



## **571**

### **Besluit van 2 november 1993, houdende nadere omschrijving van het begrip autowrakken**

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 19 juli 1993, nr. MJZ19793010, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Gelet op artikel 1.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer;

De Raad van State gehoord (advies van 14 oktober 1993, nr. W08.93.0475);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 26 oktober 1993, nr. MJZ26o93055, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

In gevallen waarin motorrijtuigen op meer dan twee wielen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeren, niet zijn voorzien van een bij deze motorrijtuigen behorend kenteken als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder 1e, van de Wegenverkeerswet, en een geldig kentekenbewijs als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder 2e, van de Wegenverkeerswet, worden deze aangemerkt als autowrakken.

#### **Artikel 2**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

#### **Artikel 3**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit nadere omschrijving begrip autowrakken.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, vierde lid jo derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 2 november 1993

Beatrix

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

Uitgegeven de *twaaalfde* november 1993

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

### 1. Inleiding

Het jaarlijks ontstaan van grote hoeveelheden autowrakken roept de vraag op hoe deze categorie van afvalstoffen op een vanuit het oogpunt van milieubescherming bezien verantwoorde wijze kan worden verwijderd.

Deze vraag ligt voor alle categorieën van afvalstoffen in het algemeen ten grondslag aan het hoofdstuk Afvalstoffen van de Wet milieubeheer en voor wat betreft de categorie autowrakken in het bijzonder, aan artikel 10.18 en de andere op de verwijdering van autowrakken betrekking hebbende artikelen. In artikel 10.18 is een verbod neergelegd om zich van een autowrak te ontdoen anders dan aan een persoon:

- a. die krachtens hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer bevoegd is dat wrak te verwijderen;
- b. die in een ander land dan Nederland is gevestigd en
  1. met wie schriftelijk is overeengekomen dat hij het wrak naar dat land brengt;
  2. die, indien ten aanzien van autowrakken artikel 10.25 is toegepast, dat wrak overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 10.5.4 naar dat land brengt.

Het onderhavige besluit dient tegen de achtergrond van dit centrale verwijderingsvraagstuk te worden gelezen.

De doelmatige verwijdering van deze specifieke categorie van afvalstoffen kan alleen worden gerealiseerd indien de basis die in de Wet milieubeheer is gelegd voor het verwijderingsbeleid ten aanzien van autowrakken ook voldoende houvast biedt om dat beleid te kunnen handhaven. Om deze reden wordt in het onderhavige besluit een nadere invulling gegeven van de wettelijke definitie van het begrip autowrakken.

Volledigheidshalve zij nog vermeld dat in deze toelichting is uitgegaan van de te verwachten definitieve nummering van hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer, vast te stellen ingevolge artikel IX van de wet van 13 mei 1993, Stb. 283, tot uitbreiding en wijziging van de Wet milieubeheer (afvalstoffen), hierna Wet milieubeheer (afvalstoffen).

### 2. Voorbereiding van het besluit

Het ontwerp-besluit is voorgepubliceerd in de Staatscourant van 6 april 1993 (Stcrt. 67). Naar aanleiding hiervan zijn reacties binnengekomen van de provincie Noord-Holland en het Interprovinciaal Overleg (IPO). Deze reacties hebben geleid tot nader overleg, waarbij ook de desbetreffende branche-organisaties waren betrokken. Hierna, onder 5, wordt hierop verder ingegaan. De Raad voor het milieubeheer heeft afgezien van het uitbrengen van een advies.

### 3. Doelmatige verwijdering van autowrakken

Aangezien de in de Afvalstoffenwet gehanteerde definitie tot problemen met betrekking tot de interpretatie en handhaving heeft geleid, is de definitie in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer gewijzigd. Het aanwezig zijn van een geldig kentekenbewijs dat als uitzonderingsgrond was opgenomen in de Afvalstoffenwet, is niet meer op wettelijk niveau vastgelegd. Een nadere invulling van de definitie van het begrip autowrakken wordt thans gegeven bij algemene maatregel van bestuur.

Het onderhavige besluit strekt hiertoe. De uiteindelijke doelstelling is ertoe bij te dragen dat de basis die in de Wet milieubeheer is gelegd voor het verwijderingsbeleid ten aanzien van autowrakken, ook voldoende houvast biedt om dat beleid daadwerkelijk te kunnen handhaven.

#### **4. Het verband tussen de definitie van het begrip autowrakken in de Afvalstoffenwet en de handhavingsproblemen met betrekking tot het autowrakkenbeleid**

Ingevolge artikel 1 van de Afvalstoffenwet was er sprake van een autowrak indien een motorrijtuig technisch gezien een wrak is, tenzij op de wijze, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder 1e en 2e, van de Wegenverkeerswet (WVW) het bij het motorrijtuig behorende kenteken en een geldig kentekenbewijs gevoerd worden. Dit hield in dat een auto die in technische zin volkomen ongeschikt was om nog op de weg te worden gebruikt, toch niet als wrak bestempeld kon worden zolang het kenteken nog werd gevoerd. Dit heeft geleid tot problemen met betrekking tot het onderscheid tussen motorvoertuigen en autowrakken. Ook de regelgeving met betrekking tot het handelaarskenteken leek zich te lenen voor het gebruik maken van dat kenteken voor een ander doel dan waarvoor het bedoeld was. Door het handelaarskenteken te voeren probeerde men zich in sommige gevallen te onttrekken aan de in de Afvalstoffenwet gestelde vergunningplicht. Een bij het handelaarskenteken behorend kentekenbewijs is geen geldig kentekenbewijs voor autowrakken die op enig moment in een inrichting aanwezig zijn. Dit laatste geldt niet als een handelaarskenteken is aangebracht op een motorrijtuig dat deel uitmaakt van de voorraad van een reparatie- of verhandelbedrijf, vallende onder categorie 13 van bijlage I van het Inrichtingen- en vergunningbesluit milieubeheer. In deze gevallen mag het handelaarskenteken uitsluitend gebruikt worden voor het doel waarvoor het bestemd is.

Bovenstaande handhavingsproblemen rond het kenteken criterium in de wettelijke definitie van autowrakken hebben geleid tot een herbezinning op beide elementen uit het autowrakkenvraagstuk in het kader van de totstandkoming van het hoofdstuk Afvalstoffen van de Wet milieubeheer. In de volgende paragraaf wordt uiteengezet via welke stappen de herbezinning op het kenteken criterium heeft geleid tot het onderhavige besluit.

#### **5. Mogelijk alternatief voor het kenteken criterium in toekomstige regelgeving**

Hierboven is inzichtelijk gemaakt waarom er twijfel bestaat over de werkbaarheid van het kenteken criterium. Toch kunnen deze overwegingen op zich niet zonder meer leiden tot de conclusie dat het kenteken criterium nu al dient te worden verlaten.

Na de voorpublicatie in de Staatscourant werd in elk geval duidelijk dat het voorstel om voor de definitieve regeling aansluiting te zoeken bij mogelijkheden die de nieuwe sloopregeling in het op de nieuwe WVW te baseren Kentekenreglement biedt, onvoldoende draagvlak kon vinden. Een dergelijke sloopregeling zou namelijk een te beperkte reikwijdte hebben. Deze zou slechts de erkenning betreffen van autoslopers die in aanmerking komen voor het doen van sloopmeldingen. De doelgroep in het kader van het onderhavige besluit is groter. Deze omvat bijvoorbeeld mede de autoherstelbedrijven.

Overigens werden wel alternatieve voorstellen gedaan. Deze kwamen erop neer dat als autowrakken moesten worden beschouwd motorrijtuigen op meer dan twee wielen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeren, tenzij degene die zo'n rijtuig onder zich heeft, aantoonde dat hij het onder zich heeft met de bedoeling het zodanig te herstellen dat het (weer) voldoet aan de bij of krachtens de WVW te stellen eisen. In dit verband zou het verstrijken van een bepaalde termijn zonder dat aan het desbetreffende motorrijtuig herstelwerkzaamheden hebben plaatsgevonden, erop duiden dat het niet meer zal worden hersteld, waardoor er alsnog sprake is van

een autowrak. In dit kader werd geopteerd voor het voorschrijven van een registratiesysteem. Met zo'n systeem zou kunnen worden aangetoond hoelang iemand een «autowrak» onder zich heeft.

Hoewel deze voorgestelde regeling zeker waardevolle elementen bevat, is zij niet opgenomen in het onderhavige besluit. Een aantal punten, met name ten aanzien van de handhaafbaarheid behoeft nadere overweging. Nader overleg kan er echter zeker toe leiden dat uiteindelijk gekozen gaat worden voor een regeling op basis van de gedane voorstellen. Teneinde de beoogde inwerkingtredingsdatum van de Wet milieubeheer (afvalstoffen) – 1 januari 1994 – niet in gevaar te brengen, is in het onderhavige besluit voorlopig gekozen voor het continueren van het kentekenvereiste.

De gekozen constructie is in de huidige constellatie de meest wenselijke. Door het kentekencriterium in het onderhavige besluit nog te hanteren, wordt voorkomen dat provincies, handhavers en autosloopbedrijven in korte tijd worden geconfronteerd met drie verschillende regimes: de definitie in de Afvalstoffenwet met daarin het kentekencriterium; vervolgens een «tussendefinitie» en ten slotte een definitie in een op de Wet milieubeheer gebaseerde algemene maatregel van bestuur met daarin opgenomen een nieuw inhoudelijk criterium.

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