbegrip van alle daarop aangebrachte materialen;

asbest: stoffen die een of meer van de volgende vezelachtige silicaten bevatten:

– actinoliet Cas-nummer 77536-66-4

- amosiet Cas-nummer 12172-73-5
- anthofylliet Cas-nummer 77536-67-5
- chrysotiel Cas-nummer 12001-29-5
- tremoliet Cas-nummer 77536-68-6.

## **Artikel 2**

1. Het is verboden frictiematerialen die asbest bevatten, te monteren in een motorrijtuig.
2. Het eerste lid is niet van toepassing ten aanzien van motorrijtuigen die behoren tot een type waarvoor geen asbestvrije frictiematerialen zijn vermeld:
  - a. in de bescheiden bedoeld in bijlage I bij de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (70/156/EEG, PbEG L 42), dan wel
  - b. in de bescheiden bedoeld in paragraaf 3 van Reglement 13, aanhangsel 12, behorende bij de overeenkomst van 20 maart 1958 betreffende het aannemen van eenvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van uitrustingsstukken en onderdelen van motorrijtuigen (Trb.1959, 83), die zijn overgelegd door de fabrikant of importeur aan de keuringsinstantie ter gelegenheid van een EEG-goedkeuring, of ECE-goedkeuring, als bedoeld in die richtlijn, onderscheidenlijk in die overeenkomst.
3. Voor de toepassing van dit artikel worden onder de bijlage bedoeld in het tweede lid, mede begrepen de wijzigingen die daarin zijn aangebracht, laatstelijk bij de Richtlijn van de Raad van 25 juni 1987 (87/358/EEG, PbEG L 192), alsmede, nadat daarvan door Onze Minister kennisgeving is gedaan in de Staatscourant, de wijzigingen die daarna worden aangebracht.

## **Artikel 3**

Het is verboden voor motorrijtuigen frictiematerialen die asbest bevatten, te vervaardigen, in Nederland in te voeren, voorhanden te hebben of aan een ander ter beschikking te stellen.

## **Artikel 4**

De artikelen 2 en 3 zijn niet van toepassing op handelingen die betrekking hebben op frictiematerialen die zijn bestemd voor motorrijtuigen:

- a. die voor 1 oktober 1985 in het verkeer zijn gebracht, of
- b. die nog niet in het verkeer zijn gebracht.

## **Artikel 5**

Artikel 3 is voorts niet van toepassing:

- a. tot 1 januari 1993, indien wordt aangetoond dat de frictiematerialen zijn bestemd voor toepassing buiten Nederland;
- b. ten aanzien van frictiematerialen die zijn bestemd voor motorrijtuigen die zijn aangemeld overeenkomstig artikel 7.

## **Artikel 6**

Degene die asbesthoudende frictiematerialen aan een ander ter beschikking stelt of in Nederland invoert, is verplicht ervoor zorg te dragen dat:

a. op eenvoudige en snelle wijze voor de verkrijger is na te gaan voor welke merken, modeljaren en typen motorrijtuigen de desbetreffende frictiematerialen zijn bestemd met inachtneming van het bepaalde in dit besluit;

b. op de verpakking is vermeld:

Montage van dit materiaal mag uitsluitend geschieden in auto's waarvoor dit bestemd is.

#### **Artikel 7**

1. Ieder jaar voor 1 maart geven de fabrikanten en importeurs van motorrijtuigen aan Onze Minister, onder aanduiding van de typenaam, op, voor welke motorrijtuigen die zij het afgelopen jaar afgeleverd hebben, geen asbestvrije frictiematerialen zijn vermeld in de in artikel 2, tweede lid bedoelde bescheiden.

2. In het eerste jaar omvat de opgave, bedoeld in het eerste lid, mede de modeljaren vanaf 1 oktober 1985.

#### **Artikel 8**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag van de tweede kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het is geplaatst, met dien verstande dat ten aanzien van door Onze Minister aan te wijzen motorrijtuigen artikel 2 en artikel 3 voor zover dit betrekking heeft op het voorhanden hebben en aan een ander ter beschikking stellen, eerst gelden met ingang van de eerste dag van de twintigste maand na die datum van uitgifte.

#### **Artikel 9**

Dit besluit kan worden aangehaald als Besluit asbestvrije frictiematerialen Wet milieugevaarlijke stoffen.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 19 september 1991

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. G. M. Alders

Uitgegeven de *zeventiende* oktober 1991

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 12 november 1991, nr. 220.

### Algemeen

Asbest is een verzamelnaam voor een aantal vezelige stoffen met zodanige chemische en mechanische eigenschappen, zoals trekvastheid, onbrandbaarheid en ongevoeligheid voor veel chemische stoffen, dat deze aantrekkelijk zijn voor verwerking in een reeks producten. Te denken valt aan isolatiematerialen, brandweerkleding, frictiematerialen gebruikt in motorrijtuigen zoals auto's en vrachtauto's, en bouwmaterialen zoals asbestcement.

Reeds jaren geleden kwamen de eerste wetenschappelijke berichten dat asbest bepaalde ziekten – asbestose, longkanker en mesothelioom (buik- of longvlieskanker) – kan veroorzaken. Tussen blootstelling en het uitbreken van deze ziekten lag vaak geruime tijd, soms tientallen jaren, zodat aanvankelijk het verband niet direct gelegd werd.

Mede door het proefschrift van de Vlissingse bedrijfsarts dr. J. Stumphius in 1969 kwam deze kwalijke eigenschap van asbest ter kennis van een breder publiek.

Voor de overheid was dit aanleiding op basis van de Silicosewet (Stb.1951, 134) het Asbestbesluit (Stb.1977, 269) uit te vaardigen, op grond waarvan het verboden werd crocidoliet (blauw asbest) – naar men toen meende de gevaarlijkste soort – dan wel crocidoliethoudende stoffen of producten ten verkoop voorhanden te hebben, te bewerken of te verwerken. Voor het ver- en bewerken van de overige asbestsoorten werden regelen gesteld met het oog op de bescherming van de werknemers die ermee in aanraking kunnen komen.

Inmiddels is echter meer en meer duidelijk geworden dat ook voor de andere asbestsoorten geen blootstellingsnorm kan worden aangegeven waarbij vaststaat dat geen nadelige effecten voor de gezondheid zijn te verwachten. Dientengevolge dient ernaar gestreefd te worden het vrijkomen van asbest zoveel mogelijk te beperken en asbest zoveel mogelijk door andere producten te vervangen.

Een van de nu nog belangrijke toepassingen van asbest is die in frictiematerialen van motorrijtuigen, zoals remschoenen, remblokjes en koppelingsschijven. Niet alleen bij herstel van rem- en koppelinrichtingen van motorrijtuigen wordt asbest uitgeworpen, maar ook bij normaal gebruik er van – immers de hierin gebruikte frictiematerialen slijten, en het hierbij ontstane stof komt vrij – komt asbestbevattend stof vrij in de buitenlucht, vooral op plaatsen met een grote verkeersdichtheid. Weliswaar staat vast dat veel van de uitgeworpen asbestvezels ten gevolge van de hoge temperatuur getransformeerd worden in onschuldig materiaal, maar de schattingen in welke mate voor de gezondheid schadelijke asbestvezels worden uitgeworpen, lopen toch nog uiteen van 0,25% tot 30% van het in frictiematerialen verwerkt asbest<sup>1</sup>.

Indien wordt uitgegaan van 0,25%, was dat in 1987 in totaal in garages en tijdens het rijden altijd nog ruim 900 kg.

In het advies<sup>2</sup> van de Gezondheidsraad van 1 december 1988 aan de Minister en de Staatssecretaris van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur wordt gezegd (pag. 37): «Mocht de blootstelling aan kleine vezels drastisch toenemen, dan kan in theorie sprake zijn van een substantieel risico.» Volgens prognoses zal het aantal auto's fors toenemen. Genoemd worden 6,7 miljoen tot 8 miljoen. Thans zijn er ruim 5 miljoen motorvoertuigen. Toeneming van de blootstelling aan kleine vezels ligt dus in de verwachting.

Bovendien worden asbestvezels bij de productie van asbesthoudende frictiematerialen uitgeworpen (circa 300 kg/jaar) en ontstaat bij vervanging van frictiematerialen een hoeveelheid asbesthoudend afval in de orde van 500 ton asbest per jaar<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Prof.dr.L.Reijnders, «Asbest in frictiematerialen», Studiedag Nederlands Instituut voor Arbeidsomstandigheden, 15 juni 1988.

<sup>2</sup> Advies inzake het ontwerp-basisdocument asbest.

<sup>3</sup> Zie noot 1.

Aangezien minder schadelijke vervangingsmiddelen voorhanden zijn, zijn er genoeg redenen aanwezig asbest in frictiematerialen in principe te verbieden. Op deze manier wordt tevens uitvoering gegeven aan de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 19 maart 1987 inzake voorkoming en vermindering van verontreiniging van het milieu door asbest (87/217/EEG, PbEG L 85). In de overwegingen daarvan staat dat de uitworp van asbest in het milieu zo veel mogelijk aan de bron moet worden voorkomen.

Gepoogd wordt het beleid ter vermindering van de uitworp van asbest langs verschillende wegen te realiseren.

In dit verband kan worden gewezen op het convenant tussen een groot aantal autofabrikanten en auto-importeurs en de Staat, ten deze vertegenwoordigd door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, dat op 9 februari 1989 is ondertekend en met ingang van 1 juli 1989 in werking is getreden. Hierin verklaren de ondertekenende fabrikanten en importeurs van motorrijtuigen met een totaal toegelaten massa van ten hoogste 3500 kg, dat zij slechts auto's zullen leveren die voorzien zijn van asbestvrije frictiematerialen. Bij de vervanging van asbestvrije frictiematerialen zullen zij zoveel mogelijk weer asbestvrije materialen gebruiken. Indien zij nog auto's in hun verkooppakket hebben, die uitgerust zijn met asbesthoudende frictiematerialen, zullen zij dit aan de Staat mededelen met daarbij het tijdstip waarop deze uitzonderingstoestand ophoudt te bestaan. Deze meldingsplicht geldt volgens het besluit nu voor alle fabrikanten en importeurs van auto's in de genoemde klasse.

Teneinde te voorkomen dat motorrijtuigen die uitgerust zijn met asbestvrije frictiematerialen, ook nadat deze zijn versleten, worden uitgerust met asbesthoudende frictiematerialen is onderhavige maatregel ter bescherming van de volksgezondheid onontkoombaar. Dientengevolge zullen tevens op de vervangingsmarkt de asbesthoudende frictiematerialen snel terrein verliezen, zodra de onderhavige maatregel in werking is getreden, althans voor zover het gaat om motorrijtuigen tot en met 3500 kg totaal toegelaten massa.

Gelet op de gemiddelde levensduur van de motorrijtuigen in deze klasse – ruim 10 jaar – betekent dat, dat het probleem van de asbesthoudende frictiematerialen in het jaar 2000 grotendeels tot het verleden behoort.

Voor de motorrijtuigen boven de 3500 kg totaal toegelaten massa ligt het anders. Nagegaan wordt of ook voor deze categorie een oplossing is te vinden.

Tot een totaal verbod van asbest in frictiematerialen voor alle motorrijtuigen is niet besloten, aangezien de Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen op grond van de eerder genoemde Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juni 1971 (PbEG L 202), laatstelijk gewijzigd bij richtlijn van 24 maart 1988 (PbEG L 92), verplicht zijn een kenteken te verstrekken aan motorrijtuigen die zijn uitgerust met een reminrichting die voldoet aan de eisen, opgenomen in de bijlage bij de richtlijn. Daarin wordt niet gerept van de samenstelling van het frictiemateriaal van remvoeringen. Daaraan een eis stellen levert een conflict met deze richtlijn op.

Een ander argument om het vervaardigen, in Nederland invoeren, voorhanden hebben of het aan een ander ter beschikking stellen van asbesthoudende frictiematerialen niet geheel te verbieden, is dat zolang niet alle motorrijtuigen zijn voorzien van remsystemen die voor asbestvrije materialen zijn ontworpen, asbesthoudende frictiematerialen gedurende redelijke tijd verkrijgbaar moeten blijven.

Met ingang van 1 april 1988 heeft Denemarken overigens wel het in



het verkeer brengen van motorrijtuigen voorzien van asbesthoudende frictiematerialen verboden. De Europese Commissie heeft nadere informatie ingewonnen, aangezien zij er van uit ging dat een dergelijke aanpak in strijd zou zijn met het communautaire recht. Blijkens informatie heeft de Europese Commissie er echter van afgezien Denemarken voor het Europese Hof te dagen.

Anders dan de Deense regeling houdt het onderhavige besluit geen verbod in van het in het verkeer brengen van motorrijtuigen met asbesthoudende frictiematerialen. Ook overigens is het in overeenstemming met het communautaire recht. Het besluit levert geen kwantitatieve invoerbepijking op en geen maatregel met gelijke werking als bedoeld in artikel 30 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, gezien de invulling die aan dit begrip is gegeven door het Europese Hof van Justitie. Het Hof definieerde in het zogenaamde Dassonville-arrest (zaak 8/74, Jur.1974 (851)) het begrip maatregelen van gelijke werking als: iedere handelsregeling der Lid-Staten die de intercommunautaire handel al dan niet rechtstreeks, daadwerkelijk of potentieel, kan belemmeren. Bij afwezigheid van een communautaire regeling achtte het Hof een nationale maatregel ter bescherming van in casu de consument, die een handelsbelemmerend effect heeft, op zichzelf met het verbod van artikel 30 van het verdrag verenigbaar, mits de maatregel redelijk is en niet willekeurig discriminerend. In het zogenaamde Cassis de Dijon-arrest (zaak 120/78, Jur.1979 (649)) is het Hof nader ingegaan op de regelingsbevoegdheid van Lid-Staten bij afwezigheid van een communautaire regeling. In dat geval zijn volgens het Hof belemmeringen van het vrije verkeer van goederen aanvaardbaar voor zover dringende behoeften ze noodzakelijk maken. Voorwaarde is volgens het Hof dat de maatregel geldt zonder onderscheid, dat het belang dat de maatregel beoogt te beschermen van voldoende gewicht is en dat de maatregel voor de behartiging van dat belang noodzakelijk en niet onevenredig belastend is.

Een communautaire maatregel met betrekking tot asbesthoudende frictiematerialen is er niet. Noch in zijn formulering, noch in zijn effect maakt het onderhavige besluit onderscheid tussen handelingen die door Nederlandse bedrijven of door andere bedrijven worden verricht, dus discriminerend is het besluit niet. Blijkens het zogenaamde Deense flessenarrest (zaak 302/86) heeft het Hof aanvaard dat het milieubelang van voldoende gewicht is om inbreuk op vrij goederenverkeer te kunnen rechtvaardigen. De gevaren van asbesthoudende frictiematerialen zij hiervoor in deze nota beschreven. Deze maken het stellen van regels noodzakelijk. Het besluit is uitsluitend gericht op regeling van het vervangen en voor de vervangingsmarkt vervaardigen en dergelijke van asbesthoudende frictiematerialen voor motorrijtuigen die behoren tot een type waarvan de typegoedkeuring niet mede asbestvrije frictiematerialen omvat. Voor niet-courante typen auto's is voorzien in een overgangstermijn. De maatregel vormt derhalve geen onevenredige belasting.

Ik meen dan ook dat het besluit strookt met de artikelen 30 en volgende van het Europese verdrag.

Uit het voorgaande moge overigens duidelijk zijn geworden dat nog geruime tijd asbesthoudend frictiemateriaal kan, en ook zal worden aangebracht in en zal worden verwijderd uit motorrijtuigen. Bij deze handelingen dienen de arbeidsbeschermende voorschriften in acht te worden genomen die zijn vervat in het Asbestbesluit Arbeidsomstandighedenwet (Stb.1988, 560). Voor het slopen en verwijderen van asbest(houdende produkten) en derhalve ook voor het verwijderen van asbesthoudende frictiematerialen zullen in de eerste helft van 1991 arbeidsbeschermende voorschriften gaan gelden (zie het ontwerp-besluit

tot wijziging van het Asbestbesluit Arbeidsomstandighedenwet, Stcrt. 1989, 138).

### **Dereguleringsstoets**

Het besluit is getoetst aan de beknopte vragenlijst van de Aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van Wet en van algemene maatregel van bestuur (Stcrt. 1985, 18).

Het strekt er toe het vervaardigen en dergelijke voor de vervangingsmarkt van asbesthoudende frictiematerialen voor motorrijtuigen te beperken. Het monteren van deze materialen in auto's van een type waarvan de typegoedkeuring ook asbestvrije frictiematerialen omvat, is verboden. Andere regelingen die zijn gericht op de bescherming van mens en milieu tegen de gevaren van asbest, zijn het hiervoor genoemde Asbestbesluit en de Regeling houdende regelen met betrekking tot grenswaarden voor asbest (Stb. 1988, 592) op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Stb. 1969, 536), die strekt ter uitvoering van de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (PbEG L 85/40) van 19 maart 1987, inzake de voorkoming en vermindering van verontreiniging van het milieu door asbest. Voorts is er voor zover het de bepaling omtrent het verpakken van frictiemateriaal betreft een relatie met de verpakkingsregeling op grond van de artikelen 34 en volgende van de Wet milieugevaarlijke stoffen (Stb. 1985, 639) en het Etiketteringsbesluit asbestbevattende artikelen (Warenwet) (Stcrt. 1984, 145).

Nieuwe organen of bestuursinstrumenten worden niet in het leven geroepen, en ook voor het justitiële apparaat zijn geen gevolgen van het besluit te verwachten.

Voor de fabrikanten en importeurs van motorrijtuigen ontstaat de verplichting jaarlijks opgave te doen van de modellen van motorrijtuigen waarvoor nog geen frictiematerialen zonder asbest toegelaten zijn, terwijl importeurs en degenen die asbesthoudende frictiematerialen ter beschikking stellen, verplicht worden aan te geven voor welke motorrijtuigen die materialen geschikt zijn.

Voor burger en bedrijfsleven kunnen op korte termijn enige financiële lasten uit het besluit voortvloeien, aangezien voorlopig frictiematerialen die geen asbest bevatten, duurder in aanschaf zullen zijn dan dergelijke materialen die wel asbest bevatten. In het gebruik zullen deze materialen echter minder duur zijn.

### **Inspraak**

Naar aanleiding van de publikatie van het ontwerp-besluit in de Staatscourant van 14 juni 1989 (n<sup>o</sup> 113) teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen wensen en bezwaren kenbaar te maken, is één brief ontvangen.

Daarin wordt bezwaar gemaakt tegen de definitie van motorrijtuigen, aangezien ook motoren daar onder zouden vallen. Voorts wordt gepleit voor een lange overgangstermijn tussen het publiceren in het Staatsblad en de inwerkingtreding. Met name zou dat van belang zijn voor frictiematerialen, bestemd voor wat in de brief wordt genoemd incurante autotypen.

De laatste zorg die in de brief wordt verwoord, heeft betrekking op de asbest vervangende materialen. Deze zouden mogelijk nog schadelijker zijn dan asbest.

Naar aanleiding van deze bezwaren wordt het volgende opgemerkt.

Het eerste bezwaar is ondervangen door de definitie aan te passen in de gewenste zin. Met het oog op het tweede bezwaar is het mogelijk gemaakt dat de minister motorrijtuigen aanwijst waarvoor een overgangstermijn geldt. Over de inhoud van het besluit is geruime tijd

overleg gevoerd, hetgeen tot vertraging heeft geleid. Voor de overige motorrijtuigen wordt verder uitstel dan ook niet opportuun geacht.

Ten aanzien van het derde bezwaar kan worden opgemerkt dat op grond van de huidige kennis er geen aanleiding bestaat het ontwerpbesluit aan te passen of niet in werking te laten treden.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1*

De begripsbepaling van asbest is overgenomen uit het Asbestbesluit Arbeidsomstandighedenwet. Hierdoor worden misverstanden over de interpretatie zo veel mogelijk vermeden. Crocidoliet (blauw asbest) ontbreekt in de opsomming; het voorhanden hebben van crocidoliet bevattende goederen is al sinds 1977 verboden.

#### *Artikel 2*

Deze bepaling bevat de spil van de maatregel. Deze heeft ten doel te voorkomen, dat asbesthoudende frictiematerialen worden gemonteerd, indien asbestvrije frictiematerialen in het kader van de EEG-goedkeuring of de ECE-goedkeuring zijn toegelaten. Omdat remsystemen niet altijd zodanig zijn ontworpen dat zij geschikt zijn voor het gebruik van asbestvrije frictiematerialen, is om redenen van verkeersveiligheid het gebruik van asbestvrije frictiematerialen niet in alle gevallen verboden. Het blijft toegestaan deze materialen te monteren in auto's die behoren tot een type waarvoor in de bescheiden die ter gelegenheid van de typegoedkeuring door de fabrikant of importeur zijn overgelegd, geen asbestvrije frictiematerialen zijn vermeld. In auto's die tot een dergelijk type behoren, mogen geen asbestvrije frictiematerialen worden gemonteerd, want door het aanbrengen van andere dan de in het typegoedkeuringscertificaat opgenomen materialen zouden de betrokken auto's buiten de typegoedkeuring vallen.

Het woord «monteren» geldt hier als een bijzondere vorm van «toepassen» zoals die term voorkomt in artikel 24 van de Wet milieugevaarlijke stoffen.

#### *Artikelen 3 en 5*

Aangezien het uit handhavingsoverwegingen ongunstig is uitsluitend het monteren te verbieden, is er voor gekozen ook de voorfase – onder meer het invoeren en het vervaardigen ter aflevering in Nederland van asbesthoudende frictiematerialen – te verbieden. Dat vereenvoudigt de opsporing aanzienlijk zonder dat overigens de druk voor het justitiële apparaat daadwerkelijk toeneemt.

Als de typegoedkeuring van het motorrijtuig mede asbestvrije frictiematerialen omvat, is de invoer, vervaardiging, het voorhanden hebben en het in de handel brengen van asbesthoudende frictiematerialen voor dat type motorrijtuig, voor zover bestemd voor gebruik binnen Nederland, verboden. Hiermee wordt beoogd motorrijtuigen, die uitgerust kunnen zijn met asbestvrije frictiematerialen, ook daadwerkelijk daarmee uit te rusten.

Er is voor gekozen het hier te lande vervaardigen van asbesthoudende frictiematerialen niet te verbieden (artikel 5), mits deze bestemd zijn voor gebruik buiten Nederland.

Deze uitzondering geldt tot 1 januari 1993. Deze termijn is gesteld in verband met het beleidsvoornemen van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, neergelegd in zijn brief aan de Arboraad van 9 januari 1991, om te komen tot een zo algemeen mogelijk verbod op het be- en



verwerken van asbest (en derhalve ook van asbesthoudend frictiemateriaal). Een uitzondering voor die handelingen ten behoeve van export past niet binnen genoemd beleidsvoornemen. Met de fabrikanten van frictiematerialen in Nederland is overleg gevoerd; daaruit bleek dat naar verwachting tegen 1 januari 1993 de voorraden die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit nog aanwezig waren, zullen zijn opgebruikt, zodat met ingang van die datum ook ten aanzien van het voorhanden hebben en aan een ander ter beschikking stellen geen uitzondering meer behoeft te worden gehandhaafd. Problemen worden dan ook niet voorzien.

#### *Artikel 4*

Onderdeel b van dit artikel strekt er toe te voorkomen dat ten gevolge van de onderhavige maatregel een conflict ontstaat met richtlijn 71/320/EEG inzake de reminrichtingen van motorrijtuigen. Door deze ontheffingsbepaling staat het in Nederland gevestigde fabrikanten van motorrijtuigen vrij asbesthoudende frictiematerialen te blijven vervaardigen etc. voor en monteren in auto's die nog niet in het verkeer zijn gebracht. Dat wil zeggen in auto's die zich bevinden in het stadium van fabricage en die hetzij behoren tot een goedgekeurd type, hetzij behoren tot een type waarvoor nog geen typegoedkeuring is verstrekt.

#### *Artikel 6*

Dit artikel is opgenomen mede met het oog op de handhaving. Aangenomen wordt dat handhaving vooral in het begin van belang is, zolang asbestvrije en asbesthoudende frictiematerialen naast elkaar voorhanden zijn. De consument wordt wellicht in de verleiding gebracht de in aanschaf goedkoopste frictiematerialen te kopen. Op dit moment zijn dat de asbesthoudende. In gebruik zijn weliswaar de asbestvrije frictiematerialen veelal goedkoper, maar dat is niet direct zichtbaar. Verwacht wordt echter dat de prijs van asbestvrije frictiematerialen zal zakken naar mate deze in grotere aantallen geproduceerd gaan worden.

In artikel 6 is bepaald dat de importeur of fabrikant er voor zorg moet dragen dat op eenvoudige en snelle wijze is na te gaan voor welke merken en typen de asbesthoudende frictiematerialen bestemd zijn, waarbij ook het modeljaar een belangrijke rol speelt. Dit kan gebeuren door op de verpakking aan te geven voor welke merken en typen (met bouwjaar) deze frictiematerialen zijn bestemd, of door een onderdeelnummer op de verpakking te vermelden en er voor zorg te dragen, dat – bijvoorbeeld door middel van een bijsluiters – is na te gaan voor welke auto (merk, type en bouwjaar) het frictiemateriaal is bestemd.

Voorts is de waarschuwing geformuleerd die op de verpakking van asbesthoudende frictiematerialen – en met name valt hier te denken aan remmaterialen – moet worden aangebracht, opdat deze niet worden gemonteerd in een andere auto dan waarvoor deze zijn bedoeld.

Uiteraard dienen frictiematerialen tevens de etikettering te voeren die is voorgeschreven op grond van het Etiketteringsbesluit asbestbevattende artikelen (Warenwet) (Stcrt.1984, 145), wanneer de slijtlaag, de hechtlaag dan wel een voorziening met het oog op het voorkomen van piepen (remmaterialen) asbest bevat, en te voldoen aan de vereisten die voor de verpakking gelden op grond van de artikelen 34 en volgende van de Wet milieugevaarlijke stoffen.

#### *Artikel 7*

Deze bepaling strekt er toe een zo betrouwbaar mogelijke indruk te krijgen van de mate waarin deze maatregel in de praktijk doorwerkt.

Mede met het oog op de handhaving is voorgeschreven dat de fabrikanten en importeurs van motorrijtuigen telkenjare achteraf aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer opgeven, welke van de motorrijtuigtypen die zij verkocht hebben, niet uitgerust zijn of kunnen worden met asbestvrije frictiematerialen.

De opgave van elke fabrikant of importeur van motorrijtuigen is openbaar.

#### *Artikel 8*

De overgangstermijn voor frictiematerialen bestemd voor door de minister aan te wijzen motorrijtuigen is opgenomen om kapitaalvernietiging te voorkomen. Het is nu eenmaal onvermijdelijk dat groothandel en detaillisten voorraden hebben. Met name voor die motorrijtuigen waarvan er betrekkelijk weinig exemplaren rondrijden, kunnen handelsvoorraden worden verwacht voor ongeveer twee jaar. Gelet op het feit dat het beleidsvoornemen een verbod in te stellen op 14 juni 1989 in de Staatscourant is gepubliceerd, lijkt een overgangstijd van achttien maanden na de inwerkingtreding van het besluit (dus twintig maanden nadat het besluit in het Staatsblad is geplaatst) redelijk. Op deze wijze is getracht tegemoet te komen aan de wens van het bedrijfsleven enerzijds en het beleid om asbest op zo kort mogelijke termijn uit te bannen anderzijds.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. G. M. Alders