

---

## 564

### **Besluit van 9 december 2003, houdende vaststelling van regels met betrekking tot het beheer van autobanden, alsmede wijziging van een aantal besluiten in verband met het schrappen van bepalingen met betrekking tot de in afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure (Besluit beheer autobanden)**

---

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 10 juni 2003, nr. MJZ2003048943, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Gelet op artikel 5, eerste lid, van richtlijn nr. 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PbEG L 269) en de artikelen 10.15, eerste lid, en 10.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer;

De Raad van State gehoord (advies van 8 augustus 2003, nr. W08.03.0214/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 3 december 2003, nr. MJZ 2003120206, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### *§ 1. Algemene bepalingen*

#### **Artikel 1**

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. voertuig: voertuig als bedoeld in:
  - 1°. artikel 1.1, onder h, onderdeel 2, van het Voertuigreglement met een maximum gewicht van ten hoogste 3500 kilogram, of
  - 2°. artikel 1.1, onder at, van het Voertuigreglement;
- b. aanhangwagen: vervoermiddel dat bestemd is om te worden voortbewogen door een voertuig;
- c. autobanden: banden die bestemd zijn voor voertuigen of aanhangwagens;
- d. de producent: degene onder wiens verantwoordelijkheid in de

uitoefening van zijn beroep of bedrijf autobanden worden vervaardigd en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld;

e. de importeur: degene onder wiens verantwoordelijkheid in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf autobanden binnen Nederlands grondgebied worden gebracht en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld;

f. terugwinning van energie: gebruik van brandbare afvalstoffen om energie op te wekken door directe verbranding met of zonder andere afvalstoffen, en met terugwinning van de als gevolg daarvan opgewekte warmte;

g. hergebruiken als materiaal: na een be- of verwerking opnieuw gebruiken van materialen van autobanden voor hetzelfde doel als waarvoor ze zijn ontworpen, of voor andere doeleinden, daaronder niet begrepen terugwinning van energie.

## **Artikel 2**

1. Dit besluit is niet van toepassing op degene onder wiens verantwoordelijkheid in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf voertuigen worden vervaardigd dan wel binnen Nederlands grondgebied worden gebracht, en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld, voorzover het betreft de aan deze voertuigen gemonteerde autobanden.

2. De artikelen 3 en 4 zijn niet van toepassing op degene onder wiens verantwoordelijkheid in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf aanhangwagens worden vervaardigd dan wel binnen Nederlands grondgebied worden gebracht, en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld, voorzover het betreft de aan deze aanhangwagens gemonteerde autobanden.

### *§ 2. Inname en verwerking*

## **Artikel 3**

1. Degene die in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf autobanden aan een ander ter beschikking stelt, draagt er zorg voor dat bij het ter beschikking stellen van een autoband een na gebruik vrijgekomen autoband die hem wordt aangeboden, ten minste om niet wordt ingenomen.

2. De in het eerste lid bedoelde persoon registreert het aantal door hem ingenomen gebruikte autobanden.

## **Artikel 4**

1. De producent of importeur draagt er zorg voor dat van elke door of namens een gemeente aan hem aangeboden partij autobanden ten minste een hoeveelheid wordt ingenomen die overeenkomt met zijn gemiddelde procentuele aandeel in de Nederlandse markt van nieuwe autobanden in de drie kalenderjaren voorafgaand aan het jaar van inname.

2. De inname, bedoeld in het eerste lid, vindt plaats:

- a. ten minste om niet;
- b. vanaf een ingevolge artikel 10.22, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer ter beschikking gestelde plaats, en
- c. binnen negen weken nadat de autobanden door of namens de gemeente zijn aangeboden.

3. Ter uitvoering van het eerste lid deelt de producent of importeur jaarlijks voor 1 april aan de gemeenten mede wat zijn gemiddelde procentuele aandeel in de Nederlandse markt van nieuwe autobanden, berekend over de drie voorafgaande kalenderjaren, is, alsmede de naam

en het adres van de persoon met wie contact kan worden opgenomen voor aanbidding van autobanden.

#### **Artikel 5**

Degene onder wiens verantwoordelijkheid in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf aanhangwagens worden vervaardigd dan wel binnen Nederlands grondgebied worden gebracht, en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld, draagt er zorg voor dat de autobanden die onderdeel uitmaken van een door hem aan een ander ter beschikking gestelde aanhangwagen bij de afdanking van die aanhangwagen ten minste om niet worden ingenomen.

#### **Artikel 6**

De producent of importeur draagt er zorg voor dat de door hem ingenomen autobanden nuttig worden toegepast en van die autobanden vanaf 1 januari 2005 ten minste 20 gewichtsprocent als materiaal wordt hergebruikt.

#### *§ 3. Melding en verslaglegging*

#### **Artikel 7**

1. De producent of importeur doet binnen vier weken nadat dit besluit op hem van toepassing is geworden, aan Onze Minister een melding over de wijze waarop hij uitvoering zal geven aan de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 3, 4 en 6, op een daartoe door Onze Minister vastgesteld formulier.

2. De melding, bedoeld in het eerste lid, vindt vervolgens om de vijf jaar plaats.

#### **Artikel 8**

De producent of importeur zendt voor 1 augustus 2004 en vervolgens elk jaar voor 1 augustus aan Onze Minister een verslag toe over de resultaten in het voorafgaande kalenderjaar op een daartoe door Onze Minister vastgesteld formulier, voorzover hij in dat jaar als producent of importeur werkzaam was.

#### **Artikel 9**

De producenten of importeurs kunnen gezamenlijk een melding als bedoeld in artikel 7 doen of een verslag als bedoeld in artikel 8 toezenden.

#### **Artikel 10**

Ten aanzien van personen onder wier verantwoordelijkheid in de uitoefening van hun beroep of bedrijf aanhangwagens worden vervaardigd dan wel binnen Nederlands grondgebied worden gebracht, en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld, zijn de artikelen 7 tot en met 9 van overeenkomstige toepassing voorzover het betreft de verplichting, bedoeld in artikel 5.

#### *§ 4. Slotbepalingen*

#### **Artikel 11**

Artikel 11 van het Besluit beheer wit- en bruingoed<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt.
2. Het derde tot en met vijfde lid worden vernummers tot tweede tot en met vierde lid.

#### **Artikel 12**

Artikel 4 van het Besluit beheer land- en tuinbouwfolie<sup>2</sup> wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt.
2. Het derde tot en met zesde lid worden vernummers tot tweede tot en met vijfde lid.

#### **Artikel 13**

Het Besluit beheer personenwagenbanden<sup>3</sup> wordt ingetrokken.

#### **Artikel 14**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 april 2004.

#### **Artikel 15**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit beheer autobanden.

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

's-Gravenhage, 9 december 2003

Beatrix

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
P. L. B. A. van Geel

Uitgegeven de *negenentwintigste* december 2003

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

<sup>1</sup> Stb. 1998, 238, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 25 augustus 2003, Stb. 360.

<sup>2</sup> Stb. 1996, 584, gewijzigd bij besluit van 9 april 2002, Stb. 189.

<sup>3</sup> Stb. 1995, 248.

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 Staatscourant van 13 januari 2004, nr. 7.

## HOOFDSTUK 1. INLEIDING

Dit besluit vervangt het Besluit beheer personenwagenbanden. Deze vervanging is noodzakelijk omdat in de praktijk is gebleken dat het Besluit beheer personenwagenbanden niet heeft geleid tot realisatie van de beoogde doelstellingen. Het Besluit beheer personenwagenbanden bevatte onvoldoende handvatten om de realisatie van de beoogde beleidsdoelstellingen dichterbij te brengen. Om die reden is gekozen voor het opstellen van een geheel nieuw besluit.

Daarnaast voorziet dit besluit in een wijziging van het Besluit beheer wit- en bruingoed (artikel 11) en het Besluit beheer land- en tuinbouwfolie (artikel 12), in die zin dat de daarin opgenomen bepalingen dat de openbare voorbereidingsprocedure, zoals omschreven in afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht, van toepassing is op besluiten met betrekking tot de instemming met een mededeling als bedoeld in die algemene maatregelen van bestuur, zijn geschrapt.

Het onderhavige besluit zal drie jaar na de inwerkingtreding ervan worden geëvalueerd.

## HOOFDSTUK 2. HISTORIE

Op 1 september 1995 is met de inwerkingtreding van het Besluit beheer personenwagenbanden een producentenverantwoordelijkheid met betrekking tot de inname en verwerking van autobanden ingevoerd. Dat besluit leidde tot de volgende inname- en verwerkingsstructuren.

De producenten en importeurs van motorrijtuigen of aanhangwagens, verenigd in de Vereniging «De Nederlandse Rijwiel- en Automobiel-Industrie» (hierna: RAI-Vereniging), hadden zich voor de uitvoering van de krachtens het Besluit beheer personenwagenbanden voor hen geldende verplichtingen aangesloten bij het vrijwillige inname- en verwerkingsstelsel voor autowrakken, zoals beheerd door Auto Recycling Nederland BV (hierna: ARN). Dit stelsel garandeerde de ontdoener van een autowrak dat dit autowrak ten minste zonder kosten kon worden afgegeven en milieuhygiënisch verantwoord werd verwerkt. Deze structuur was gebaseerd op een stelsel van verwijderingsbijdragen en -vergoedingen (thans genoemd: afvalbeheersbijdragen en -vergoedingen), zodat aan de laatste eigenaar/gebruiker op het moment van afdanking van zijn auto geen kosten in rekening werden gebracht voor de inname en verwerking van het autowrak en de daarin aanwezige onderdelen en materialen, waaronder autobanden.

De producenten en importeurs van personenwagenbanden, verenigd in de Vereniging Band en Milieu (hierna: Vereniging BEM), hebben een inname- en verwerkingsstructuur opgezet waarbij de garage- en bandenservicebedrijven de bij vervanging vrijkomende autobanden innemen en de klant daarvoor een tarief in rekening brengen. De Vereniging BEM heeft getracht garage- en bandenservicebedrijven te stimuleren om ingenomen gebruikte autobanden af te geven aan door de Vereniging BEM erkende, gecertificeerde bandeninzamelbedrijven. De Vereniging BEM ging er bij het opzetten van de inname- en verwerkingsstructuur van uit dat deze twintig bandeninzamelbedrijven de ingenomen gebruikte autobanden op marktconforme basis zouden sorteren en voor verwerking zouden afvoeren.

Deze systemen hebben niet kunnen voorkomen dat er met regelmaat illegale dumpingen plaatsvonden. De afgelopen jaren is het in toenemende mate voorgevallen dat er grote partijen gebruikte autobanden onbeheerd werden achtergelaten. Malafide inzamelaars zamelden gebruikte autobanden in en ontvingen daarvoor van de ontdoeners een vergoeding, waarna zij – met behoud van het geld – de opgeslagen autobanden onbeheerd achterlieten. Hierdoor zijn gemeenten en provincies ertoe gedwongen de afvoer en verwerking van deze autobanden te organiseren en te financieren, wat afbreuk doet aan het principe van producentenverantwoordelijkheid.

Mede naar aanleiding van een brief van 27 januari 2000 van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (kenmerk VROM-2000-43) heeft in de eerste helft van 2000 een aantal gesprekken plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Interprovinciaal Overleg en de bandensector (de Vereniging BEM en de Bedrijfstakorganisatie voor de Banden- en Wielenbranche VACO) over deze problematiek. Naar aanleiding van deze gesprekken heeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zich op het standpunt gesteld dat aanpassing van het Besluit beheer personenwagenbanden de beste garantie biedt voor een structurele oplossing van deze problematiek. Indien gebruikte autobanden (ten minste) zonder kosten door een ontdoener kunnen worden afgegeven, is de verwachting dat hierdoor geen aanleiding meer bestaat voor ontdoeners om zich illegaal van gebruikte autobanden te ontdoen of om deze tegen betaling mee te geven aan malafide inzamelaars. De financiële prikkel tot illegaal gedrag is dan verdwenen.

Naast het voorkomen van illegale dumpingen zijn bovendien de in de nota van toelichting bij het Besluit beheer personenwagenbanden genoemde streefpercentages met betrekking tot hergebruik en nuttige toepassing (60% producthergebruik, ten minste 20% materiaalhergebruik en ten hoogste 20% verbranding met energierterugwinning) niet gerealiseerd. De afgelopen jaren lag het producthergebruik tussen de 40% en 50%, schommelde het materiaalhergebruik tussen de 3% en 15% en is circa 45% ingezet in cementovens en elektriciteitscentrales. Door financiële en markteconomische factoren zijn product- en materiaalhergebruik niet op marktconforme wijze van de grond gekomen. Product- en materiaalhergebruik zijn zelfs afgenomen ten gunste van verbranding met energierterugwinning (inzet als brandstof in cementovens en elektriciteitscentrales). Tot nu toe werden voornamelijk laagwaardige technologieën voor materiaalhergebruik toegepast. Initiatieven voor het toepassen van nieuwe technologieën in de praktijk kwamen niet van de grond omdat ze duurder zijn dan verbranding met energierterugwinning. Daarnaast zijn er grote bergen schrotbanden ontstaan, die steeds moeilijker zijn af te zetten. In de praktijk is het niet mogelijk gebleken om op grond van het Besluit beheer personenwagenbanden de hiervoor beschreven situatie te verbeteren.

Als gevolg van het onderhavige besluit zijn producenten en importeurs financieel verantwoordelijk voor de inname en verwerking van afgedankte autobanden. Hierdoor ontstaat een systeem met meer financiële ruimte om materiaalhergebruik van de grond te krijgen. Daarnaast zullen naar verwachting ook hoogwaardiger technologieën, zoals bijvoorbeeld inzet van materiaal van afgedankte banden bij de productie van nieuwe banden, worden toegepast in de praktijk.

## HOOFDSTUK 3. INHOUD OP HOOFDLIJNEN

### *§ 3.1. Doelstelling*

Dit besluit voorziet in de concrete invulling van de producentenverantwoordelijkheid. De producent of importeur die verantwoordelijk is voor het op de markt zetten van een autoband is verantwoordelijk voor de milieuverantwoorde inname en verwerking van zijn product in het afvalstadium. Er wordt een zodanige verdeling van taken en verantwoordelijkheden voorgestaan tussen consumenten, garagebedrijven en soortgelijke bedrijven, producenten en importeurs en gemeenten, dat een verantwoord beheer van afgedankte autobanden mogelijk wordt.

### *§ 3.2. Reikwijdte*

Dit besluit heeft betrekking op de autobanden van personenauto's en lichte bedrijfsauto's (artikel 3, eerste lid), de autobanden bij gemeenten (artikel 4, eerste lid,) en op autobanden van aanhangwagens die vrijkomen bij het buiten gebruik stellen van aanhangwagens (artikel 5). Het Besluit beheer personenwagenbanden had, in tegenstelling tot het onderhavige besluit, aanvankelijk ook betrekking op autobanden die als onderdeel van een autowrak in het afvalstadium terecht komen. Deze laatste categorie autobanden, valt vanaf 2 juli 2002 onder de reikwijdte van het Besluit beheer autowrakken.

### *§ 3.3. Verplichtingen van de producent of importeur van autobanden*

Een producent of importeur zal via twee stromen afgedankte autobanden in moeten nemen. Op grond van artikel 3, eerste lid, van het onderhavige besluit dient de producent of importeur bij verkoop van autobanden, eenzelfde aantal afgedankte banden in te nemen. Daarnaast zal de producent of importeur afgedankte autobanden in moeten nemen van gemeenten (artikel 4). De hoeveelheid autobanden die een producent of importeur van een gemeente moet innemen, is gerelateerd aan zijn procentuele marktaandeel. De verplichting tot inname van autobanden is niet merkgebonden.

Op grond van artikel 6 van dit besluit is de producent of importeur verantwoordelijk voor de nuttige toepassing, waaronder minimaal 20% materiaalhergebruik, van de ingenomen autobanden. Dit betekent dat de producent of importeur niet alleen verantwoordelijk is voor de organisatie van de inname en verwerking, maar ook voor de financiering hiervan. De financiering van de beheersstructuur kan op verschillende manieren plaatsvinden, en is ter bepaling aan de producent of importeur. Zo is het mogelijk om de kosten van het beheer uit de kostprijs van de nieuwe autobanden te betalen. Ook is het mogelijk om een afvalbeheersbijdrage te heffen op elke nieuw op de markt gebrachte autoband. Verder zijn er nog andere mogelijkheden, zoals een retourpremie- of een statiegeldsysteem. Het staat de producent of importeur vrij om de financiering van de inname en verwerking van afgedankte autobanden naar eigen inzicht en zo efficiënt mogelijk vorm te geven.

In dit besluit is geen percentage opgenomen voor producthergebruik. Autobanden met een positieve economische waarde zullen naar verwachting niet in de door producenten en importeurs opgezette beheersstructuren terecht komen. Dergelijke banden zullen naar verwachting als tweedehands product terecht komen bij een nieuwe gebruiker. De mate waarin producthergebruik wordt gerealiseerd, is afhankelijk van tal van factoren waarop de producent of importeur geen invloed heeft.

Op grond van artikel 7 van het onderhavige besluit zal de producent of importeur in een melding aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer moeten aangeven hoe de inname- en verwerkingsstructuur en de financiering daarvan vorm zullen krijgen. Hiervoor zal door de minister een formulier worden vastgesteld. Hierdoor wordt zicht gehouden op de wijze waarop producenten en importeurs met de uitvoering van dit besluit omgaan. Deze melding wordt overigens niet gevolgd door een goedkeuringsprocedure, zoals deze in het Besluit beheer personenwagbanden werd toegepast op de mededeling. Uit het oogpunt van efficiency en lastenvermindering is gekozen voor het vervangen van de mededelingsplicht en de daarbij behorende goedkeuringsprocedure door een meldingsplicht. Verder moet op grond van artikel 8 van dit besluit jaarlijks verslag op een daartoe vastgesteld formulier worden uitgebracht over de uitvoering van de in de melding aangekondigde maatregelen en de daarmee behaalde resultaten.

Het staat de producenten en importeurs vrij om de verplichtingen van dit besluit individueel dan wel collectief uit te voeren. Een collectief systeem heeft als voordeel dat het opzetten en uitvoeren van een gezamenlijke inname- en verwerkingsstructuur, effectiever en kostenbesparend kan werken. Zeker bij de uitvoering van artikel 4 van dit besluit (de inname van autobanden bij gemeenten) is een kostenvoordeel te behalen bij een collectieve aanpak. Daarbij is het mogelijk dat meerdere, naast elkaar opererende collectieve inname- en verwerkingsstructuren gesteld krachtens dit besluit, is het denkbaar dat de producent of importeur afspraken maakt of gedragingen vertoont die onder het verbod van artikel 6 van de Mededingingswet kunnen vallen en waarvoor mogelijk op grond van artikel 17 van die wet ontheffing kan worden gevraagd. De Nederlandse mededingingsautoriteit (Nma) is belast met de uitvoering en handhaving van de Mededingingswet. Het is aan de directeur-generaal Nma om te beoordelen of een systeem aan de mededingingsregels voldoet.

#### *§ 3.4. Verplichtingen van de overige ondernemers in de autobandenbranche*

Op grond van artikel 3, eerste lid, van dit besluit zijn alle ondernemers die autobanden aan een ander ter beschikking stellen, met uitzondering van producenten en importeurs van aanhangwagens, verplicht bij het ter beschikking stellen van een autoband, een gebruikte autoband (ongeacht het merk) terug te nemen zonder dat daarvoor kosten berekend worden. Vanzelfsprekend kunnen deze bedrijven, eveneens op grond van artikel 3 van dit besluit, de bij hen ingeleverde afgedankte autobanden ook weer kwijt aan degene van wie zij hun nieuwe autobanden betrekken, bijvoorbeeld aan de bandengroothandel of de producent of importeur. Op deze wijze komen de afgedankte autobanden vanzelf terecht bij de bovenste schakel in de keten: de producent of importeur van autobanden.

Om de handhaving van dit besluit mogelijk te maken, zijn de ondernemers waarvoor de in artikel 3, eerste lid, bedoelde verplichting geldt, ingevolge het tweede lid van dat artikel verplicht het aantal door hen ingenomen gebruikte autobanden te registeren. Voor de overige gegevens zullen de handhavers gebruik maken van de reeds aanwezige administratie, zoals de in- en verkoopadministratie.

#### *§ 3.5. Producenten en importeurs van aanhangwagens*

Het onderhavige besluit voorziet in de invoering van producentenverantwoordelijkheid voor autobanden. De praktijk leert dat veel aanhang-



wagens van hetzelfde type autoband worden voorzien als personenauto's. Om de regelgeving controleerbaar en handhaafbaar te maken, is het vereist dat banden die niet te onderscheiden zijn van banden die onder een personenwagen gemonteerd worden, ook onder deze regelgeving vallen. Dit betekent dat banden van aanhangwagens ook onder de reikwijdte van deze regelgeving zijn gebracht. Om de innameketen van afgedankte autobanden sluitend te maken en de inname van alle autobanden te garanderen, is aan de importeurs en producenten van aanhangwagens de verplichting opgelegd om zorg te dragen voor de inname van de autobanden die op het moment van afdanking van de aanhangwagen aan deze wagen zijn gemonteerd. Deze banden komen immers niet terug in het kader van de «oud-voor-nieuw» bepaling van artikel 3 omdat niet iedereen bij afdanking van een aanhangwagen een nieuwe zal kopen. Ook zullen deze banden in de meeste gevallen niet bij de gemeente worden ingeleverd aangezien veelal de hele aanhangwagen wordt afgedankt. Daarom voorziet het onderhavige besluit in een innameverplichting van deze banden voor producenten en importeurs van aanhangwagens (artikel 5).

Producenten of importeurs van aanhangwagens zijn tevens producent of importeur van autobanden indien zij of de aanhangwagen importeren (en daarmee ook importeur van de aan de aanhangwagen gemonteerde autobanden zijn) of deze aanhangwagen assembleren waarbij banden worden geïmporteerd. Deze producenten en importeurs van aanhangwagens moeten – naast de verplichting uit artikel 5 – ook voldoen aan de meldings- en verslagleggingsplicht, zoals vastgelegd in artikel 7 onderscheidenlijk 8 van dit besluit.

### *§ 3.6. Rol van gemeenten*

Ondanks artikel 3 van dit besluit blijft het denkbaar dat afgedankte autobanden niet bij garage- of bandenservicebedrijven terecht komen. Het kan zijn dat een autoband onbeheerd in het milieu is achtergelaten en door een gemeente (of door de beheerder van bijvoorbeeld een weg of park) wordt opgeruimd. De gemeente is verantwoordelijk voor de inname van banden die afkomstig zijn van particuliere huishoudens (artikel 10.22 van de Wet milieubeheer). Op grond van dit besluit kunnen gemeenten de door hen ingenomen afgedankte autobanden afgeven aan de producenten en importeurs van autobanden (artikel 4, eerste lid). Gemeenten kunnen daarbij uiteraard samenwerken en bovengemeentelijke voorzieningen treffen. De producent of importeur moet deze banden ten minste om niet innemen.

Het kan ook zijn dat de ontdoener van een autoband (bijvoorbeeld een agrariër of een beheerder van een kinderspeelplaats of jachthaven) geen nieuwe autoband aanschafft, zodat geen gebruik gemaakt kan worden van de oud-voor-nieuw-regeling. Als de afgedankte autoband wordt aangemerkt als bedrijfsafvalstof is de ontdoener verantwoordelijk voor de afgifte.

### *§ 3.7. Historische voorraad*

De verplichting tot de inname van afgedankte autobanden, bedoeld in de artikelen 3 tot en met 5, van dit besluit geldt vanaf de datum van de inwerkingtreding van dit besluit. Degene die na die datum een autoband afneemt, kan een oude autoband, ongeacht wanneer die door hem is ingenomen, zonder kosten afgeven. Indien een ontdoener, bijvoorbeeld als gevolg van een voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit opgebouwde voorraad afgedankte banden, meer afgedankte autobanden heeft dan dat hij nieuwe autobanden afneemt, dan is die ontdoener, net als in de situatie voor de inwerkingtreding van dit besluit in financieel en

organisatorisch opzicht verantwoordelijk voor de afgifte en verwerking van de autobanden die hij niet kosteloos kan afgeven.

Ingevolge artikel 4 van dit besluit kunnen gemeenten vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit alle door hen ingezamelde of ingenomen gebruikte autobanden zonder kosten afgeven aan de producenten of importeurs van autobanden. Het is daarbij niet van belang of die autobanden voor of na de datum van inwerkingtreding van dit besluit door of namens de gemeenten zijn ingezameld of ingenomen.

#### **HOOFDSTUK 4. WIJZE VAN UITVOERING EN UITVOERBAARHEID VAN DE VERPLICHTINGEN**

##### *§ 4.1. Producenten en importeurs*

Een producent of importeur dient binnen vier weken nadat dit besluit op hem van toepassing is geworden in een melding aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan te geven hoe hij invulling geeft aan de verplichtingen die voor hem voortvloeien uit dit besluit (artikel 7). Tevens dient hij jaarlijks aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te rapporteren over de uitvoering van deze verplichtingen (artikel 8).

Producenten en importeurs kunnen ervoor kiezen individueel dan wel gezamenlijk uitvoering te geven aan de verplichtingen die voortvloeien uit dit besluit. Een gezamenlijke uitvoering zal de uitvoerbaarheid van dit besluit ten goede komen. Indien producenten en importeurs kiezen voor een gezamenlijke aanpak, dan kunnen zij gezamenlijk een melding doen en gezamenlijk rapporteren (artikel 9).

Omdat de producenten en importeurs van autobanden zich naar aanleiding van het Besluit beheer personenwagenbanden reeds hebben georganiseerd in de Vereniging BEM en dit besluit uitgaat van een niet-merkgebonden terugnameplicht, is de verwachting dat producenten en importeurs hun samenwerking in dit verband zullen voortzetten en kiezen voor een gezamenlijke uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit dit besluit.

Om aan de verplichtingen te kunnen voldoen, zullen producenten en importeurs waarschijnlijk (contractuele) afspraken maken met bandeninzamelbedrijven voor de inzameling en het transport van gebruikte autobanden bij garage- en bandenservicebedrijven en met verwerkers voor de verwerking van de ingezamelde autobanden. Om te kunnen weten hoeveel autobanden er in het kader van de oud- voor-nieuw-regeling moeten worden ingenomen, zullen de producenten en importeurs samen met de garage- en bandenservicebedrijven een monitoring- en controlesysteem moeten opzetten en onderhouden.

Verder zullen producenten en importeurs afspraken moeten maken met gemeenten over de wijze van inname, sortering, opslag en afvoer van door de gemeenten van particulieren ingenomen autobanden of van onbeheerd achtergelaten autobanden. Omdat de hoeveelheid gebruikte autobanden die producenten en importeurs kosteloos van gemeenten moeten innemen, is gerelateerd aan hun procentuele marktaandeel (artikel 4) is ook hier een monitoring- en controlesysteem van groot belang.

Elke keer dat een gemeente een partij gebruikte autobanden aan een producent of importeur aanbiedt, is die producent of importeur gehouden zijn aandeel daarvan in te nemen. In absolute aantallen is deze inname-

plicht vanaf gemeenten niet begrensd. Het is niet gewenst dat een gemeente een producent of importeur zeer frequent voor kleine hoeveelheden autobanden benadert. Mede om die reden is in artikel 4, tweede lid, onder c, van dat besluit gekozen voor een wat langere termijn. De praktijk zou gebaat zijn bij een gezamenlijke uitvoering van de in artikel 4 opgenomen verplichtingen door de producenten en importeurs. Vanuit een collectief systeem kunnen dan afspraken gemaakt worden met de gemeenten. Gemeenten kunnen de bij hen aanwezige gebruikte autobanden dan bijvoorbeeld melden bij de uitvoeringsorganisatie van dat collectieve systeem, die vervolgens zorg draagt voor de inname en de daarmee gemoeide kosten doorberekent naar de producenten en importeurs naar gelang hun marktaandeel.

Om de uitvoerbaarheid van artikel 4 van dit besluit te vergroten, is overwogen om in dit artikel een merkgebonden innameplicht op te nemen. Met een merkgebonden innameplicht zou de frequentie waarmee gemeenten gebruikte autobanden aan een producent of importeur aanbieden naar verwachting verminderd worden en zou de hoeveelheid gebruikte autobanden die een producent of importeur van gemeenten moet innemen, begrensd zijn. Echter, een merkgebonden innameplicht blijkt moeilijk uitvoerbaar; de gemeenten zouden de gebruikte autobanden dan naar merk moeten sorteren en bovendien kunnen banden van een bepaald merk door verschillende producenten of importeurs op de markt zijn gebracht.

Op grond van artikel 5 van het onderhavige besluit moeten de producenten en importeurs van aanhangwagens er voor zorgen dat de aan afgedankte aanhangwagens gemonteerde autobanden kosteloos kunnen worden ingenomen. Deze producenten en importeurs kunnen onderling samenwerken of samenwerking zoeken met de producenten en importeurs van autobanden of de inzamelaars of verwerkers van afgedankte aanhangwagens, of zich wellicht aansluiten bij een mogelijk door hen te vormen collectieve organisatie.

Producenten en importeurs van autobanden zijn verplicht om 20% van de door hen ingenomen gebruikte autobanden als materiaal te (laten) hergebruiken. Hiertoe zullen zij contracten moeten sluiten met verwerkers van gebruikte autobanden. Er zijn tal van initiatieven op dit vlak die evenwel niet van de grond komen vanwege het gebrek aan financiering. De producenten en importeurs zullen derhalve de nodige maatregelen moeten treffen om het materiaalhergebruik van gebruikte autobanden verder van de grond te krijgen. Door bijvoorbeeld het heffen van een afvalbeheersbijdrage op elke nieuw op de markt gebrachte autoband kunnen zij de middelen genereren om materiaalhergebruik van gebruikte autobanden mogelijk te maken. De noodzakelijke verwerkingscapaciteit zal zich aanpassen aan de vraag.

#### *§ 4.2. Andere ondernemingen in de autobandenbranche*

Handelaren, garages, bandenservicebedrijven en dergelijke zijn verplicht om bij het aan een ander ter beschikking stellen van autobanden ten minste evenveel gebruikte autobanden kosteloos in te nemen. Zij kunnen de ingenomen autobanden op hun beurt kosteloos afgeven aan hun leveranciers van autobanden.

## HOOFDSTUK 5. HANDHAVING EN HANDHAAFBAARHEID VAN DE VERPLICHTINGEN

### *§ 5.1. Algemeen*

Dit besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer. De handhaving van het besluit kan zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk plaatsvinden. Bij bestuursrechtelijke handhaving kan gebruik worden gemaakt van het instrumentarium van hoofdstuk 18 van de Wet milieubeheer, zoals bestuursdwang of het opleggen van een dwangsom. Krachtens de Wet op de economische delicten zijn overtredingen van dit besluit strafbaar. Op grond van die wet kunnen bijvoorbeeld geldboetes worden opgelegd of een onderneming worden stilgelegd.

Toezicht op de naleving van dit besluit en de bestuursrechtelijke handhaving zijn verantwoordelijkheden van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De uitvoering daarvan is gemandateerd aan de VROM-Inspectie. Bij de bestuursrechtelijke handhaving kan in het kader van het toezicht inzage worden gevraagd in boeken en andere bescheiden. De strafrechtelijke vervolging geschiedt door het Openbaar Ministerie, mogelijk op voorstel van de VROM-Inspectie. De administratie wordt op verzoek van een met de toezicht op de naleving van dit besluit belaste ambtenaar aan hem ter beschikking gesteld. Artikel 5:17 van de Algemene wet bestuursrecht voorziet in die bevoegdheid.

De artikelen 3 tot en met 8 en 10 van dit besluit bevatten concreet meetbare verplichtingen. Achteraf kan gecontroleerd worden of aan die verplichtingen is voldaan. In de artikelen 3 tot en met 6 van dit besluit is de samenstelling «draagt er zorg voor dat» gekozen om duidelijk te maken dat de geadresseerde de uitvoering van de desbetreffende verplichting niet per definitie zelf ter hand hoeft te nemen, maar deze kan uitbesteden aan een ander. Zo hoeft een producent of importeur niet zelf fysiek gebruikte autobanden in te nemen en op te slaan, maar kan hij de inname en verwerking uitbesteden aan een persoon die dat namens hem doet.

In het navolgende zal op de handhaving en handhaafbaarheid van de afzonderlijke verplichtingen worden ingegaan. Artikel 3 van dit besluit richt zich tot alle ondernemingen in de autobandensector, inclusief de producenten en importeurs van autobanden, niet zijnde de producenten en importeurs van aanhangwagens. De artikelen 6 tot en met 8 van dit besluit richten zich tot alle producenten en importeurs van autobanden. Artikel 4 richt zich tot de producenten en importeurs van autobanden, niet zijnde de producenten en importeurs van aanhangwagens waaraan autobanden zijn gemonteerd. De artikelen 5 en 10 van dit besluit richten zich tot de producenten en importeurs van aanhangwagens.

### *§ 5.2. Regels met betrekking tot inname van gebruikte banden (artikel 3)*

Een ieder die een autoband aan een ander ter beschikking stelt, moet een hem aangeboden gebruikte autoband ten minste om niet innemen. Degene die een gebruikte autoband om niet heeft ingenomen kan die gebruikte autoband vervolgens weer om niet afgeven aan degene van wie hij nieuwe autobanden betreft. Uiteindelijk komen de gebruikte autobanden op die manier terecht bij de producenten en importeurs.

Naar verwachting zal de naleving van deze bepaling groot zijn. Zowel de consumenten als alle ondernemingen in de autobandensector hebben (financieel) baat bij een goede naleving van deze bepaling en zullen elkaar daar naar verwachting op aanspreken; alleen bij een goede naleving van

deze verplichting kunnen zij immers hun gebruikte autobanden ten minste om niet afgeven.

De consument zal via gerichte voorlichting op de hoogte worden gebracht van deze bepaling, zodat hij degene van wie hij nieuwe autobanden betreft, kan aanspreken op de verplichting om gebruikte autobanden kosteloos in te nemen. Daarbij zal de consument duidelijk worden gemaakt bij wie zij de niet-naleving van deze verplichting kunnen melden, zodat de VROM-Inspectie hiertegen handhavend kan optreden.

Om de handhaving van deze bepaling door de VROM-Inspectie mogelijk te maken, is in artikel 3, tweede lid, van dit besluit de verplichting opgenomen de aantallen ingenomen gebruikte autobanden te registreren. Op basis van deze registratie en de gegevens uit de reguliere boekhouding kan gecontroleerd worden of de ondernemingen voldoen aan hun verplichtingen.

Ingeval van handhaving bij een producent of importeur biedt bovendien het jaarverslag, bedoeld in artikel 8, van dit besluit een handvat voor deze controle. Het feit dat gebruikte autobanden in Nederland kosteloos kunnen worden afgegeven, zou ertoe kunnen leiden dat afgedankte autobanden vanuit het buitenland naar Nederland gebracht worden. Doordat de kosteloze inname is gekoppeld aan een oud-voor-nieuwregeling, is de kans hierop echter klein. Ook hier biedt de reguliere boekhouding aangevuld met de registratie van ingenomen gebruikte banden een handvat voor controle en handhaving. De oud-voor-nieuwregeling zou te omzeilen zijn door afgedankte autobanden uit het buitenland naar gemeentelijke milieustations te brengen of illegaal in Nederland te dumpen. Gemeentelijke milieustations zullen echter geen grote partijen afgedankte autobanden accepteren, omdat zij alleen gebruikte autobanden van particuliere huishoudens innemen. Bovendien zullen grote of stelselmatige, illegale dumpingen direct opvallen en onderwerp zijn van handhaving.

#### *§ 5.3. De inname vanaf gemeenten (artikel 4)*

Het risico dat producenten en importeurs de verplichting, bedoeld in artikel 4, van dit besluit niet of onvoldoende naleven, is klein omdat gemeenten de producenten en importeurs op (volledige) naleving van deze verplichting zullen aanspreken. Als gevolg van artikel 4, derde lid, van dit besluit hebben zij hiervoor de benodigde gegevens in handen. Ook de VROM-Inspectie kan ingevolge de artikelen 3, tweede lid, 7 en 8 van dit besluit gegevens in handen krijgen om de naleving van deze verplichting te handhaven. Overigens is te verwachten dat de producenten en importeurs elkaar ook onderling op de juistheid van de opgegeven cijfers zullen aanspreken. Zij hebben daar immers zelf (financieel) belang bij.

Voorop staat dat een producent of importeur de door of namens de gemeenten aangeboden banden altijd moet accepteren tot een hoeveelheid die overeenkomt met zijn marktaandeel. Wanneer een producent een marktaandeel van 20% heeft en een gemeente over 1000 gebruikte banden beschikt, dan moet die producent er dus 200 afnemen. In dat opzicht is zijn «quotum» dus nooit vol. Ten aanzien van dit punt is niet zozeer de handhaafbaarheid een probleem, maar vooral de uitvoerbaarheid. Op dit laatste punt is ingegaan in hoofdstuk 4 van deze nota van toelichting, waarbij is aangegeven dat het vanuit een oogpunt van uitvoerbaarheid wenselijk is dat de producenten en importeurs collectief uitvoering geven aan artikel 4.

#### *§ 5.4. Inname van gebruikte banden van aanhangwagens (artikel 5)*

De consument zal er via gerichte voorlichting op gewezen worden dat bij de afdanking van zijn aanhangwagen of caravan geen kosten in rekening gebracht mogen worden in verband met de inname en verwerking van de daaronder gemonteerde autobanden. Daarnaast bieden de meldings- en rapportageverplichtingen, bedoeld in artikel 10 van dit besluit, een handvat voor de VROM-Inspectie om artikel 5 te handhaven. Indien daartoe aanleiding is, kan de VROM-Inspectie ook gebruik maken van haar bevoegdheid om op grond van artikel 5:17 van de Algemene wet bestuursrecht inzage te vorderen van de administratie.

#### *§ 5.5. Nuttige toepassing en hergebruik (artikel 6)*

De meldings- en rapportageverplichtingen, bedoeld in artikel 7, onderscheidenlijk artikel 8, van dit besluit bieden (eveneens) een handvat voor de VROM-Inspectie om artikel 6 te handhaven.

#### *§ 5.6. Melding en verslaglegging*

De handhaving van dit besluit zal zich onder andere concentreren op de meldingsverplichting voor producenten en importeurs van autobanden, die in dit besluit als normadressanten zijn aangewezen. Na de inwerking-treding van dit besluit zal worden nagegaan of alle producenten en importeurs van autobanden, dus ook garage- of bandenservicebedrijven of handelaren die zelf rechtstreeks autobanden vanuit het buitenland invoeren (de zogenaamde parallelimporteurs), een melding bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben ingediend. Bij het niet of het niet tijdig indienen van een melding of het indienen van een onvolledige melding zal de VROM-Inspectie handhavend optreden.

Vervolgens zal erop worden toegezien dat de producenten en importeurs van autobanden en producenten en importeurs van aanhangwagens daadwerkelijk uitvoering geven aan de verplichtingen die voor hen voortvloeien uit dit besluit. Dit toezicht vindt plaats aan de hand van onder andere de voor producenten en importeurs verplichte jaarlijkse verslaglegging.

De VROM-Inspectie zal erop toezien dat alle producenten en importeurs van autobanden aan hun meldings- en rapportageverplichtingen voldoen. Zowel met betrekking tot het Besluit beheer personenwagenbanden als met betrekking tot andere soortgelijke besluiten, zoals het Besluit beheer wit- en bruingoed, is gebleken dat producenten en importeurs die een mededeling aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben gedaan en weet hebben van producenten en importeurs die dat niet hebben gedaan, dit laatste aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer doorgeven. De VROM-Inspectie kan daar dan gericht op handhaven.

## **HOOFDSTUK 6. BEDRIJFSEFFECTEN EN ADMINISTRatieve LASTEN**

### *§ 6.1. Bedrijfseffecten*

#### *§ 6.1.1. Omschrijving van de autobandenbranche*

Dit besluit heeft in potentie consequenties voor de volgende (categorieën van) bedrijven:

- a) de enige Nederlandse producent van autobanden (SBI-code 2511);
- b) circa 21 Nederlandse importeurs van autobanden (SBI-code 2511);

- c) circa 13 000 garagebedrijven en aanverwante bedrijven die autobanden verkopen en monteren (SBI-codes 5010 en 5020, voornamelijk 5010.4);
- d) circa 270 bandenservicebedrijven die autobanden verkopen en monteren (SBI-code 5020.2);
- e) circa 295 auto-onderdelenservicebedrijven die naast autobanden ook andere auto-onderdelen verkopen en monteren (SBI-code 5020.1);
- f) circa 275 groothandelaren in autobanden (SBI-code 5030.2);
- g) circa 395 detailhandelaren in auto-onderdelen en accessoires die autobanden verkopen zonder ze te monteren;
- h) circa 24 gespecialiseerde bandeninzamelingsbedrijven (SBI-code 51573)
- i) circa 40 à 50 producenten en importeurs van aanhangwagens.

In het navolgende wordt voornamelijk ingegaan op de consequenties voor de categorieën van bedrijven, bedoeld onder a, b, c, d en h en i. De consequenties voor de overige categorieën van bedrijven zijn vergelijkbaar met die voor de bedrijven, bedoeld onder c en d, maar minder ingrijpend.

Er zijn in Nederland 1 producent en circa 21 importeurs van (losse) autobanden actief. Jaarlijks zetten zij in de Nederlandse vervangingsmarkt circa 5 miljoen (losse) autobanden (circa 32,2 kton) op de markt. Naar schatting wordt nog eens 20% van die hoeveelheid op de markt gebracht door parallelimporteurs. In totaal worden jaarlijks dus ongeveer 6 miljoen losse autobanden (circa 39 kton) nieuw op de Nederlandse vervangingsmarkt gebracht. Daarnaast worden door de producenten van personen- en bestelauto's en aanhangwagens nog eens circa 3 miljoen aan voertuigen en aanhangwagens gemonteerde autobanden (circa 19,5 kton) op de markt gebracht.

Nederland kent circa 13 000 garage- en bandenservicebedrijven. Het overgrote deel van de nieuw in Nederland op de markt gebrachte autobanden wordt via deze bedrijven op de markt gebracht en het overgrote deel van de afgedankte autobanden wordt via deze bedrijven weer ingenomen van de laatste eigenaar/gebruiker. Jaarlijks komen naar schatting 6 miljoen (circa 39 kton) gebruikte autobanden vrij. Het merendeel hiervan (circa 4,5 miljoen gebruikte banden ofwel circa 29 kton) is afkomstig van de vervangingsmarkt bij garage- en bandenservicebedrijven. De rest (circa 1,5 miljoen autobanden of circa 9 kton) komt vrij bij de verwerking van autowrakken bij autodemontagebedrijven.

Naar schatting wordt 90% van de hoeveelheid jaarlijks als afval vrijkomende autobanden gescheiden en op milieuverantwoorde wijze ingenomen en verwerkt. De rest verdwijnt waarschijnlijk met het overige (grof) huishoudelijke afval of bedrijfsafval, vindt direct een toepassing (bijvoorbeeld in de landbouw, in havens, op schepen of in speeltuinen) of wordt onbeheerd achtergelaten.

Er zijn in Nederland ruim 20 gespecialiseerde, professionele bandeninzamelingsbedrijven actief. Zij zamelen gebruikte autobanden in bij garage- en bandenservicebedrijven, sorteren deze met het oog op producthergebruik, materiaalhergebruik of verbranding met energierugwinning en voeren de banden af naar verwerkers. De voor producthergebruik geschikte autobanden worden via de handel of via loopvlakvernieuwers voor een tweede keer als autoband in binnen- of buitenland gebruikt. Autobanden die niet meer voor producthergebruik in aanmerking komen (de zogenaamde schrotbanden) worden gegraneerd, waarna het granulaat wordt ingezet ten behoeve van materiaalhergebruik of als brandstof in cementovens of elektriciteitscentrales.

Er zijn in Nederland momenteel geen bedrijven meer die aan loopvlakvernieuwing doen. Er zijn circa 5 bedrijven in Nederland die schrotbanden granuleren ten behoeve van materiaalhergebruik (vaak door dezelfde bedrijven) of ten behoeve van cementovens of elektriciteitscentrales.

De autobandensector is economisch gezien over het algemeen een gezonde sector. Er is al jaren sprake van stijgende afzet- en omzetcijfers.

Het onderhavige besluit heeft naar verwachting geen negatieve gevolgen voor de marktwerking, de mededinging en de vrije toetreding tot de markt. Overigens verdient in dit opzicht de positie van de bandeninzamelingsbedrijven bijzondere aandacht. In paragraaf 6.1.6 van deze nota van toelichting wordt hier nader op ingegaan. De verplichtingen die voortvloeien uit dit besluit zijn van toepassing op een ieder die een autoband voor de eerste maal in Nederland op de markt brengt of anderszins in Nederland aan een ander ter beschikking stelt, ongeacht zijn nationaliteit of plaats van vestiging en ongeacht het merk of het type autoband of de hoeveelheid autobanden die door hem op de markt worden gebracht.

#### § 6.1.2. Bedrijfseffecten voor de producenten en importeurs

Signalen uit de markt geven aan dat garage-, bandenservice- en autodemontagebedrijven voor de inwerkingtreding van dit besluit hun gebruikte autobanden voor € 0,80 per autoband konden afgeven aan bandeninzamelbedrijven voor verdere verwerking. Die verwerking bestond voornamelijk uit verbranding met energierugwinning en nauwelijks uit materiaalhergebruik.

Om een indicatie te krijgen van de additionele kosten die voortvloeien uit de materiële verplichtingen van dit besluit, kan in eerste instantie worden uitgegaan van een «worst case scenario» waarbij alle vrijkomende autobanden schrotbanden die een negatieve economische waarde hebben en materiaalhergebruik ongeveer € 136,- per ton kost. In dat geval zouden de producenten en importeurs zorg moeten dragen voor de financiering van het materiaalhergebruik van ca. 6 kton (20% van 30 kton) autobanden tegen een tarief van circa € 136,- per ton, ofwel € 816 000,-. Per nieuw op de markt gebrachte autoband komt dit neer op € 816 000,- gedeeld door 6 miljoen autobanden is € 0,14 per nieuwe autoband.

Op grond van het bovenstaande worden de kosten voor inname en verwerking geschat op € 0,80 + € 0,14 = € 0,94 per gebruikte autoband (x 4,5 miljoen gebruikte autobanden = € 4 230 000,-).

In de praktijk zal dit bedrag lager uitvallen, omdat niet alle vrijkomende gebruikte autobanden schrotbanden een negatieve economische waarde zullen hebben. Bovendien zullen de kosten voor materiaalhergebruik in de toekomst, als gevolg van nieuwe technologische ontwikkelingen, efficiency-verbeteringen en marktmechanisme naar verwachting lager uitvallen dan € 136,- per ton.

Om de materiële verplichtingen uit dit besluit te kunnen realiseren, zullen de producenten en importeurs, indien een collectief totstandkomt ter uitvoering van dit besluit, ook organisatie- of systeemkosten moeten maken. De in het kader van dit besluit door de producenten en importeurs van autobanden te maken systeemkosten worden geschat op maximaal 0,9 miljoen euro per jaar. Daarbij is rekening gehouden met het volgende. In het kader van andere besluiten op het gebied van producentenverantwoordelijkheid, zoals het Besluit beheer autowrakken, het Besluit beheer wit- en bruingoed en de Regeling verpakking en verpakkingsafval, zijn de systeemkosten geschat op 0,9 à 2,3 miljoen euro. De systeemkosten voor bijvoorbeeld ARN bedragen 2,3 miljoen euro, zijnde circa 10%



van de totale, jaarlijkse, materiële kosten. In de aanvraag tot algemeen verbindend verklaring van de overeenkomst inzake de verwijderingsbijdrage voor personenwagenbanden is de Vereniging BEM uitgegaan van systeemkosten van € 227 000,- per jaar. Waarschijnlijk is dit te laag ingeschat. Gezien de ervaringen met andere inname- en verwerkingssystemen en er van uitgaande dat de systeemkosten ongeveer 10% van de materiële kosten bedragen, zou het in de rede liggen om de door de producenten en importeurs van autobanden te maken systeemkosten te schatten op 0,4 miljoen euro per jaar. Bij gebruikte autobanden gaat het, vergeleken met bijvoorbeeld de inname en verwerkingssystemen voor autowrakken of wit- en bruingoed, om een relatief eenvoudige en homogene afvalstroom. Daar staat tegenover dat ongeacht de aard en omvang van de afvalstroom een groot aantal vaste systeemkosten gemaakt moet worden, bijvoorbeeld voor:

- personeel uitvoeringsorganisatie;
- huisvesting en bureaunkosten;
- contracten en juridisch advies;
- opstellen melding;
- inning verwijderingsbijdragen en uitbetaling vergoedingen;
- voorlichting;
- controle op materiaal- en geldstromen, accountantskosten;
- monitoring en verslaglegging.

Op grond van het voorgaande worden de door de producenten en importeurs van autobanden in het kader van het onderhavige besluit te maken systeemkosten voor de zekerheid geschat op maximaal 0,9 miljoen euro per jaar. Indien de producenten en importeurs zich zouden aansluiten bij bijvoorbeeld het inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken, zoals beheerd door ARN, zijn belangrijke kostenvoordelen te behalen, bijvoorbeeld op het gebied van huisvesting, controle en monitoring.

Specifiek ten aanzien van de producenten en importeurs van aanhangwagens geldt het volgende. Er bestaat momenteel geen duidelijke inname- en verwerkingsstructuur voor afgedankte aanhangwagens. Het is niet bekend hoeveel aanhangwagens er jaarlijks in Nederland worden afgedankt en hoe een laatste eigenaar zich van een afgedankte aanhangwagen ontdoet. Op grond van het onderhavige besluit moeten de producenten en importeurs van aanhangwagens er voor zorgen dat de aan afgedankte aanhangwagens gemonteerde autobanden kosteloos kunnen worden ingenomen. De met de inname van afgedankte banden gemoeide kosten zijn verdisconteerd in de bovenstaande analyse van materiële en systeemkosten. Door aansluiting te zoeken bij het reeds bestaande inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken zoals beheerd door ARN, of bij het eventuele, in het kader van het onderhavige besluit opgezette inname- en verwerkingssysteem voor autobanden, kunnen die kosten gereduceerd worden. Indien producenten en importeurs van aanhangwagens tevens producenten en importeurs van autobanden zijn, zullen ze naast het opzetten van een innamesysteem van autobanden van afgedankte aanhangwagens tevens verantwoordelijk zijn voor de verwerking van deze banden.

#### § 6.1.3. Bedrijfseffecten voor de garage- en bandenservicebedrijven

Garage- en bandenservicebedrijven zijn op grond van artikel 3, eerste lid, van dit besluit verplicht om voor iedere door hen op de markt gebrachte nieuwe autoband een aangeboden gebruikte autoband ten minste kosteloos in te nemen. Net als in de bestaande praktijk zullen zij de ingenomen gebruikte autobanden moeten opslaan en (laten) afvoeren. De organisatie en financiering van opslag en verdere afvoer en verwerking kunnen zij neerleggen bij hun leveranciers. Afhankelijk van de afspraken die zij met de leveranciers van nieuwe autobanden maken, kunnen zij de

gebruikte autobanden met een positieve waarde naar eigen inzicht verhandelen. Momenteel brengen de garage- en bandenservicebedrijven hun klant voor de demontage, opslag en afvoer van gebruikte autobanden doorgaans € 2,04 per autoband in rekening. Gezien de huidige kosten voor afvoer en verwerking van autobanden (€ 0,68 à € 0,80 per autoband) kan geconstateerd worden dat een belangrijk deel van dat bedrag bestaat uit werkplaatskosten van het garage- of bandenservicebedrijf. De inschatting is dat het garage- of bandenservicebedrijf daar momenteel ruim aan overhoudt.

Het garage- of bandenservicebedrijf zal het aantal ingenomen, gebruikte autobanden moeten registreren ingevolge artikel 3, tweede lid, van dit besluit.

#### § 6.1.4. Bedrijfseffecten voor de bandengroothandelaren

Afhankelijk van de precieze aard van de activiteiten en de precieze rol van de bandengroothandelaren in de keten, zullen de consequenties van dit besluit voor de bandengroothandelaar overeenkomen met die voor de importeur of het garage- of bandenservicebedrijf.

#### § 6.1.5. Bedrijfseffecten voor de bandendetailhandelaren

De consequenties van dit besluit voor de bandendetailhandelaren zijn vergelijkbaar met die voor de bandenservicebedrijven.

#### § 6.1.6. Bedrijfseffecten voor de bandeninzamelingsbedrijven

Bandeninzamelingsbedrijven zijn gespecialiseerd in het verzamelen, sorteren en voor verdere be- of verwerking afvoeren van gebruikte autobanden. Zij zullen geen nieuwe autobanden betrekken bij producenten of importeurs of groothandelaren om die vervolgens aan een ander ter beschikking te stellen. Zij zijn derhalve ook niet verplicht om de aan hen aangeboden autobanden om niet in te nemen. Toch is het aannemelijk dat bandeninzamelingsbedrijven een belangrijke rol bij de inzameling van gebruikte autobanden zullen (blijven) vervullen bij de uitvoering van het onderhavige besluit. Naar verwachting zullen groothandelaren of producenten of importeurs van autobanden de bandeninzamelingsbedrijven inschakelen om namens hen gebruikte autobanden bij hun afnemers om niet in te zamelen. De bandeninzamelingsbedrijven opereren dan nadrukkelijk in opdracht van de groothandelaar of de producent of importeur en niet in opdracht van de ontdoener, zoals dat nu gebruikelijk is. Er blijft evenwel een zelfstandige rol voor de bandeninzamelingsbedrijven op de markt voor gebruikte autobanden die een positieve economische waarde hebben. Zij zullen in onderlinge concurrentie trachten de voor product-hergebruik geschikte autobanden te verkrijgen van ontdoeners.

### § 6.2. *Administratieve lasten*

#### § 6.2.1. Algemeen

Uit dit besluit vloeien de volgende administratieve lasten voor ondernemingen in de autobandensector voort:

1. Kennisname van dit besluit (voor alle ondernemingen);
2. Artikel 3, tweede lid: het voeren van een administratie met betrekking tot de inname van gebruikte autobanden (verplichting voor alle ondernemingen in de autobandensector);
3. Artikel 4, derde lid: het aan gemeenten kenbaar maken van het procentuele marktaandeel en bij wie zij afgedankte banden kunnen

aanbieden (verplichting voor producenten en importeurs van autobanden);

4. Artikel 7: het in een melding aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aangeven hoe invulling zal worden gegeven aan de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 3, 4 en 6, van dit besluit (verplichting voor producenten en importeurs van autobanden);

5. Artikel 8: het jaarlijks rapporteren aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de uitvoering van de in de melding beschreven innamestructuur en de daarmee behaalde resultaten (verplichting voor producenten en importeurs van autobanden);

6. Artikel 10: het in een melding aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aangeven hoe invulling zal worden gegeven aan de verplichting, bedoeld in artikel 5, van dit besluit en het jaarlijks rapporteren aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de uitvoering van de in de melding beschreven innamestructuur en de daarmee behaalde resultaten (verplichting voor producenten en importeurs van aanhangwagens);

7. Tijdsbesteding in verband met handhaving (voor alle ondernemingen).

Dit besluit treedt in de plaats van het Besluit beheer personenwagenbanden. De administratieve lasten voor producenten en importeurs van autobanden die voortvloeiden uit de mededelingverplichtingen uit het Besluit beheer personenwagenbanden vervallen derhalve. De administratieve lasten voor producenten en importeurs van autobanden die zullen voortvloeien uit dit besluit zijn naar verwachting minder zijn dan die welke voortvloeiden uit het Besluit beheer personenwagenbanden. Dit besluit legt ten opzichte van het vorige besluit echter zwaardere materiële verplichtingen op aan de producenten en importeurs van autobanden en dwingt hen derhalve meer te regelen (zie de artikelen 3, 4 en 6). Daarnaast gelden ook verplichtingen voor producenten en importeurs van aanhangwagens die zijn opgenomen in de artikelen 5 en 10.

#### § 6.2.2. Administratieve lasten voor alle ondernemingen in de autobandenbranche

Alle ondernemingen in de autobandensector moeten kennisnemen van de inhoud van dit besluit en de consequenties daarvan voor de bedrijfsvoering. De hiermee gemoeide tijdsbesteding wordt geschat op één werkdag van acht uur per onderneming éénmalig. Uitgaande van een uurtarief van gemiddeld € 60,- komt dit neer op een éénmalig bedrag van € 480,- per onderneming. Uitgaande van 15 000 ondernemingen komt dit neer op een éénmalig bedrag van € 7 200 000,-.

Ingevolge dit besluit wordt een ieder die autobanden aan een ander ter beschikking stelt, met uitzondering van producenten en importeur van aanhangwagens, verplicht gesteld het aantal ingenomen afgedankte autobanden te registreren.

Het is denkbaar dat de bedrijven extra inspanningen moeten verrichten om de voor het inname- en verwerkingssysteem benodigde gegevens uit hun boekhouding te selecteren. Wanneer een onderneming daar bijvoorbeeld één uur in de maand aan besteedt, dan kunnen de hieruit voortvloeiende lasten, uitgaande van een uurtarief van € 45,-, op circa € 540,- per bedrijf per jaar geschat worden. Uitgaande van 15 000 bedrijven komt dit neer op administratieve lasten van € 8 100 000,- per jaar voor de gehele sector.

Door een efficiënte inrichting van de bestaande in- en verkoopof debiteuren- en crediteurenadministratie of door het gebruik van – eventueel in het kader van een collectief inname- en verwerkingssysteem ontwikkelde – softwareprogramma's kunnen deze administratieve lasten

zeer sterk en wellicht wel tot 0 gereduceerd worden. Tevens is het denkbaar dat de bedrijven voor het voeren van een bandenadministratie een vergoeding zullen krijgen uit een door afvalbeheersbijdragen gevoed fonds.

Dit besluit wordt gehandhaafd door de VROM-Inspectie. Geschat wordt dat voor een inspectie van een bedrijf gemiddeld acht uur moet worden uitgetrokken. Uitgaande van een uurtarief van € 60,- komt dit neer op € 480,-. Uitgaande van de situatie dat jaarlijks vijf producenten of importeurs en twintig andere ondernemingen gecontroleerd zullen worden, brengt de handhaving in totaal per jaar  $25 \times € 480,- = € 12\,000,-$  administratieve lasten met zich. Deze berekening is louter bedoeld om een indicatie te krijgen van de administratieve lasten die uit het besluit kunnen voortvloeien. Hieruit mag niet worden afgeleid dat wordt ingezet op het handhaven van jaarlijks 25 bedrijven. Er zullen zoveel bedrijven worden gecontroleerd als nodig is om een goede naleving van het besluit te garanderen.

### § 6.2.3. Administratieve lasten voor producenten en importeurs van autobanden

Op grond van artikel 4, derde lid, van dit besluit moeten producenten en importeurs hun procentuele marktaandeel aan gemeenten kenbaar maken. Geschat wordt dat één functionaris (van een individueel bedrijf dan wel een uitvoeringsorganisatie van een collectief systeem) op jaarbasis een week daaraan besteedt. De hiermee samenhangende administratieve lasten worden geschat op  $40 \text{ uur} \times € 60,- = € 2\,400,-$ .

Dit besluit biedt de producenten en importeurs van autobanden de mogelijkheid om gezamenlijk een melding te doen en gezamenlijk te rapporteren (artikel 9). Zoals eerder in deze nota van toelichting is aangegeven, mag worden verwacht dat nagenoeg alle producenten en importeurs van autobanden zullen (blijven) kiezen voor een gezamenlijke aanpak.

De kosten die zijn gemoeid met het doen van een gezamenlijke melding worden geschat op maximaal € 100 000,-. Uitgaande van circa 20 producenten of importeurs van autobanden, komt dit neer op een kleine € 5 000,- per producent of importeur van autobanden. Uitgaande van een geldigheidsduur van een melding van vijf jaar komen de uit de meldingsplicht voortvloeiende administratieve lasten neer op € 1 000,- per producent of importeur op jaarbasis. Hierbij is rekening gehouden met het feit dat het doen van een melding het nodige overleg, (juridisch) advies, onderzoek (onder andere naar technische en financiële aspecten) en schrijfwerk vereist en met het feit dat de producenten en importeurs van autobanden al enige jaren ervaring hebben met (de beschrijving van en verantwoording over) een gezamenlijke aanpak. De kosten voor het doen van een individuele melding zullen naar verwachting vergelijkbaar zijn met die van het doen van een gezamenlijke melding en circa € 100 000,- (en uitgaande van een geldigheidsduur van de melding van vijf jaar € 20 000,- per jaar) per producent of importeur bedragen. De mogelijkheid tot het doen van een gezamenlijke melding biedt de producent of importeur dus de mogelijkheid tot een vergaande reductie van de administratieve lasten.

Met louter het opstellen van een rapportage op basis van vergaarde monitoringscijfers zal naar verwachting jaarlijks een bedrag van € 4 800 (80 uur à € 60,-) gemoeid zijn, ongeacht of dit op collectief of op individueel niveau gebeurt. Om een rapportage te kunnen opstellen, is echter een uitgebreid monitoring- en controlesysteem nodig. Naar schatting is hiermee jaarlijks een bedrag van € 500 000,- gemoeid. Een

individueel en merkgebonden monitoring- en controlesysteem zal naar verwachting iets minder, maar altijd nog enkele tonnen per producent of importeur kosten. Ook hier biedt de mogelijkheid voor een gezamenlijke aanpak dus een kans tot een vergaande reductie van de administratieve lasten.

De jaarlijkse administratieve lasten die voortvloeien uit monitoring en rapportage bedragen dus naar verwachting circa (€ 4 800,- + € 500 000,- : 20 =) € 25 000,- per producent of importeur van autobanden. Op grond van het bovenstaande kan gesteld worden dat de jaarlijkse administratieve lasten in verband met het doen van een melding en het rapporteren circa (€ 1 000 voor het doen van een melding + € 25 000,- voor de rapportage =) € 26 000,- per producent of importeur van autobanden bedragen.

#### § 6.2.4. Administratieve lasten voor producenten en importeurs van aanhangwagens

De producenten en importeurs van aanhangwagens zullen ingevolge artikel 10 van dit besluit eveneens kosten moeten maken voor de melding en de verslaglegging. Het gaat om maximaal €100 000,- voor een melding (€20 000/jaar). Voor de jaarlijkse verslaglegging zal jaarlijks een bedrag van €4 800,- (80 uur à €60) gemoeid zijn. Daarnaast zal een monitoring en controlesysteem moeten worden ontwikkeld. Naar schatting is hiermee een bedrag van circa €100 000 gemoeid. Ook hier biedt een gezamenlijke aanpak een kans om de kosten te reduceren. Bij een gezamenlijke uitvoering van de verplichtingen, uitgaande van circa 20 producenten en importeurs, komen de jaarlijkse kosten uit op €13 500 per producent of importeur.

#### § 6.2.5. Schematisch overzicht administratieve lasten (in euro's per jaar)

##### Besluit beheer autobanden

	Alle ondernemingen		Prod/imp. Autobanden individueel		Prod/imp. Autobanden collectief	
	Per bedrijf (a)	Totaal (b) (a x 15 000)	Per bedrijf (c)	Totaal (d) (c x 20)	Per bedrijf (e = f x 20)	Totaal (f)
Kennisgeving	480	eenmalig! (7 200 000)	-	-	-	-
Art. 3.2	540*	8 100 000*	-	-	-	-
Art. 4.3	-	-	2400	48 000	120	2400
Art. 7	-	-	100 000 : 5 = 20 000	100 000 x 20: 5 = 400 000	20 000/20 = 1000 510 000 : 20 = 25 500	100 000 : 5 = 20 000
Art. 8	-	-	200 000	4 000 000	25 500	510 000
Handhaving	Verwaarloosbaar	480 x 20 = 9 600		4800 x 5 = 2 400		
		15 309 600* (waarvan 7 200 000 eenmalig) (b)				
Totaal	1 020(a)		222 400 (c)	4 450 400 (d)	26 620 (e)	532 400 (f)

	Prod/imp aanhangwagens Individueel		Prod/imp aanhangwagens Eigen collectief*	
	Per bedrijf (g)	Totaal (h = g x 20)	Per bedrijf (i = j : 20)	Totaal (j)
Artikel 7	100 000:5 = 20 000	100 000 x 20:5 = 400 000	100 000 : 20 :5= 1 000	100 000:5=20 000
Artikel 8	104 800	4 096 000	250 000:20=12 500	250 000
Totaal	124 800	4 496 000	13 500	270 000

\* Bij aansluiting bij het collectief van de producenten/importeurs van autobanden zullen de kosten verder afnemen

Totaal	Bij collectieve uitvoering: $b + f + j = 16\,012\,000$ (minus $8\,100\,000 = 7\,917\,000^*$ ) (minus $7\,200\,000$ eenmalige lasten = $812\,000$ ) Bij individuele uitvoering: $b + d + h = 24\,256\,000$ (minus $8\,100\,000 = 16\,156\,000^*$ ) (minus $7\,200\,000 = 8\,956\,000$ )
--------	---

\* Zoals in paragraaf 6.2.2 is aangegeven kunnen de administratieve lasten die voortvloeien uit art. 3, tweede lid, van dit besluit tot wellicht 0 gereduceerd worden.

### § 6.2.5. Alternatieven met het oog op de reductie van de administratieve lasten

Gezien de materiële doelstellingen van het onderhavige besluit (zie § 3 van deze nota van toelichting) zal het te allen tijde nodig zijn dat producenten of importeurs van autobanden samen met alle andere betrokkenen in de keten een inname- en verwerkingssysteem opzetten dat voorziet in duidelijke afspraken tussen de verschillende partijen in de keten en in een sluitende registratie van goederen- en geldstromen. Op welke wijze men die doelstellingen ook probeert te bereiken, het zal altijd veel kosten en administratieve lasten met zich brengen. De melding- en rapportageverplichtingen behelzen slechts een schriftelijke neerslag van wat in de praktijk toch geregeld moet worden. De systematiek van meldingen en rapportages biedt de producenten en importeurs veel vrijheid om het inname- en verwerkingssysteem naar eigen inzicht en zo kostenefficiënt mogelijk in te richten. Vanuit het oogpunt van administratieve lasten bestaat geen aantrekkelijk(er) alternatief voor periodieke meldingen en rapportages.

Overwogen is om – net als bij met dit besluit vergelijkbare andere besluiten – in dit besluit voor de producenten en importeurs van autobanden een veel zwaardere mededelingsplicht op te nemen. Een mededeling bevat veel meer gedetailleerde informatie dan een melding en behoeft, anders dan bij een melding, de instemming van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De kosten voor het opstellen en indienen van een mededeling zijn naar schatting doorgaans twee maal zo hoog als die voor het doen van een melding (€ 200 000,-). In tegenstelling tot een melding als bedoeld in de artikelen 7 en 10 van dit besluit hebben mededelingen doorgaans een looptijd van ten hoogste 3 jaar. Door in dit besluit te kiezen voor een meldingsplicht in plaats van een mededelingsplicht zijn derhalve de administratieve lasten beperkter dan ingeval gekozen zou zijn voor een mededelingsplicht. Door het ter beschikking stellen van een formulier (artikel 7, eerste lid, en artikel 10) wordt getracht de administratieve lasten in verband met de meldingsplicht te reduceren.

Ook voor de verslaglegging (artikelen 8 en 10) zal een formulier worden vastgesteld.

### § 6.2.6. Advies Actal

Een ontwerp van dit besluit is op 15 februari 2002 voor advies voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Actal heeft op 7 maart 2002 een positief advies uitgebracht.

### § 6.3. Kosten per nieuwe autoband voor producenten en importeurs

Wanneer de uit dit besluit voortvloeiende kosten voor de producenten en importeurs zouden worden omgeslagen per nieuw op de markt gebrachte autoband, ontstaat het volgende beeld.

De kosten voor verwerking (inclusief 20% materiaalhergebruik) worden geschat op € 0,94 per autoband (zie § 6.1.2).

De administratieve lasten voor de producenten en importeurs komen (ruim geschat) neer op (zie § 6.2.2 en 6.2.3):

Organisatie-/systeemkosten (incl. melding en rapportage):	€ 900 000
Kennisneming van besluit (eenmalig) (21 x € 480,-)	€ 10 080
Boekhouding (art. 3, tweede lid) (21 x € 540,-)	€ 11 340
Handhaving (21 x € 480,-)	€ 10 080
(Melding (zit al in organisatie-/systeemkosten)	€ 20 000
(Rapportage (zit al in organisatie-/systeemkosten)	€ 510 000
TOTAAL:	€ 931 500

Per autoband (gedeeld door 6 miljoen) komen deze administratieve lasten neer op € 0,16.

De materiële en administratieve kosten per autoband komen neer op € 0,94 + € 0,16 = € 1,10.

Op een gemiddelde verkoopprijs van € 34,- voor een modale nieuwe autoband is dit 3%. Op een geschatte inkooprijs van een dergelijke autoband van € 25,- is dit 4%.

Wanneer de werkplaatskosten voor demontage van gebruikte autobanden (geschat op maximaal € 1,- per autoband) in deze berekening zouden worden meegenomen, komen de kosten per autoband op € 2,10, ofwel 6% van de gemiddelde verkoopprijs of 8% van de geschatte inkooprijs van een modale nieuwe autoband.

Bovenstaande bedragen moeten worden beschouwd als maximale ramingen.

## HOOFDSTUK 7. INTERNATIONALE ASPECTEN

Op het niveau van de Europese Unie is geen specifiek op de inname en verwerking van gebruikte autobanden gerichte regelgeving van kracht of in voorbereiding. Wel bepaalt artikel 5, eerste lid, van richtlijn nr. 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PbEG L 269) dat de lidstaten de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat ondernemingen in de automobielsector systemen opzetten voor het inzamelen, voorzover dat technisch haalbaar is, van afval van gebruikte onderdelen die bij reparaties van personenvoertuigen worden weggenomen. Ingevolge het Besluit beheer personenwagenbanden werd reeds aan die verplichting voldaan. Omdat het onderhavige besluit dient ter vervanging van het Besluit beheer personenwagenbanden strekt dit besluit mede ter implementatie van de hiervoor genoemde richtlijn.

De hoofdlijnen van dit besluit sluiten aan bij de communautaire strategie voor afvalbeheer, welke onder andere is gericht op het voorkomen of het verminderen van te verwijderen afvalstoffen, het bevorderen van nuttige toepassing en in het bijzonder het materiaalhergebruik van afvalstoffen en op het realiseren van een grotere betrokkenheid van ondernemers bij de inname en verwerking van hun product in de afvalfase (producentenverantwoordelijkheid).

Binnen de Europese Unie is er nog een aantal andere lidstaten die soortgelijke regelgeving hebben als Nederland. Zo bestaat in Vlaanderen een vergelijkbare oud-voor-nieuw-regeling gecombineerd met een om niet-verplichting, waarbij de producent of importeur uiteindelijk verant-

woordelijk is om alle (door de tussen- en eindhandelaren) ingenomen gebruikte autobanden op eigen kosten in te (laten) zamelen en te (laten) verwerken. In Frankrijk is regelgeving met vrijwel identieke verplichtingen in werking getreden. De Vlaamse en Franse regelgeving bevatten een stortverbod voor gebruikte autobanden. In Duitsland bestaat geen specifiek op de inname en verwerking van gebruikte autobanden gerichte regelgeving. Daar is de ondoener van gebruikte autobanden financieel en organisatorisch verantwoordelijk voor de milieuhygiënisch verantwoorde afvoer en verwerking daarvan. Op grond van artikel 5, derde lid, onder d, van richtlijn nr. 1999/31/EG van de Raad van de Europese Unie van 26 april 1999 betreffende het storten van afvalstoffen (PbEG L 182) moeten de lidstaten maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat hele gebruikte banden vanaf 16 juli 2003 en voor technische doeleinden gebruikte banden en versnipperde banden vanaf 16 juli 2006 niet meer op een stortplaats worden aanvaard. Voor degene die zich in Duitsland van afgedankte autobanden wil ontdoen, kan het dus aantrekkelijk zijn om zich daarvan in Nederland te ontdoen. Bedacht moet worden dat gebruikte autobanden, bestemd voor nuttige toepassing, conform de zogenaamde groene lijst van de verordening nr. 259/93/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 1 februari 1993 betreffende het toezicht en de controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap (PbEG L 30) vrij binnen de Europese Unie kunnen worden overgebracht. De oud-voor-nieuw-bepaling in het onderhavige besluit en de controle daarop door de producenten in Nederland zullen er naar verwachting toe leiden dat dit niet (op grote schaal) zal gebeuren. Van het ongemerkt dumpen van grote partijen via de gemeentelijke inzamelplaatsen, kan ook geen sprake zijn. Immers, gemeenten zien er op toe dat alleen particulieren (die dus kleine hoeveelheden afgedankte autobanden afgeven) gebruik maken van deze (gratis) inzamel-mogelijkheden.

Van dit besluit gaat geen handelsbelemmerende of concurrentieverstorende werking uit. Het besluit is van toepassing op een ieder die in Nederland als eerste een nieuwe autoband koopt of anderszins aan een ander ter beschikking stelt. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt tussen in Nederland geproduceerde of geïmporteerde autobanden. Het besluit stelt geen eisen aan de productie van nieuwe banden en evenmin aan de inzameling of verwerking van gebruikte autobanden die het internationale handelsverkeer belemmeren.

Een ontwerp van dit besluit is op 30 oktober 2002 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen [notificatienummer 2002/0425/NL] ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217).

De artikelen 3 tot en met 8 van dit besluit bevatten mogelijk technische voorschriften.

De Franse en Engelse regering hebben gereageerd. Beide landen hebben zorgen uitgesproken over de beperkte capaciteit voor nuttige toepassing en materiaalhergebruik in Nederland. Door Nederland is aangegeven dat producenten en importeurs het beheer van afgedankte autobanden zodanig moeten organiseren en financieren dat er een basis ontstaat voor het verwerken van afgedankte banden in de vorm van materiaalhergebruik en investeerders zullen besluiten de nodige faciliteiten te realiseren. Daarnaast zullen ook technologische ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld devulcanisatie, er door worden gestimuleerd. Het is dan ook niet te verwachten dat de mogelijkheden tot nuttige toepassing



van banden die in andere landen vrijkomen, in het gedrang zullen komen. Bovendien is de realisatiedatum voor de doelstelling voor materiaalhergebruik (artikel 6) verschoven naar 2005 om de sector meer tijd te geven om de noodzakelijke capaciteit te realiseren.

Daarnaast hebben zij zorgen geuit over de gevolgen voor kleinere fabrikanten van nieuwe autobanden. De Nederlandse regering heeft aangegeven dat het besluit naar verwachting geen effect heeft op de toetreding tot de markt. Iedere producent of importeur heeft dezelfde verplichting. Gezien de ervaringen met soortgelijke besluiten ligt het in de verwachting dat de producenten en importeurs een collectief systeem voor inname en verwerking zullen opzetten om de verplichtingen op een zo efficiënt mogelijke wijze uit te voeren. Mocht de situatie ontstaan dat de kleinere producenten of importeurs zich niet bij de grotere bedrijven kunnen aansluiten, dan kunnen zij altijd nog gezamenlijk een eigen systeem opzetten. Door middel van handhaving wordt bovendien voorkomen dat er zogenoemde «free-riders» op de markt komen. Met een effectieve aanpak van free-riders is al geruime tijd ervaring opgedaan op grond van regelgeving voor andere producten, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van wit- en bruingoed en batterijen.

## **HOOFDSTUK 8. INSPRAAKREACTIES**

Een ontwerp van dit besluit is voorgepubliceerd in Staatscourant nr. 195 van 10 oktober 2002. Naar aanleiding hiervan zijn zienswijzen ontvangen van:

1. de Vereniging BEM;
2. de RAI-Vereniging, afdeling caravans;
3. de Bedrijfstakingorganisatie voor de Banden- en Wielenbranche VACO;
4. BOVAG;
5. de NVRD Vereniging voor afval- en reinigingsmanagement;
6. ARN.

In een brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 11 december 2002 (kamerstuk VROM-02-1127) is de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op de inspraakreacties ingegaan. Tevens heeft op 26 maart 2003 een Algemeen Overleg over het ontwerpbesluit plaatsgevonden tussen de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en de Staatssecretaris Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In een brief van 7 mei 2003 (kamerstukken II 2002/03, 28 600XI, nr. 107) is de hiervoor bedoelde vaste commissie schriftelijk geïnformeerd over een aantal onderwerpen die tijdens het Algemeen Overleg aan de orde zijn gekomen

Uit vrijwel alle reacties blijkt dat de doelstellingen van dit besluit worden onderschreven. In verschillende reacties is aangegeven dat via verplichte certificering van bandeninzamelbedrijven, een verplichting tot het afgeven van autobanden aan deze bedrijven en een afvalbeheersbijdrage dezelfde doelstellingen kunnen worden gerealiseerd. Het certificeren van bedrijven en het instellen van een afvalbeheersbijdrage zijn echter vrijwillige en privaatrechtelijke aangelegenheden. Het ligt niet in de rede dit soort zaken via regelgeving af te dwingen. De overheid zou daarmee fors ingrijpen in de marktverhoudingen. Bovendien zou reglementering door de overheid haaks staan op het principe van producentenverantwoordelijkheid.

Ook zijn er reacties gekomen die aangeven dat dit besluit zal leiden tot disproportionele kosten en administratieve lasten. In de hiervoor genoem-

de brief van 11 december 2002 is aangegeven dat met dit besluit een behoorlijke milieuwinst wordt behaald tegen nagenoeg gelijkblijvende kosten, namelijk maximaal € 2,10 per band. In de praktijk werd reeds € 2,04 per band bij afdanking betaald.

De administratieve lasten zijn ten opzichte van het ontwerp dat is voorgepubliceerd, verminderd door de verplichting voor een separate administratie die verband hield met het in het ontwerp opgenomen onderscheid tussen afgenomen autobanden, aan een ander ter beschikking gestelde autobanden, ingenomen autobanden en afgegeven gebruikte autobanden, te laten vervallen. De registratieverplichting is in dit besluit beperkt tot ingenomen gebruikte autobanden.

Er zijn twijfels geuit ten aanzien de uitvoerbaarheid van dit besluit. Daarbij is aandacht gevraagd voor de haalbaarheid van de doelstelling van het materiaalhergebruik van 20%. Tot nu toe is deze, reeds in de nota van toelichting bij het Besluit beheer personenwagbanden vermelde, doelstelling niet gehaald omdat het ontbreekt aan een mechanisme voor financiering van het (duurdere) materiaalhergebruik. Met dit besluit worden producenten en importeurs verantwoordelijk gemaakt voor de financiering van de inname en de verwerking. De verwachting is dan ook dat de doelstelling ruimschoots kan worden gehaald. Om de sector meer tijd te geven deze doelstelling te realiseren, is de realisatiedatum verschoven naar 1 januari 2005.

De suggestie dat een systeem voor de inname van caravans en aanhangwagens kan worden opgezet wordt door de sector niet haalbaar geacht. Aangezien er voor diverse afvalstromen met succes inname- en verwerkingsystemen zijn opgezet, wordt deze zienswijze in de hiervoor bedoelde brief van 11 december niet onderschreven. Het besluit laat de producenten en importeurs bewust veel ruimte om de verplichtingen naar eigen inzicht in te vullen. De sector heeft de uitvoerbaarheid dus grotendeels zelf in de hand.

Er is ook gewezen op de handhaafbaarheid van dit besluit, met name op de problematiek van de free-riders en de concurrentievervalsing. Uitgangspunt bij dit besluit is dat voor zowel de overheid als voor (de uitvoeringsorganisatie van) producenten en importeurs naleving hiervan van groot belang is. Om de handhaafbaarheid te vergroten, is voorzien in een oud-voor-nieuw regeling, limitering van de terugnameplicht van gemeenten tot het marktaandeel en een meldingsplicht.

Een ieder die in Nederland banden aan een ander ter beschikking stelt, dus ook een parallelimporteur of free-rider, is gehouden te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit dit besluit, waaronder de verplichting tot het indienen van een melding bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Hierop zal worden toegezien. De handhaving van dit besluit is een gezamenlijk belang van het bedrijfsleven en de overheid. Ervaringen met andere soortgelijke besluiten, zoals het Besluit beheer wit- en bruingoed, hebben geleerd dat samenwerking op dit gebied loont.

Er is gesuggereerd dat Nederland wat betreft afgedankte banden het «vuilnisvat van Europa» zal worden. Omdat er sprake is van om-niet (gratis) inname bij gelijktijdige inlevering bij aankoop van een nieuwe band, zullen buitenlandse ontdoeners alleen op illegale wijze van hun banden afstand kunnen doen. Ook bij gemeentelijke depots zullen nauwelijks illegale afgedankte banden terechtkomen, aangezien alleen inwoners van een gemeente slechts een beperkt aantal banden kunnen

inleveren. De verwachting is dan ook dat de hiervoor geschetste situatie zich niet zal voordoen.

Er is daarnaast gepleit voor een mededelingsplicht in plaats van de in dit besluit opgenomen meldingsplicht. Voor de meldingsplicht is bewust gekozen om zo de administratieve lasten te beperken. Bovendien is gezien de concreet meetbare verplichtingen in dit besluit, een mededeling (meer zeer veel en gedetailleerde informatie) als basis voor handhaving niet meer noodzakelijk.

Naar aanleiding van de inspraakreacties en het hiervoor bedoelde Algemeen Overleg is dit besluit qua administratieve verplichtingen drastisch beperkt door de verplichting voor een separate administratie van aanvankelijk 4 stromen autobanden te laten vervallen en alleen een verplichting voor het registreren van ingenomen gebruikte banden op te nemen. Voorts is naar aanleiding daarvan de datum voor het realiseren van de doelstelling voor materiaalhergebruik verplaatst naar 1 januari 2005.

## **HOOFDSTUK 9. DE ARTIKELEN**

### **Artikel 1**

#### *Onder a*

Onder «voertuigen» worden begrepen de personenauto's (genoemd onder 2°) en de lichte bedrijfsauto's (genoemd onder 1°). Hiermee wordt aangesloten bij de reikwijdte van het Besluit beheer personenwagbanden. De definitie van het begrip «voertuig» komt nagenoeg overeen met de definitie van het begrip «voertuig» in het Besluit beheer autowrakken. Het enige verschil is dat de drie- en vierwielige bromfietsen wél in de definitie van het begrip «voertuig» in het Besluit beheer autowrakken zijn opgenomen, maar niet in de definitie van het begrip «voertuig» in het onderhavige besluit. Het is niet gewenst om de reikwijdte van dit besluit uit te breiden met enkele typen bromfietsenbanden.

#### *Onder b*

Voorbeelden van aanhangwagens zijn caravans, boedelbakken en trailers voor paarden en boten.

#### *Onder c*

Dit besluit is van toepassing op banden die bestemd zijn voor personenauto's, lichte bedrijfsauto's (bestelauto's) en aanhangwagens. Hiertoe worden ook gerekend de reservebanden en de zogenaamde «thuisbrenghertjes».

#### *Onder e*

In de praktijk is gebleken dat het moeilijk kan zijn om vast te stellen of er sprake is van een importeur. Om te bepalen of er sprake is van een «iemand onder wiens verantwoordelijkheid in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf autobanden binnen Nederlands grondgebied worden gebracht en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld» («importeur») kan worden aangesloten bij de BTW-indicaties op de factuur. Beschikt de ondernemer over facturen met een buitenlandse BTW of het BTW-nultarief, dan kan de desbetreffende onderneming worden aangemerkt als producent importeur in de zin van dit besluit.

De parallelimporteurs vallen ook onder de reikwijdte van deze definitie en zijn importeur in de zin van dit besluit. Zij hebben dezelfde verplichtingen als de overige importeurs.

De definitie omvat ook de importeurs van aan caravans of andere aanhangwagens gemonteerde autobanden. Een ondernemer die bijvoorbeeld caravans of trailers construeert en hiervoor autobanden betreft uit het buitenland en deze caravans en de daaraan gemonteerde banden vervolgens als eerste in Nederland ter beschikking stelt, is hiermee ook importeur van autobanden in de zin van dit besluit.

Als deze ondernemer echter autobanden gebruikt die hij niet zelf betreft uit het buitenland, maar die afkomstig zijn van een Nederlandse producent of importeur, zijn deze banden al aan hem ter beschikking gesteld. In deze situatie is de ondernemer dus geen producent of importeur in de zin van dit besluit. Wel gelden de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 5 en 10 van dit besluit, voor deze ondernemer.

## **Artikel 2**

### *Eerste lid*

De producenten en importeurs van voertuigen zijn uitgezonderd van de verplichtingen die voortvloeien uit dit besluit. Deze producenten en importeurs hebben immers op grond van het Besluit beheer autowrakken reeds de verplichting om zorg te dragen voor de organisatie en de financiering van de inname en verwerking van de door hen op de markt gebrachte voertuigen die in het afvalstadium zijn geraakt (inclusief de daaraan gemonteerde autobanden).

### *Tweede lid*

Producenten of importeurs van aanhangwagens zijn uitgezonderd van de (inname)verplichtingen die voortvloeien uit de artikelen 3 en 4 van dit besluit. In hun hoedanigheid van producent of importeur van aanhangwagens stellen zij immers geen vervangingsbanden als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking.

Voorzover zij in het kader van bijvoorbeeld onderhoud en reparatie van aanhangwagens tevens vervangingsbanden aan een ander ter beschikking stellen, geldt die uitzondering uiteraard niet.

Om de autobandenketen lekvrij te maken, is het van belang dat de producent of importeur van aanhangwagens verantwoordelijk is voor de inname van autobanden die vrijkomen bij het buiten gebruik stellen van aanhangwagens, zoals de producent of importeur van een voertuig op grond van het Besluit beheer autowrakken verantwoordelijk is voor de inname en verwerking van autobanden die vrijkomen bij het buiten gebruik stellen van voertuigen. Daarin voorziet artikel 5 van dit besluit.

## **Artikel 3**

Dit artikel vormt de kern van het besluit. Het voorziet in een zogenaamde «oud-voor-nieuw»-bepaling welke is gecombineerd met een «om niet»-verplichting. Deze bepaling geldt voor alle schakels in de keten. Dit betekent dat alle bedrijven en de consument bij de aankoop van een autoband een gebruikte autoband (ten minste) om niet (gratis) kunnen inleveren. De ontvanger van deze banden mag dus nooit een vergoeding vragen voor deze dienst. De woorden «ten minste» geven aan dat het wel is toegestaan dat een beloning wordt verstrekt aan degene die een afgedankte band inlevert. Retourpremiestystemen zijn derhalve mogelijk.

Het aantal gebruikte autobanden dat moet worden ingenomen, is gelijk aan het aantal autobanden dat wordt aangeschaft. De innameverplichting is niet merkgebonden. De autoband die wordt ingeleverd hoeft dus niet van hetzelfde merk te zijn als de autoband die wordt aangeschaft.

Ook is niet relevant of de autoband nog waarde heeft of nog heel is (bruikbaar is als band). Zo kan de consument die bij een garage een autoband koopt, zijn oude autoband gratis achterlaten bij deze garage. De garage is tot inname verplicht en mag daar geen kosten voor rekenen. Vervolgens kan de garage op het moment van aankoop van nieuwe autobanden bij bijvoorbeeld een groothandel, een zelfde aantal – als het aantal dat hij aanschaft – gebruikte autobanden inleveren bij deze groothandel. De groothandel kan deze autobanden weer (gratis) kwijt bij de producent of importeur op het moment van aankoop van autobanden. Ook hier geldt weer dat het aantal autobanden dat wordt aangeschaft, bepalend is voor het aantal gebruikte autobanden dat moet worden ingenomen.

Het is toegestaan om de feitelijke inname van gebruikte autobanden uit te besteden aan een ander. Indien bijvoorbeeld een groothandel, producent of importeur zelf geen gebruikte autobanden wil vervoeren en opslaan, is er de mogelijkheid om een onderneming (die wellicht is gespecialiseerd in het ophalen en opslaan van gebruikte autobanden) voor deze taken in te huren. Vanzelfsprekend blijft de wettelijke verplichting tot het (om niet) innemen rusten op de verkoper van de nieuwe autobanden (zoals de groothandel of producent), ook al wordt het feitelijke transport uitgevoerd door een ander. De transporteur handelt dan in opdracht van de verkoper van autobanden.

Overigens ziet deze bepaling niet alleen op de ter beschikkingstelling van nieuwe autobanden, maar ook op de ter beschikkingstelling van gebruikte (loopvlakvernieuwde of tweedehands) autobanden. Een loopvlakvernieuwde autoband wordt immers opnieuw door een producent of importeur op de markt gebracht. Wanneer degene die een tweedehands autoband aan een ander te beschikking stelt, niet verplicht zou zijn om een bij vervanging vrijkomende autoband kosteloos in te nemen, zou de afnemer van de tweedehands autoband zelf verantwoordelijk zijn voor de afvoer van de vrijgekomen autoband. Dat zou in strijd zijn met de intentie van dit besluit en bovendien producthergebruik van autobanden benadelen.

Deze bepaling is alleen van toepassing op de vervangingsbanden. Zo kunnen bij de aankoop van een nieuwe auto of aanhangwagen (waarbij als «onderdelen» nieuwe banden worden geleverd) geen oude banden worden ingeleverd. Immers, een verkoper van een nieuwe auto of aanhangwagen (zoals een dealer) brengt geen autobanden op de markt, maar personenauto's respectievelijk aanhangwagens.

#### **Artikel 4**

Autobanden worden – als grof vuil of als zwerfafval – door de gemeente ingezameld. De producenten en importeurs zijn verantwoordelijk voor de inname en verwerking van de banden die door de gemeente zijn ingezameld. Omdat een uitsortering per merk praktisch niet uitvoerbaar is, zal de inzameling niet merkgebonden plaatsvinden. Op deze wijze is gegarandeerd dat de gemeenten alle door hen ingezamelde autobanden kunnen overdragen aan de producenten en importeurs. De innameplicht voor de producent of importeur is gerelateerd aan het relatieve marktaandeel van de producent of importeur. Producenten en importeurs zullen op grond van deze bepaling zelf afspraken moeten maken met gemeenten om de in dit artikel opgelegde relatieve hoeveelheid te kunnen innemen. Vanzelf-

sprekend kunnen producenten en importeurs de uitvoering van deze verplichtingen, ook collectief uitvoeren. Een collectieve aanpak zal de uitvoering zeker vereenvoudigen. Ook is het denkbaar dat de gemeenten de aanmelding van autobanden bij producenten en importeurs van autobanden centraal zullen regelen.

Overigens zullen gemeenten wel op redelijke wijze met de aanbidding om moeten gaan. Verwacht wordt dat de aanbidding een paar maal per jaar zal plaatsvinden door gemeenten. Het is vanzelfsprekend niet gewenst dat producenten en importeurs bijvoorbeeld elke maand banden krijgen aangeboden. De gemeente zal dus de banden moeten innemen en enige tijd moeten opslaan. Dit zal ook geen probleem zijn omdat de verwachting is dat er minder banden bij de gemeenten terechtkomen omdat, door het om-niet kunnen afgeven van afgedankte banden bij aankoop van nieuwe banden, meer banden bij de garages en bandenservicepunten terecht zullen komen.

In artikel 4, tweede lid, onder b, wordt gesproken over een «vanaf een ingevolge artikel 10.22, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer ter beschikking gestelde plaats». Dit is de gemeentelijke voorziening waar grove huishoudelijke afvalstoffen kunnen worden afgegeven. Dit kan – gezien het hiervoor genoemde artikelonderdeel – ook een bovengemeentelijke voorziening zijn en dus buiten de gemeente liggen.

#### **Artikel 5**

Een producent of importeur van aanhangwagens is op grond van dit artikel verplicht – evenals de producent of importeur van voertuigen dat verplicht is op grond van het Besluit beheer autowrakken – om de bij het buiten gebruik stellen van aanhangwagens vrijkomende autobanden in te nemen. Met het op de markt brengen van aanhangwagens brengen producenten of importeurs van aanhangwagens immers ook (de daaraan gemonteerde) autobanden op de markt. Voorzover deze autobanden bij vervanging vrijkomen, dienen deze banden ingevolge artikel 3, eerste lid, van dit besluit kosteloos te worden ingenomen door degene die deze autobanden vervangt. Bij het buiten gebruik stellen van een aanhangwagen aan het einde van zijn levensduur komen echter ook autobanden vrij. Zonder de onderhavige bepaling zou niemand daarvoor verantwoordelijk zijn.

#### **Artikel 6**

De doelstelling van 20% materiaalhergebruik is overgenomen uit de nota van toelichting bij het Besluit beheer personenwagenbanden. Tot op heden zijn de producenten en importeurs van autobanden er niet in geslaagd deze doelstelling te realiseren, voornamelijk vanwege het feit dat zij niet in staat zijn gebleken de daarvoor benodigde middelen te genereren. In de markt bestaan tal van initiatieven op het terrein van materiaalhergebruik die evenwel niet van de grond komen vanwege het gebrek aan financiering. Omdat de producenten en importeurs van autobanden in het onderhavige besluit expliciet verantwoordelijk worden gesteld voor de organisatie en financiering van de inname en verwerking van gebruikte autobanden en zij naar verwachting voor elke nieuw op de markt gebrachte autoband een afvalbeheersbijdrage zullen heffen, is de verwachting dat er voldoende middelen gegenereerd kunnen worden om de doelstelling van 20% materiaalhergebruik te realiseren. In § 4.1 van deze nota van toelichting is hier reeds op ingegaan. Bij de evaluatie van dit besluit zal worden bezien of deze doelstelling kan worden aangescherpt.

## **Artikel 7**

### *Eerste lid*

Een producent of importeur van autobanden moet binnen vier weken nadat het besluit op hem van toepassing is geworden in een melding aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op een daartoe vastgesteld formulier aangeven hoe hij uitvoering zal geven aan de op hem rustende verplichtingen.

### *Tweede lid*

De producent zal elke vijf jaar een nieuwe melding moeten indienen. Dit is noodzakelijk om de gegevens te actualiseren.

## **Artikel 8**

Een producent of importeur van autobanden zal jaarlijks aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer moeten rapporteren over de voortgang van de in dit besluit aan hem opgelegde verplichtingen op een door de minister daartoe vastgesteld formulier. Op dit formulier zal onder meer het aantal ingenomen gebruikte autobanden moeten worden aangegeven.

## **Artikel 10**

Ingevolge dit artikel gelden ook voor producenten en importeurs van aanhangwagens de verplichtingen met betrekking tot het indienen van een melding en het jaarlijks rapporteren aan de minister, voorzover het betreft de uitvoering van de krachtens artikel 5 gestelde verplichting.

## **Artikelen 11 en 12**

In een tweetal productbesluiten (te weten: het Besluit beheer wit- en bruingoed en het Besluit beheer land- en tuinbouwfolie) was bepaald dat op de voorbereiding van beslissingen met betrekking tot een mededeling de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure, zoals omschreven in afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht, van toepassing is. Gelet op de zwaarte van deze procedure en de beslissingen waarvoor deze is bedoeld, is het onwenselijk deze procedure nog langer hierop van toepassing te laten zijn. Om die reden voorzien de artikelen 11 en 12 van dit besluit erin dat de bepalingen in de hiervoor bedoelde productbesluiten die daarop betrekking hebben, worden geschrapt.

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
P. L. B. A. van Geel