

---

## 259

### **Besluit van 24 mei 2002, houdende implementatie 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) (Besluit beheer autowrakken)**

---

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

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 5 november 2001, nr. MJZ2001120 768, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Gelet op 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), de artikelen 1.1, derde lid, 8.2, tweede lid, 8.40, 8.44, eerste lid, 8.45, 10.15 tot en met 10.17, 10.22, tweede lid, en 10.61 van de Wet milieubeheer en artikel 119a van het Wetboek van Strafvordering;

De Raad van State gehoord (advies van 22 maart 2002, nr. W08.01.0588/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 22 mei 2002, nr. MJZ2002043263, 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;
  - 2°. artikel 1.1, onder m, van het Voertuigreglement, niet zijnde een voertuig op twee wielen, of
  - 3°. artikel 1.1, onder at, van het Voertuigreglement;
- b. autowrak: voertuig dat een afvalstof is in de zin van artikel 1.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer;
- c. de producent: degene onder wiens verantwoordelijkheid in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf voertuigen worden vervaardigd en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld;
- d. de importeur: degene onder wiens verantwoordelijkheid in de

uitoefening van zijn beroep of bedrijf voertuigen binnen Nederlands grondgebied worden gebracht en als eerste in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld;

e. preventie:

1°. vermindering van de hoeveelheid autowrakken en van de daarin aanwezige materialen en onderdelen, en

2°. vermindering van de schadelijkheid voor het milieu van autowrakken en van de daarin aanwezige materialen en onderdelen;

f. verwerking: nuttige toepassing of verwijdering van autowrakken of van de daarin aanwezige materialen of onderdelen;

g. hergebruiken als product: opnieuw gebruiken van onderdelen van autowrakken voor hetzelfde doel als waarvoor ze zijn ontworpen;

h. 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;

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

j. gevaarlijke stof: stof die overeenkomstig bijlage 1 bij richtlijn nr. 67/548/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1967 betreffende de aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen inzake de indeling, de verpakking en het kenmerken van gevaarlijke stoffen (PbEG L 196) als een gevaarlijke stof is aangemerkt;

k. vergunning: vergunning als bedoeld in artikel 8.1 van de Wet milieubeheer;

l. shredderinstallatie: toestel dat voor het stuktrekken of versnijden van autowrakken wordt gebruikt;

m. autowrakkenrichtlijn: 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).

## **Artikel 2**

1. De artikelen 3, 4, 8, onder b en c, 9 tot en met 11 en 15, vierde lid, zijn niet van toepassing op voertuigen als bedoeld in artikel 1, onder a, onderdeel 2°.

2. Dit besluit is niet van toepassing op producten voorzover daaromtrent regels zijn gesteld bij of krachtens het Besluit beheer wit- en bruingoed of het Besluit beheer batterijen.

### *§ 2. Preventie*

## **Artikel 3**

De producent neemt maatregelen ter bevordering van preventie die erop gericht zijn dat:

a. het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen beperkt wordt en voorzover mogelijk reeds in de ontwerpfase verminderd wordt, teneinde het vrijkomen ervan in het milieu te voorkomen, hergebruik als product of materiaal te vergemakkelijken en de verwijdering van gevaarlijke stoffen te vermijden;

b. een nieuw voertuigtype zodanig wordt ontworpen en vervaardigd dat demontage en nuttige toepassing van autowrakken en van de daarin aanwezige materialen en onderdelen worden vergemakkelijkt;

c. steeds meer hergebruikt materiaal in voertuigen en in andere producten wordt toegepast.

#### **Artikel 4**

1. Het is verboden materialen en onderdelen van voertuigen, die lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten, na 1 juli 2003 in Nederland voor het eerst aan een ander ter beschikking te stellen.

2. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, geldt niet voor materialen en onderdelen die bij ministeriële regeling krachtens artikel 10.15, vijfde lid, van de Wet milieubeheer ter uitvoering van artikel 4, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn zijn aangewezen indien met betrekking tot de stoffen, bedoeld in het eerste lid, voorzover die in die materialen en onderdelen aanwezig zijn, aan de bij die regeling gestelde eisen is voldaan.

#### *§ 3. Afgifte, inname en verwerking*

#### **Artikel 5**

1. Het bevoegd gezag verbindt de in de bijlage bij dit besluit gestelde voorschriften aan een vergunning voor een inrichting voor het opslaan van vijf of meer autowrakken en aan een vergunning voor een inrichting voor het bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken.

2. Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de in de bijlage bij dit besluit gestelde voorschriften.

3. Het bevoegd gezag kan nadere eisen als bedoeld in het tweede lid wijzigen in het belang van de bescherming van het milieu, of wijzigen of intrekken indien het belang van de bescherming van het milieu zich daartegen niet verzet.

4. Het bevoegd gezag draagt er zorg voor dat aan alle vergunningen die vóór de inwerkingtreding van dit besluit aan inrichtingen als bedoeld in het eerste lid zijn verleend, de in de bijlage bij dit besluit gestelde voorschriften worden verbonden.

#### **Artikel 6**

Bij de afvalstoffenverordening, bedoeld in artikel 10.23, eerste lid, van de Wet milieubeheer, wordt bepaald dat een autowrak, zijnde een huishoudelijke afvalstof, slechts mag worden afgegeven aan:

a. degene die een inrichting drijft als bedoeld in artikel 5, eerste lid, niet zijnde een inrichting die uitsluitend vanwege de aanwezigheid van een shredderinstallatie als een zodanige inrichting is aan te merken;

b. degene die een inrichting drijft als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer, of

c. degene die in een ander land dan Nederland is gevestigd en die overeenkomstig de EEG-verordening overbrenging van afvalstoffen en titel 10.7 van de Wet milieubeheer het autowrak naar dat land brengt.

#### **Artikel 7**

Artikel 10.22, eerste lid, van de Wet milieubeheer blijft buiten toepassing met betrekking tot autowrakken.

#### **Artikel 8**

De producent of importeur draagt er zorg voor dat:

a. een landelijk dekkend innamesysteem wordt opgezet voor autowrakken, voorzover het voertuigen betreft die onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking zijn gesteld;

b. autowrakken, voorzover het voertuigen betreft die onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking zijn gesteld, ten minste om niet kunnen worden afgegeven;

c. een verwerkingssysteem wordt opgezet voor autowrakken, voorzover

het voertuigen betreft die onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking zijn gesteld.

#### *§ 4. Hergebruik en nuttige toepassing*

### **Artikel 9**

1. De producent of importeur draagt er zorg voor dat in de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006, gedurende een kalenderjaar, van autowrakken, voorzover het voertuigen betreft die onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking zijn gesteld:

- a. ten minste 85 gewichtsprocent als product wordt hergebruikt of nuttig wordt toegepast, en
- b. ten minste 80 gewichtsprocent als product of materiaal wordt hergebruikt.

2. De producent of importeur draagt er zorg voor dat vanaf 1 januari 2007, gedurende een kalenderjaar, van autowrakken, voorzover het voertuigen betreft die onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking zijn gesteld:

- a. ten minste 95 gewichtsprocent als product wordt hergebruikt of nuttig wordt toegepast, en
- b. ten minste 85 gewichtsprocent als product of materiaal wordt hergebruikt.

3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op voertuigen als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder a, tweede streepje, van richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangers daarvan (PbEG L 42).

#### *§ 5. Aanduiding en demontage-informatie*

### **Artikel 10**

De producent of importeur draagt er zorg voor dat van de voertuigen die onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld, de materialen en onderdelen die bij ministeriële regeling krachtens artikel 10.16, derde lid, van de Wet milieubeheer ter uitvoering van de door de Commissie van de Europese Gemeenschappen op grond van artikel 8, tweede lid, van de autowrakken-richtlijn gestelde regels zijn aangewezen, worden voorzien van een bij die regeling aangegeven aanduiding.

### **Artikel 11**

1. De producent of importeur draagt er zorg voor dat binnen zes maanden nadat voertuigen van een nieuw type onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland voor het eerst aan een ander ter beschikking zijn gesteld, aan een ieder die een inrichting drijft als bedoeld in artikel 5, eerste lid, informatie wordt verstrekt omtrent demontage van die voertuigen, voorzover die informatie nodig is om de doelstellingen, bedoeld in artikel 9, te realiseren.

2. De informatie, bedoeld in het eerste lid, omvat gegevens met betrekking tot de verschillende materialen en onderdelen van het voertuigtype en de plaats van de daarin aanwezige gevaarlijke stoffen.

3. De leverancier van onderdelen die aan de producent of importeur ter beschikking zijn gesteld, draagt er zorg voor dat desgevraagd aan een persoon die een inrichting drijft als bedoeld in artikel 5, eerste lid, informatie wordt verstrekt omtrent demontage, opslag of het testen van

die onderdelen met het oog op hergebruik als product, uitgezonderd informatie waarvan de geheimhouding met het oog op de bescherming van bedrijfsgeheimen gerechtvaardigd is.

4. Informatie als bedoeld in het eerste tot en met derde lid wordt verstrekt in de vorm van handboeken of in elektronische vorm.

#### *§ 6. Mededeling en verslaglegging*

### **Artikel 12**

1. De producent of importeur doet binnen dertien weken nadat dit besluit op hem van toepassing is geworden, aan Onze Minister mededeling over de wijze waarop uitvoering zal worden geven aan de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 3, 8 tot en met 11 en 15, eerste en vierde lid, voorzover die artikelen op hem van toepassing zijn.

2. De mededeling bevat in ieder geval:

a. een overzicht van de te nemen maatregelen ter bevordering van preventie, alsmede een schatting van de daarmee te bereiken resultaten;

b. gegevens omtrent de wijze waarop de inname van autowrakken zal plaatsvinden;

c. gegevens omtrent het gewichtspercentage van de onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking gestelde voertuigen dat:

1°. als product zal worden hergebruikt;

2°. als materiaal zal worden hergebruikt;

3°. nuttig zal worden toegepast, en

4°. zal worden verwijderd;

d. gegevens omtrent de wijze van financiering van het inname- en verwerkingssysteem;

e. gegevens omtrent de maatregelen die zullen worden getroffen om de inname en verwerking voort te zetten, ingeval voertuigen niet langer onder de verantwoordelijkheid van de producent of importeur in Nederland aan een ander ter beschikking worden gesteld;

f. gegevens omtrent de wijze waarop hetgeen in de mededeling staat vermeld ten aanzien van de onderdelen a tot en met e zal worden geregistreerd;

g. een voorstel met betrekking tot het tijdvak van de geldigheidsduur van de instemming van de mededeling.

### **Artikel 13**

1. De mededeling, bedoeld in artikel 12, eerste lid, behoeft de instemming van Onze Minister.

2. De instemming, bedoeld in het eerste lid, geldt voor een daarbij vast te stellen tijdvak van ten hoogste vijf jaar.

3. Onze Minister kan voorschriften of beperkingen verbinden aan de instemming met de mededeling.

4. Onze Minister kan de voorschriften of beperkingen, bedoeld in het derde lid, ambtshalve of op een daartoe strekkend verzoek wijzigen of intrekken.

5. De producent of importeur doet uiterlijk 13 weken voor het verstrijken van het tijdvak waarvoor de instemming geldt opnieuw een mededeling als bedoeld in artikel 12, eerste lid.

### **Artikel 14**

De producent of importeur voert de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 3, 8 tot en met 11 en 15, eerste en vierde lid, uit overeenkomstig de mededeling, zoals Onze Minister daarmee heeft ingestemd.

## **Artikel 15**

1. De producent of importeur zendt voor 1 augustus 2003 en vervolgens elk jaar voor 1 augustus aan Onze Minister een verslag over de uitvoering van de verplichtingen, bedoeld in het vierde lid en de artikelen 3, 8 tot en met 11, in het voorafgaande kalenderjaar, voorzover hij in dat jaar als producent of importeur werkzaam was.

2. Het verslag bevat in ieder geval gegevens omtrent:

- a. de wijze waarop bij het ontwerp van een nieuw voertuigtype het ontstaan van afvalstoffen wordt voorkomen en naar de mogelijkheid van hergebruik als product of materiaal en van nuttige toepassing van dat type voertuig wordt gestreefd;
- b. de wijze waarop autowrakken worden verwerkt;
- c. de ontwikkeling en verbetering van methoden voor hergebruik als product of materiaal en voor nuttige toepassing van autowrakken;
- d. het gewichtspercentage van de door de producent of importeur aan een ander ter beschikking gestelde voertuigen dat als product of materiaal wordt hergebruikt of nuttig wordt toegepast.

3. Onze Minister kan regels stellen over de wijze waarop de in het tweede lid bedoelde gegevens in het verslag worden opgenomen.

4. De producent of importeur draagt er zorg voor dat de gegevens, bedoeld in het tweede lid, worden opgenomen in reclamemateriaal ten behoeve van de verkoop van nieuwe voertuigen.

## **Artikel 16**

De producenten of importeurs kunnen gezamenlijk een mededeling als bedoeld in artikel 12, eerste lid, doen of een verslag als bedoeld in artikel 15, eerste lid, toezenden.

### *§ 7. Slotbepalingen*

## **Artikel 17**

1. Een wijziging van de autowrakkenrichtlijn gaat voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

2. Een wijziging van de richtlijn, genoemd in artikel 1, onder j, gaat voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

3. Een wijziging van de richtlijn, genoemd in artikel 9, derde lid, gaat voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

## **Artikel 18**

Het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- i. autowrak: motorrijtuig op meer dan twee wielen dat een afvalstof is in de zin van artikel 1.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer.

B

In bijlage I, onderdeel 28.1, onder b, vervalt «, tenzij het minder dan 5 autowrakken betreft».

C

In bijlage I, onderdeel 28.4, onder d, vervalt «5 of meer».

### **Artikel 19**

Het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer<sup>2</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel k door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

l. autowrak: motorvoertuig op meer dan twee wielen dat een afvalstof is in de zin van artikel 1.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer.

B

In onderdeel B van de bijlage wordt aan onderdeel 2.2.12 toegevoegd:  
a. Het is niet toegestaan een autowrak en de daarin aanwezige materialen of onderdelen nuttig toe te passen of te verwijderen, behoudens:

1°. voorzover het de opslag betreft, of

2°. voorzover het accessoires betreft die worden gedemonteerd omdat de laatste eigenaar of houder van het autowrak hierom anders dan in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf heeft verzocht, en met als doel die accessoires opnieuw te gebruiken ten behoeve van een ander motorvoertuig waarvan hij eigenaar of houder is.

b. De opslag van autowrakken geschiedt overeenkomstig de in de bijlage bij het Besluit beheer autowrakken opgenomen voorschriften.

### **Artikel 20**

Het Besluit beheer personenwagenbanden<sup>3</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervalt in de onderdelen d en e «dan wel motorrijtuigen of aanhangwagens, waaraan personenwagenbanden zijn gemonteerd,».

B

In de artikelen 2 en 3 vervallen het tweede lid alsmede de aanduiding «1.» voor het eerste lid.

C

Artikel 9 komt te luiden:

### **Artikel 9**

Dit besluit is niet van toepassing op de producent of importeur die een voertuig als bedoeld in het Besluit beheer autowrakken waaraan personenwagenbanden zijn gemonteerd, in Nederland op de markt brengt.

## Artikel 21

Artikel 10, eerste lid, van het Besluit inbeslaggenomen voorwerpen<sup>4</sup> wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel 2° komt te luiden:
  - 2°. autowrakken als bedoeld in artikel 1, onderdeel i, van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer,.
2. In onderdeel 3 vervalt: onder f,.

## Artikel 22

Artikel 1, eerste lid, onderdeel 16, van het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen<sup>5</sup> komt te luiden:

16. autowrakken als bedoeld in artikel 1, onderdeel i, van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, of onderdelen daarvan;

## Artikel 23

In afwijking van artikel 15, eerste lid, heeft een verslag over de uitvoering van de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 3, 8 tot en met 11 en 15, vierde lid, geen betrekking op het tijdvak vanaf 1 januari 2002 tot het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit.

## Artikel 24

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2002. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 30 mei 2002, treedt het in werking met ingang van de dag waarop vier weken zijn verstreken sedert de dag van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

## Artikel 25

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit beheer autowrakken.

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

's-Gravenhage, 24 mei 2002

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. P. Pronk

Uitgegeven de vierde juni 2002

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

<sup>1</sup> Stb. 1993, 50, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 april 2002, Stb. 189.

<sup>2</sup> Stb. 2000, 262, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 april 2002, Stb. 189.

<sup>3</sup> Stb. 1995, 248, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 april 2002, Stb. 189.

<sup>4</sup> Stb. 1995, 699, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 14 september 2001, Stb. 415.

<sup>5</sup> Stb. 2001, 493, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 april 2002, Stb. 189.

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 9 juli 2002, nr. 128.



**behorend bij artikel 5, eerste lid, van het Besluit beheer autowrakken**

Voorschriften die opgenomen worden in vergunningen voor inrichtingen voor het opslaan, bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken

*A. Bodembeschermende voorzieningen en maatregelen*

In onderdeel A wordt onder «vloeistoffen» verstaan vloeistoffen die de bodem kunnen verontreinigen.

1. Op de plaatsen in een inrichting waar handelingen plaatsvinden met vloeistoffen of vloeistof bevattende onderdelen is een vloeistofdichte vloer of voorziening aangebracht die bestand is tegen inwerking van de desbetreffende vloeistoffen en tegen krachten die op de desbetreffende vloer of voorziening worden uitgeoefend. Dit geldt in ieder geval voor de gedeelten van een inrichting die bestemd zijn voor:

- het opslaan van autowrakken die nog niet zijn ontdaan van vloeistoffen of vloeistof bevattende onderdelen;
- het aftappen van vloeistoffen of het demonteren van vloeistof bevattende onderdelen;
- het opslaan van vloeistoffen of vloeistof bevattende onderdelen.

2. Het aftappen van vloeistoffen en het demonteren van vloeistof bevattende onderdelen, alsmede het opslaan van afgetapte vloeistoffen en gedemonteerde vloeistof bevattende onderdelen geschiedt onder een overkapping of een gelijkwaardige voorziening die de vloeistofdichte vloer of voorziening afdoende tegen het inregenen beschermt.

3. Vloeistoffen worden opgeslagen in gesloten vloeistofdichte verpakkingen of opslagmiddelen die bestand zijn tegen de desbetreffende vloeistoffen. Deze verpakkingen of opslagmiddelen worden opgesteld in een vloeistofdichte lekbak met voldoende opvangcapaciteit.

4. Oliefilters, accu's en PCB/PCT-houdende condensatoren, worden opgeslagen in vloeistofdichte verpakkingen of opslagmiddelen die bestand zijn tegen de in die onderdelen aanwezige vloeistoffen. Accu's en PCB/PCT-houdende condensatoren worden recht opgeslagen.

5. De vloeistofdichte vloeren en voorzieningen worden goed onderhouden en regelmatig geïnspecteerd.

6. Vloeistoffen die uit autowrakken of vloeistof bevattende onderdelen daarvan lekken, worden terstond opgevangen en opgeslagen in een opslagmiddel als bedoeld in voorschrift A.3. Daartoe zijn voldoende opvangvoorzieningen aanwezig.

7. Gemorste of gelekte vloeistoffen worden terstond opgeruimd. Daartoe zijn op de plaatsen in een inrichting waar zodanige vloeistoffen vrijkomen of worden opgeslagen voldoende absorptiemiddelen aanwezig.

8. De op de vloeistofdichte vloer of voorziening gelekte of gemorste vloeistoffen, alsmede bedrijfsafvalwater en regenwater dat met de vloeistofdichte vloer of voorziening in aanraking is gekomen, worden op milieuverantwoorde wijze afgevoerd.

## *B. Opslag en overslag van autowrakken vóór bewerking*

1. Autowrakken die nog niet zijn ontdaan van de in voorschrift C.1 genoemde stoffen, preparaten of andere producten worden direct bij binnenkomst in een inrichting en in afwachting van de verdere bewerking op een specifiek daarvoor aangewezen gedeelte van de inrichting opgeslagen en worden niet gestapeld.

2. Een autowrak mag vóór bewerking uitsluitend worden overgedragen aan een inrichting voor het opslaan van vijf of meer autowrakken of aan een inrichting voor het bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken, niet zijnde een inrichting die uitsluitend vanwege de aanwezigheid van een shredderinstallatie als een zodanige inrichting is aan te merken, indien de in de voorschriften C.1 en C.6 bedoelde stoffen, preparaten of andere producten nog niet zijn afgetapt of gedemonteerd.

## *C. Bewerking van autowrakken*

1. Zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen 10 werkdagen, na de ontvangst van het autowrak worden de volgende stoffen, preparaten of andere producten, indien aanwezig, uit het autowrak afgetapt of gedemonteerd en vervolgens opgeslagen:

- motorolie;
- transmissieolie;
- versnellingsbakolie;
- olie uit het differentieel;
- hydraulische olie;
- remvloeistoffen;
- koelvloeistoffen;
- ruitensproeiervloeistoffen;
- airconditioningsvloeistoffen;
- benzine;
- diesel;
- LPG-tank, inclusief LPG;
- accu, inclusief accuzuren;
- oliefilter;
- PCB/PCT-houdende condensatoren;
- batterijen.

2. Restanten van vloeistoffen worden zo goed mogelijk uit leidingen afgetapt. De aftappunten worden na het aftappen weer afgesloten.

3. Indien dat noodzakelijk is voor het producthergebruik van gedemonsteerde onderdelen worden de oliën niet uit de desbetreffende onderdelen afgetapt of wordt het oliefilter teruggeplaatst.

4. Het demonteren van een LPG-tank geschiedt in de open lucht of in een goed geventileerde ruimte. Het aftappen van LPG uit een LPG-tank geschiedt in een inrichting waarvoor een vergunning is verleend die op het tijdstip dat die handeling plaatsvindt geldig is.

5. Het aftappen van airconditioningvloeistof geschiedt overeenkomstig de voorschriften die terzake zijn opgenomen in paragraaf 6 van de bij de Regeling lek dichtheidsvoorschriften koelinstallaties 1997 behorende bijlage.

6. Autowrakken worden binnen de inrichting ontdaan van de volgende stoffen, preparaten of andere producten:

- banden;
- binnenbanden;

- grotere kunststofonderdelen die als materiaal hergebruikt kunnen worden, zoals bumpers, grilles, wioldoppen, achter- en knipperlichten, instrumentenborden of delen daarvan en vloeistoftanks, indien voor die kunststofonderdelen een mogelijkheid voor materiaalhergebruik bestaat en die kunststofonderdelen in een shredderinstallatie niet zodanig worden gescheiden dat ze als materiaal hergebruikt kunnen worden;
- metalen onderdelen die koper, aluminium of magnesium bevatten indien deze metalen niet in de shredderinstallatie worden gescheiden;
- glas, inclusief koplampenglas;
- katalysatoren;
- ontplofbare onderdelen, zoals airbags en gordelspanners, voorzover deze niet onschadelijk zijn gemaakt;
- onderdelen die lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten en als zodanig zijn gecodeerd;
- andere materialen waarvoor economisch haalbare mogelijkheden voor materiaalhergebruik beschikbaar zijn, zoals rubberstrips, veiligheids-gordels, kokoshaar, polyurethaan-schuim, indien die materialen in een shredderinstallatie niet zodanig worden gescheiden dat ze als materiaal hergebruikt kunnen worden.

7. Het is niet toegestaan een autowrak op een zodanige wijze te pletten, te knippen of anderszins mechanisch te verkleinen dat de identiteit en de inhoud daarvan niet meer herkenbaar zijn.

*D. Opslag en afvoer van afgetapte of gedemonteerde stoffen, preparaten of andere producten*

1. Afgetapte of gedemonteerde stoffen, preparaten of andere producten, als bedoeld in voorschrift C.1, worden voorzover dat nodig is voor product- of materiaalhergebruik of nuttige toepassing afzonderlijk bewaard.

2. Afgetapte of gedemonteerde stoffen, preparaten of andere producten, als bedoeld in voorschrift C.6, worden op een tegen het inregelen beschermde plaats in daartoe geschikte opslagmiddelen, zoals stellingen, containers of zakken, opgeslagen, en op een zodanige wijze dat de mogelijkheden voor product- en materiaalhergebruik en nuttige toepassing niet worden geschaad. Banden worden zodanig opgeslagen dat de gevaren voor en als gevolg van brand worden geminimaliseerd.

3. Niet voor producthergebruik geschikte stoffen, preparaten of andere producten, waarvoor wel een mogelijkheid van materiaalhergebruik of nuttige toepassing bestaat, worden gescheiden gehouden en gescheiden afgevoerd naar een inrichting met een milieuhygiënisch verantwoorde en doelmatige verwerkingsmogelijkheid.

4. Volle opslagvoorzieningen worden zo spoedig mogelijk afgevoerd en vervangen door lege opslagvoorzieningen.

*E. Opslag en afvoer van autowrakken na bewerking*

1. Autowrakken die nog niet zijn ontdaan van alle stoffen, preparaten of andere producten, als bedoeld in voorschrift C.6 worden maximaal twee hoog, met een maximale hoogte van 4,5 meter, gestapeld op een daartoe aangewezen gedeelte van de inrichting, dan wel worden op een zodanige wijze in stellingen gestapeld dat deze gemakkelijk kunnen worden geïnspecteerd en gedemonteerd.

2. Autowrakken waarvan alle in voorschrift C.6 bedoelde stoffen, preparaten of andere producten zijn afgetapt of gedemonteerd, worden

afgevoerd naar een inrichting waarin zich een shredderinstallatie bevindt waarin autowrakken worden verwerkt of vernietigd overeenkomstig voorschrift F.

*F. Verwerking of vernietiging van autowrakken in shredderinstallaties*

Bij de verwerking of vernietiging van autowrakken in een shredderinstallatie worden autowrakken gescheiden in direct als materiaal her te gebruiken metaalschroot en shredderafvalstoffen. Met ingang van 1 januari 2007 worden shredderafvalstoffen afkomstig van autowrakken, indien technologieën voor de nuttige toepassing van shredderafvalstoffen beschikbaar zijn, afgevoerd ten behoeve van nuttige toepassing.

*G. Certificaat van vernietiging voor autowrakken met een buitenlands kenteken*

1. Bij de ontvangst van een autowrak met een kenteken dat verstrekt is door een in een andere lidstaat van de Europese Unie daartoe aangegeven instantie, wordt desgevraagd aan degene die zich van dat autowrak ontdoet een certificaat van vernietiging als bedoeld in artikel 5, derde lid, van de autowrakkenrichtlijn afgegeven, waarin in ieder geval de volgende gegevens zijn opgenomen:

- a. de naam, het adres en de handtekening van degene die het certificaat van vernietiging afgeeft;
- b. de naam en het adres van het bestuursorgaan dat de vergunning heeft verleend aan degene die het certificaat van vernietiging afgeeft;
- c. de datum van afgifte van het certificaat van vernietiging;
- d. het kenteken van het autowrak, inclusief de kenletters van het land daarop;
- e. de categorie van voertuigen, bedoeld in artikel 1, onder a, waartoe het autowrak behoort alsmede het merk en het model van het autowrak;
- f. het chassisnummer van het autowrak;
- g. de naam, het adres, de nationaliteit en de handtekening van de eigenaar of houder van het afgegeven autowrak.

2. Bij het certificaat van vernietiging wordt het bij het autowrak behorende kentekenbewijs gevoegd. Indien het bij het autowrak behorende kentekenbewijs niet aanwezig is, wordt dat tevens op het certificaat van vernietiging aangegeven.

# NOTA VAN TOELICHTING

## Hoofdstuk 1 Inleiding

Met ingang van 21 oktober 2000 is 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) (hierna: autowrakkenrichtlijn) in werking getreden. Deze richtlijn heeft tot doel de negatieve milieueffecten van het ontstaan en de verwerking van voertuigafval te voorkomen of te beperken door de hoeveelheid te verwijderen voertuigafval te verminderen (door middel van preventie en nuttige toepassing) en door de milieuprestaties van verwerkers van voertuigafval te verbeteren.

Ingevolge artikel 10, eerste lid, van de autowrakkenrichtlijn moet deze richtlijn uiterlijk op 21 april 2002 zijn omgezet in nationale regelgeving. De autowrakkenrichtlijn wordt grotendeels omgezet bij of krachtens het onderhavige besluit. Voor de uitvoering van deze richtlijn zijn tevens wijzigingen nodig in andere besluiten op grond van de Wet milieubeheer, namelijk het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (hierna: lvb), het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer en het Besluit beheer personenwagenbanden. Het onderhavige besluit voorziet hierin. Daarnaast is aanpassing van de regelgeving op grond van de Wegenverkeerswet 1994 nodig. De hiertoe benodigde wijzigingen van het Kentekenreglement en van de Regeling erkenning bedrijfsvoorraad zijn separaat tot stand gekomen.

In hoofdstuk 13 van deze nota van toelichting is een transponeringstabel opgenomen, waarin is aangegeven in welke artikelen van dit besluit de bepalingen van de autowrakkenrichtlijn zijn verwerkt en welke bepalingen van die richtlijn in andere nationale regelgeving worden verwerkt.

## Hoofdstuk 2 Historie

Begin jaren '90 hebben de belangrijkste brancheorganisaties in de automobielsector vrijwillig de verantwoordelijkheid op zich genomen voor het opzetten van een inname- en verwerkingssysteem voor Nederlandse autowrakken en voor de financiering van het ketendeficit dat daarbij ontstaat. De doelstelling van die brancheorganisaties was om in het jaar 2000 86% van het gewicht van de materialen waaruit auto's bestaan als materiaal te hergebruiken. Om dit te kunnen bekostigen, hebben nagenoeg alle producenten en importeurs van personenauto's en bestelauto's in Nederland op vrijwillige basis een overeenkomst over de afdracht van een verwijderingsbijdrage (thans genoemd: afvalbeheersbijdrage) gesloten, welke door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op grond van artikel 15.36 van de Wet milieubeheer algemeen verbindend is verklaard. Voor het beheer van dit inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken is Auto Recycling Nederland BV (hierna: ARN) opgericht. ARN sluit contracten met gecertificeerde autodemontagebedrijven. Deze verplichten zich contractueel om autowrakken kosteloos in te nemen, de door ARN voorgescreven materialen te demonteren en ten behoeve van materiaalhergebruik te laten afvoeren via door ARN gecontracteerde inzamelaars en materiaalverwerkers. ARN stelt aan de autodemontagebedrijven verwijderingsvergoedingen (thans genoemd: afvalbeheersvergoedingen) beschikbaar voor demontage, transport en verwerking van de gedemonteerde materialen. Dit systeem is succesvol gebleken. Al in 1997 werd 90% van de Nederlandse autowrakken door de door ARN gecontracteerde bedrijven op milieuverantwoorde wijze gedemonteerd en verwerkt. Daarmee werd reeds in 1997 86% materiaalhergebruik en nuttige toepassing (83% materiaalhergebruik en 3% nuttige toepassing) gerealiseerd.

Begin jaren '90 is de Europese Commissie in het kader van het programma prioritaire afvalstromen begonnen met het opstellen van een actieprogramma voor het beheer van autowrakken. Mede op basis daarvan heeft het Europees Parlement de Europese Commissie in 1996 verzocht voorstellen voor communautaire regelgeving voor autowrakken in te dienen en die voorstellen te baseren op het beginsel van producentenverantwoordelijkheid. Bij het opstellen daarvan, in 1997, heeft de Commissie zich mede laten inspireren door het hiervoor beschreven Nederlandse inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken.

### **Hoofdstuk 3 Hoofdpijnen van dit besluit**

In dit besluit worden producenten en importeurs van voertuigen verplicht preventieve maatregelen te nemen teneinde het ontstaan of de verwijdering van voertuigafval te voorkomen of te beperken. Daarnaast worden deze producenten en importeurs verplicht om een inname- en verwerkingssysteem, inclusief een systeem van informatieverstrekking en registratie, op te zetten voor de door hen op de markt gebrachte voertuigen die in Nederland in het afvalstadium zijn beland. Dit dient te geschieden op een zodanige wijze dat de laatste eigenaar zijn voertuig zonder kosten kan afgeven aan een erkend autodemontage-, garage- of autoschadeherstelbedrijf en dat daarmee uiteindelijk 95% product-hergebruik en nuttige toepassing en 85% product- en materiaalhergebruik wordt gerealiseerd.

In dit besluit worden tevens technische voorschriften gesteld aan inrichtingen voor het opslaan, bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken teneinde de milieuprestaties van deze bedrijven te verbeteren.

### **Hoofdstuk 4 Dit besluit in relatie tot de autowrakkenrichtlijn**

De autowrakkenrichtlijn is gebaseerd op artikel 175 van het EG-Verdrag. Dit betekent dat de lidstaten in het belang van de bescherming van het milieu verdergaande voorschriften mogen stellen dan die welke in de autowrakkenrichtlijn zijn bepaald.

Het onderhavige besluit sluit geheel aan bij de autowrakkenrichtlijn, met dien verstande dat in dit besluit, gezien de specifieke nationale situatie en het in Nederland reeds bereikte, hoge milieubeschermingsniveau met betrekking tot het beheer van autowrakken, op een aantal punten in het belang van de bescherming van het milieu verdergaande voorschriften worden gesteld dan die welke in die richtlijn zijn bepaald.

Het betreft de volgende punten.

#### *– het opzetten van een verwerkingssysteem (artikel 8, onder c)*

In de autowrakkenrichtlijn wordt het opzetten van een verwerkingssysteem voor autowrakken niet expliciet voorgeschreven. Een autowrak heeft doorgaans een negatieve waarde als gevolg van het feit dat het overeenkomstig de regelgeving moet worden verwerkt. Ingevolge de artikelen 8, onder b, en 9 van dit besluit ligt de verantwoordelijkheid voor de financiering en organisatie van de maatregelen die moeten worden genomen om de in artikel 9 genoemde doelstellingen te bereiken, bij de producent of importeur.

Om aan de verplichtingen die zijn gesteld krachtens de hiervoor genoemde artikelen te kunnen voldoen, zal de producent of importeur een verwerkingssysteem moeten opzetten.

De hiervoor genoemde artikelen van dit besluit zijn een uitwerking van artikel 5, vierde lid, onderscheidenlijk 7, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn. Hoewel de autowrakkenrichtlijn het opzetten van een

verwerkingssysteem niet expliciet voorschrijft, vloeit uit de hiervoor genoemde bepalingen van de autowrakkenrichtlijn – om dezelfde redenen als hiervoor aangegeven – eveneens voort dat een verwerkingssysteem zal moeten worden opgezet.

Met de verplichting tot het opzetten van een verwerkingssysteem voor autowrakken wordt bovendien aangesloten bij de in Nederland reeds bestaande situatie waarin de producenten en importeurs naast een innamestelsel ook een verwerkingssysteem voor autowrakken hebben opgezet.

– *producentenverantwoordelijkheid voor voertuigen die voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit op de markt zijn gebracht (artikel 8, onder b en c)*

Anders dan in de autowrakkenrichtlijn (artikel 12, tweede lid, tweede streepje) is bepaald, is er in het onderhavige besluit voor gekozen producenten en importeurs niet pas per 1 januari 2007 maar direct op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit besluit financieel verantwoordelijk te stellen voor de inname en verwerking van voertuigen die voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit op de markt zijn gebracht. De reden hiervoor is dat in Nederland al een inname- en verwerkingssysteem op basis van een volledige producentenverantwoordelijkheid bestaat, dat betrekking heeft op alle als afval vrijkomende voertuigen, ongeacht hun leeftijd.

– *doelstellingen met betrekking tot producthergebruik en nuttige toepassing (artikel 9)*

De beide in artikel 7, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn genoemde doelstellingen voor het jaar 2006 en één van de aldaar genoemde doelstellingen voor het jaar 2015 (85% product- en materiaalhergebruik) zijn in Nederland al in 1997 gerealiseerd. Gezien de in Nederland reeds behaalde doelstellingen en gezien de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling en implementatie van technologieën voor de nuttige toepassing van shredderafval, afkomstig van autowrakken, is in artikel 9, tweede lid, van dit besluit bepaald dat 95% producthergebruik en nuttige toepassing reeds per 1 januari 2007 moet worden gerealiseerd. In de autowrakkenrichtlijn dient die doelstelling pas per 1 januari 2015 te worden behaald. Dit is ook in het belang van de continuïteit van het Nederlandse systeem. Van een verplichting voor de producenten en importeurs van voertuigen om de doelstelling van 95% producthergebruik en nuttige toepassing pas per 1 januari 2015 te realiseren, zou de komende vijftien jaar onvoldoende stimulans uitgaan om het percentage producthergebruik en nuttige toepassing te verhogen. In dit verband ligt het in de rede om tevens voor te schrijven dat de in autowrakkenrichtlijn genoemde doelstellingen voor het jaar 2006 in Nederland ook eerder bereikt moeten worden. Die doelstellingen dienen ingevolge dit besluit dan ook per 1 januari 2003 gerealiseerd te worden.

– *technische voorschriften voor het opslaan, bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken (artikel 5 en de bijlage bij dit besluit)*

Bij het opstellen van de hiervoor bedoelde technische voorschriften is zo veel mogelijk aangesloten bij het bestaande, hoge milieubeschermingsniveau zoals vastgelegd in de meeste milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken en bij de eisen die aan autodemontagebedrijven worden gesteld in het kader van het bestaande, vrijwillige inname- en verwerkingssysteem. Dit betekent dat de technische voorschriften die zijn opgenomen in de bijlage bij dit besluit op een aantal punten tot een verdergaande milieubescherming leiden dan die welke zijn opgenomen in bijlage I bij de autowrakkenrichtlijn. Het onverkort overnemen van de eisen uit bijlage I bij de



autowrakkenrichtlijn zou betekenen dat in Nederland een stap terug zou moeten worden gezet met betrekking tot het reeds gerealiseerde milieubeschermingsniveau.

De verdergaande milieubeschermingsmaatregelen hebben onder andere betrekking op het aantal onderdelen en materialen dat door autodemontagebedrijven moet worden gedemonteerd. In het kader van het in Nederland bestaande inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken wordt voorgeschreven dat achttien materialen en onderdelen moeten worden gedemonteerd en verder worden verwerkt. Economisch gezien is dit haalbaar dankzij het systeem van afvalbeheersbijdragen en -vergoedingen. Ook in veel bestaande milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven wordt voorgeschreven dat alle voor materiaalhergebruik geschikte materialen worden gedemonteerd en verder worden verwerkt. Hiervoor is door middel van de afvalbeheersbijdrage immers al betaald. Voor de continuïteit van het Nederlandse systeem en om te bevorderen dat alle autodemontagebedrijven in Nederland moeten voldoen aan de in de praktijk haalbaar gebleken normen, is het voor Nederland van belang om in de regelgeving ten minste aan te sluiten bij de bestaande situatie. Het onderhavige besluit voorziet hierin.

Het bestaande inname- en verwerkingssysteem gaat er bovendien van uit dat demontage van de hiervoor bedoelde achttien materialen binnen één autodemontage-inrichting plaatsvindt. Met het oog op het doelmatig beheer van afvalstoffen en op handhaving en fraudepreventie, en daarmee in het belang van de bescherming van het milieu, is in het onderhavige besluit de verplichting opgenomen om de in de bijlage bij dit besluit genoemde materialen en onderdelen binnen één inrichting te demonteren (voorschriften C.1 en C.6 van de bijlage bij dit besluit). Indien een autowrak door verschillende autodemontagebedrijven zou kunnen worden gedemonteerd, kan het voor een autodemontagebedrijf waaraan een autowrak wordt afgegeven, dat bedrijf niet deelneemt aan een door de producenten en importeurs opgezet inname- en verwerkingssysteem, aantrekkelijk zijn om de gedemonteerde of afgetapte gevaarlijke afvalstoffen (de duurste afvalstroom) met het (gedeeltelijk) gedemonteerde autowrak mee te geven aan een ander, wel bij een door producenten en importeurs opgezet inname- en verwerkingssysteem aangesloten autodemontagebedrijf. Een zodanig bedrijf krijgt immers een vergoeding voor de demontage en afvoer van deze afvalstoffen. Hierdoor zou, zo heeft de ervaring geleerd, onnodig transport van gevaarlijke afvalstoffen kunnen ontstaan, met alle milieurisico's van dien.

Voordat een autowrak wordt gedemonteerd, is het nog wel toegestaan om autowrakken te verhandelen tussen autodemontagebedrijven. Hierdoor kan een autowrak worden doorgeleverd aan bijvoorbeeld een autodemontagebedrijf dat is gespecialiseerd in het demonteren van autowrakken van het desbetreffende merk, hetgeen het producthergebruik ten goede kan komen. Hierin voorziet voorschrift B.2 van de bijlage bij dit besluit.

Met het oog op de relatie tussen het onderhavige besluit en de autowrakkenrichtlijn zijn daarnaast de volgende punten van belang.

– *producenten- of ketenverantwoordelijkheid (artikelen 8, onder a en c, en 9)*

Ingevolge de artikelen 5, eerste lid, en 7, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn worden de lidstaten verplicht om maatregelen te nemen om er voor te zorgen dat «ondernemingen» in de automobielsector inname- en verwerkingssystemen opzetten en bepaalde doelstellingen op het gebied van hergebruik en nuttige toepassing realiseren. In de autowrakkenrichtlijn wordt hier dus uitgegaan van een ketenverantwoordelijkheid. Net als bij eerdere besluiten op het gebied van het



beheer van afvalstoffen, zoals bijvoorbeeld het Besluit beheer wit- en bruingoed, en in lijn met het principe van producentenverantwoordelijkheid, is er in het onderhavige besluit nadrukkelijk voor gekozen om binnen de automobielketen de producenten en importeurs van voertuigen als normadressaat te benoemen. De producenten en importeurs van voertuigen zijn derhalve verantwoordelijk voor het, samen met andere partijen of schakels in de keten, nemen van maatregelen en het behalen van de doelstellingen die zijn opgenomen in dit besluit. Wanneer geen duidelijke normadressaat wordt benoemd, bestaat het risico dat partijen binnen de keten verantwoordelijkheden op elkaar zullen afschuiven.

– *innamesystemen voor onderdelen die vrijkomen bij reparatie*

Artikel 5, eerste lid, eerste streepje, van de autowrakkenrichtlijn verplicht de lidstaten om maatregelen te nemen om er voor te zorgen dat ondernemingen in de automobielsector, voorzover technisch haalbaar, innamesystemen opzetten voor gebruikte onderdelen die vrijkomen bij de reparatie van personenauto's. In Nederland worden garages, schadeherstelbedrijven en bandenservicebedrijven op grond van het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer reeds verplicht om afvalstoffen zo veel mogelijk te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden af te geven. Daarnaast is voor bij vervanging vrijkomende banden, voor electr(on)ische apparaten in voertuigen en voor batterijen de producentenverantwoordelijkheid voor de inname en verwerking reeds geregeld in respectievelijk het Besluit beheer personenwagbanden, het Besluit beheer wit- en bruingoed en het Besluit beheer batterijen.

– *kosteloze inname van autowrakken (artikel 8, onder b)*

Artikel 5, vierde lid, van de autowrakkenrichtlijn bepaalt dat de lidstaten de nodige maatregelen nemen om er voor te zorgen dat de laatste eigenaar of houder zijn voertuig zonder kosten kan afgeven aan een door het bevoegd gezag erkende verwerker. Tevens dient de producent of importeur van voertuigen alle of een aanzienlijk deel van de kosten van inname en verdere verwerking voor zijn rekening te nemen. In lijn met wat hiervoor staat vermeld over het principe van producentenverantwoordelijkheid en in lijn met andere besluiten op het gebied van het beheer van afvalstoffen, zoals bijvoorbeeld het Besluit beheer wit- en bruingoed, is er in het onderhavige besluit van uitgegaan dat de producenten of importeurs van voertuigen verantwoordelijk zijn voor de financiering van de inname en verdere verwerking van autowrakken. Het besluit bevat derhalve geen rechtstreekse verplichting aan autodemonstage-, garage- of autoschadeherstelbedrijven om autowrakken ten minste om niet in te nemen.

Artikel 5, vierde lid, van de autowrakkenrichtlijn bepaalt dat lidstaten kunnen voorschrijven dat de overdracht van autowrakken niet geheel kosteloos is, indien het betrokken autowrak niet voorzien is van de essentiële onderdelen dan wel afval bevat dat aan het autowrak is toegevoegd. In het onderhavige besluit is van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt, omdat dit afbreuk zou doen aan het principe dat de laatste eigenaar of houder zich gemakkelijk en zonder kosten van zijn autowrak moet kunnen ontdoen.

– *de verslagleggingsplicht (artikel 15)*

In artikel 9, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn is bepaald dat de lidstaten in ieder geval van de betrokken ondernemingen eisen dat zij informatie bekend maken over een viertal met name genoemde onderwerpen. Dit artikellid heeft geen betrekking op driewielige voertuigen als bedoeld in artikel 2, onder 1, van de autowrakkenrichtlijn.

Ingevolge artikel 15 van dit besluit worden de producenten of importeurs van voertuigen verplicht jaarlijks verslag te doen over de uitvoering

van de verplichtingen die voor hem voortvloeien uit dit besluit. Uiteraard hoeft een producent of importeur in zijn verslag uitsluitend in te gaan op de uitvoering van de krachtens dit besluit gestelde verplichtingen die op hem van toepassing zijn. Een producent of importeur van voertuigen als bedoeld in artikel 1, onder a, 2°, van dit besluit hoeft in zijn verslag derhalve alleen in te gaan op de uitvoering van artikel 8, onder a, van dit besluit. Dit voorschrift is een logisch voortvloeisel van de in het onderhavige besluit gekozen systematiek met betrekking tot de mededelings- en verslagleggingsplicht (artikelen 12 tot en met 16 van dit besluit). Een ieder die als eerste in Nederland voertuigen aan een ander ter beschikking stelt, moet in een mededeling aangeven hoe hij uitvoering zal geven aan de verplichtingen die voor hem voortvloeien uit dit besluit en vervolgens jaarlijks verslag doen over die uitvoering.

### **Hoofdstuk 5 De relatie van dit besluit met het lvb en het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer (artikelen 18 en 19)**

In artikel 6, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn is bepaald dat inrichtingen voor het opslaan of verwerken van autowrakken een vergunning moeten hebben van of geregistreerd moeten zijn bij het bevoegd gezag.

In bijlage I, onder categorie 28.4, onder a, onder 4, en onder d, van het lvb is bepaald dat inrichtingen voor het opslaan, bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van vijf of meer autowrakken, zoals autodemontagebedrijven, een vergunning moeten hebben van de gedeputeerde staten van de provincie. Die ondergrens van vijf autowrakken is aangebracht in de veronderstelling dat inrichtingen die incidenteel of op kleinere schaal (vier of minder) autowrakken opslaan, bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan (zoals garages of schadeherstelbedrijven) op grond van categorie 13.1, onder a, van bijlage I bij het lvb een vergunning nodig hebben van burgemeester en wethouders van de gemeente. Omdat garages en schadeherstelbedrijven behoren tot een categorie die is aangewezen op grond van het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer, geldt er echter geen vergunningplicht, maar een meldingsplicht. Ook in dat geval zijn burgemeester en wethouders van de gemeente het bevoegd gezag.

Het is denkbaar dat een autodemontagebedrijf dat vier of minder autowrakken opslaat, bewerkt, verwerkt, vernietigt of opslaat noch onder bijlage I, categorie 28, bij het lvb noch onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer valt.

Het onderhavige besluit (artikel 18) voorziet in een wijziging van het lvb in die zin dat in bijlage I, categorie 28.1, onder b, en categorie 28.4, onder d, bij het lvb de ondergrens van vijf autowrakken vervalt, zodat alle inrichtingen voor het bewerken, verwerken of vernietigen van autowrakken een milieuvergunning van de gedeputeerde staten van de provincie moeten hebben. Daarnaast regelt artikel 19 van dit besluit dat in inrichtingen die onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer vallen ten hoogste vier autowrakken aanwezig mogen zijn en dat die autowrakken en de daarin aanwezige materialen en onderdelen niet nuttig mogen worden toegepast of mogen worden verwijderd, behoudens voorzover het opslag betreft of ingeval de laatste eigenaar of houder van een autowrak, anders dan in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf, verzoekt om bepaalde accessoires, zoals een trekhaak, een autoradio of licht metalen velgen, van dat autowrak te demonteren met het doel die accessoires opnieuw te gebruiken ten behoeve van een ander motorvoertuig waarvan hij de eigenaar of houder is. Met de laatste eigenaar of houder van een autowrak wordt in dit verband bedoeld de particuliere eigenaar of houder die zich als eerste van het autowrak ontdoet en niet een garage- of schadeherstelbedrijf dat een autowrak

ontvangt en als zodanig eigenaar of houder van dat autowrak wordt. Zodra bedoelde inrichtingen de grens van vier autowrakken dreigen te overschrijden, zullen autowrakken derhalve zo snel mogelijk moeten worden afgevoerd naar een autodemontagebedrijf met een milieuvergunning van de gedeputeerde staten van de provincie.

De hiervoor bedoelde wijzigingen in het Ivb en in het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer zijn in lijn met het overheidsbeleid ten aanzien van het doelmatig beheer van afvalstoffen. Afvalstoffen dienen verwerkt te worden door afvalverwerkende bedrijven die moeten voldoen aan specifieke, strenge milieunormen. Het is niet wenselijk dat afvalstoffen worden verwerkt door bedrijven die daarvoor niet specifiek zijn toegerust.

Met de hiervoor bedoelde wijzigingen in het Ivb en het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer wordt het bovendien mogelijk gemaakt om aan een andere eis uit de autowrakkenrichtlijn te voldoen, namelijk dat erkende verwerkers een certificaat van vernietiging moeten kunnen uitschrijven en op basis daarvan een te demonteren voertuig moeten kunnen afmelden uit het nationale kentekenregister (artikel 5, derde lid, van de autowrakkenrichtlijn). De Dienst Wegverkeer geeft momenteel alleen de bevoegdheid tot het uitschrijven van voertuigen uit het nationale kentekenregister aan autodemontagebedrijven met een door de gedeputeerde staten van de provincie verleende milieuvergunning. Het is niet realiseerbaar om aan de ongeveer 13 000 bedrijven die onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer vallen een dergelijke bevoegdheid te geven. Om die reden ligt het evenmin in de rede om aan inrichtingen die onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer vallen, dezelfde eisen te stellen als aan autodemontagebedrijven en deze inrichtingen toe te staan vier of minder autowrakken te bewerken, verwerken of vernietigen. Inrichtingen die onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer vallen en die wel autowrakken willen demonteren, kunnen daartoe overigens wel voor de gehele inrichting een milieuvergunning aanvragen bij de gedeputeerde staten van de provincie.

Hiervoor is aangegeven dat garages en schadeherstelbedrijven als gevolg van de in dit besluit voorziene wijziging van het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer geen autowrakken meer mogen bewerken, verwerken of vernietigen. Zij mogen derhalve geen autowrakken demonteren. Onder demonteren wordt hier verstaan: het demonteren van materialen of onderdelen van autowrakken zonder de intentie deze materialen of onderdelen terug te plaatsen of te vervangen of met de intentie autowrakken definitief buiten gebruik te stellen. Het binnen dezelfde inrichting demonteren van materialen of onderdelen van een autowrak met het oog op de reparatie van een ander voertuig, niet zijnde een autowrak, is daarmee voor garage- en schadeherstelbedrijven niet langer toegestaan.

Op het eerste gezicht lijkt dit niet in het belang van de bescherming van het milieu, omdat hiermee direct producthergebruik binnen eenzelfde inrichting niet meer mogelijk is. Het milieubelang is er echter mee gediend dat handelingen met afvalstoffen, waaronder ook producthergebruik wordt begrepen, worden uitgevoerd door inrichtingen (autodemontagebedrijven) met een milieuvergunning voor het opslaan, bewerken, verwerken of vernietigen van afvalstoffen. Bovendien kan professioneel producthergebruik het beste gerealiseerd worden door daarin gespecialiseerde bedrijven. Daarnaast kunnen voertuigen waarvan materialen of onderdelen zijn gedemonteerd, milieuproblemen veroorzaken bij het transport naar, onderscheidenlijk de opslag bij, autodemontagebedrijven.

Zoals hiervoor is aangegeven geldt het verbod voor garage- en schadeherstelbedrijven om autowrakken te demonteren niet voor de

situatie waarin de laatste particuliere eigenaar of houder van het autowrak verzoekt, anders dan in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf, om bepaalde accessoires, bijvoorbeeld een autoradio of een trekhaak, van het autowrak, te demonteren met het doel om deze opnieuw te gebruiken ten behoeve van een ander motorvoertuig waarvan hij de eigenaar of houder is.

## **Hoofdstuk 6 Wijze van uitvoering van de verplichtingen**

Dit besluit richt zich hoofdzakelijk tot de producenten en importeurs van voertuigen en tot de provincies.

Producenten en importeurs van voertuigen kunnen ervoor kiezen individueel dan wel gezamenlijk uitvoering te geven aan de verplichtingen die voortvloeien uit dit besluit. Zij dienen individueel dan wel gezamenlijk een mededeling in bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In die mededeling wordt aangegeven hoe uitvoering zal worden gegeven aan de verplichtingen, voortvloeiende uit dit besluit (artikelen 12 en 16). Voorts dienen zij individueel dan wel gezamenlijk in een jaarlijkse verslaglegging aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te rapporteren over de uitvoering van de in de mededeling aangekondigde maatregelen en de daarmee behaalde resultaten (artikelen 15 en 16 van dit besluit). Omdat dit besluit nauw aansluit bij het reeds bestaande systeem voor het beheer van autowrakken is de verwachting dat alle producenten en importeurs van voertuigen hun samenwerking in dit verband zullen voortzetten.

Bij de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld krachtens het 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. Er zijn afspraken tussen het Ministerie van VROM en het NMa gemaakt over de procedurele afstemming van de besluitvorming van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op de mededelingen enerzijds en besluiten van de directeur-generaal NMa op ontheffingsverzoeken anderzijds.

Een producent of importeur die een mededeling doet bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal erop gewezen worden zo spoedig mogelijk de mededeling en de daaraan ten grondslag liggende afspraken en overeenkomsten ter ontheffing aan de NMa voor te leggen.

Wat betreft de technische voorschriften aan autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken richt dit besluit zich tot de provincies in hun rol als milieuvergunningverlener. De provincies worden verplicht er voor te zorgen dat de in de bijlage bij dit besluit genoemde technische voorschriften uiterlijk met ingang van de datum van inwerking-treding van dit besluit zijn verbonden aan de milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken (artikel 5, vierde lid). De vóór de datum van inwerking-treding van dit besluit reeds verleende milieuvergunningen zullen per die datum moeten zijn aangepast aan de hiervoor bedoelde technische voorschriften.

## Hoofdstuk 7 Bedrijfseffecten en administratieve lasten

### § 7.1 Bedrijfseffecten

Het onderhavige besluit heeft vooral consequenties voor de circa 55 producenten en importeurs van voertuigen (SBI-code 341) en voor de circa 500 autodemontagebedrijven (SBI-code 51571) en in mindere mate voor de ruim 13 000 garages en schadeherstelbedrijven (SBI-codes 5010 en 5020) en de 10 shredderbedrijven (SBI-code 371).

Omdat de verplichtingen, voortvloeiende uit dit besluit, in belangrijke mate aansluiten bij het bestaande inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken en bij het bestaande vergunningen- en registratieregime en dit besluit de mogelijkheid biedt voor een gezamenlijke aanpak door producenten en importeurs van voertuigen, zullen de consequenties van het onderhavige besluit voor de betrokken bedrijven in de praktijk in het algemeen niet zeer ingrijpend zijn.

#### § 7.1.1 Producenten en importeurs van voertuigen

Elke producent of importeur van voertuigen in Nederland wordt verplicht om in zowel organisatorisch als financieel opzicht zorg te dragen voor de inname en verwerking van de door hem in Nederland op de markt gebrachte voertuigen, die in Nederland in het afvalstadium zijn beland (artikel 8). De verwachting is dat de producenten en importeurs van voertuigen het bestaande, gezamenlijke inname- en verwerkingssysteem zullen continueren, omdat dit het meest effectief en efficiënt is gebleken. De systeemkosten van het huidige inname- en verwerkingssysteem bedragen 3,6 à 4,5 miljoen euro per jaar, hetgeen neerkomt op 66 à 81,8 duizend euro per producent of importeur. Voor de financiering van de verwerking van autowrakken zullen de producenten en importeurs van voertuigen naar verwachting doorgaan met het afdragen van een afvalbeheersbijdrage voor elk door hen op de Nederlandse markt gebracht voertuig. Ervan uitgaande dat jaarlijks circa 700 000 voertuigen in Nederland op de markt worden gebracht en uitgaande van de huidige afvalbeheersbijdrage van 45 euro per voertuig, komen deze verwerkingskosten neer op 31,5 miljoen euro per jaar. Hierbij moet opgemerkt worden dat nagenoeg alle producenten en importeurs van voertuigen sinds 1995 vrijwillig een afvalbeheersbijdrage afdragen en dat het hen vrij staat om deze geheel of gedeeltelijk door te berekenen aan de consument.

Producenten en importeurs van voertuigen zijn verplicht om preventieve maatregelen te nemen, onderdelen te coderen en om demontage-informatie beschikbaar te stellen aan autodemontagebedrijven en consumenten (artikelen 3, 10, 11 en 15, vierde lid). Deze verplichtingen zullen naar verwachting op supranationaal niveau worden ingevuld door de grote, internationaal opererende autoproducenten. De hiermee samenhangende kosten zijn moeilijk in te schatten. Vermeldenswaard is in dit verband dat de autoproducenten reeds gewend zijn om op deze terreinen internationaal afgestemde maatregelen te nemen en dat deze maatregelen in eerste instantie wellicht ontwikkelings- en investeringskosten met zich brengen, maar uiteindelijk leiden tot meer efficiency en lagere afvalbeheerskosten.

De automobielenindustrie is economisch gezien een gezonde sector. Dat geldt ook voor de Nederlandse producenten en importeurs van voertuigen. De sector wordt al jaren lang gekenmerkt door stijgende afzet- en omzetcijfers.

Het onderhavige besluit zal daarom naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben voor de marktwerking, de mededinging en de vrije

toetreding tot de markt. De verplichtingen, bedoeld in de artikelen 3, 4, 8 tot en met 11 en 15, vierde lid, van dit besluit zijn immers van toepassing op een ieder die een voertuig voor de eerste maal in Nederland op de markt brengt en dus op alle producenten en importeurs van voertuigen, ongeacht hun omvang of hun plaats van vestiging en ongeacht het merk of type voertuig dat zij produceren of invoeren. Elke producent of importeur heeft bovendien de mogelijkheid om te kiezen voor een gezamenlijke aanpak om zodoende een vergaande kostenreductie te realiseren. Bovendien zullen naar verwachting de andere lidstaten van de Europese Unie dan Nederland aan producenten of importeurs van voertuigen vergelijkbare verplichtingen als opgenomen in het onderhavige besluit opleggen, omdat zij eveneens de autowrakkenrichtlijn moeten uitvoeren.

#### *§ 7.1.2 Autodemontagebedrijven*

Er zijn in Nederland 800 inrichtingen met een milieuvergunning voor het opslaan of bewerken van autowrakken. Uit diverse onderzoeken blijkt dat daarvan circa 500 bedrijven daadwerkelijk actief zijn op het gebied van autodemontage. Circa 300 autodemontagebedrijven zijn aangesloten bij de Vereniging Belangenbehartiging Autodemontagebedrijven STIBA en/of nemen deel aan het bestaande, vrijwillige inname- en verwerkings-systeem. Deze 300 bedrijven verwerken circa 90% van de Nederlandse autowrakken. De sector bestaat vooral uit middelgrote en kleine bedrijven.

Over het algemeen zijn de winstmarges in deze sector niet erg groot. Ingevolge het onderhavige besluit zijn de gedeputeerde staten van de provincies verplicht de voorschriften, bedoeld in de bijlage bij dit besluit, te verbinden aan de milieuvergunningen voor inrichtingen voor het opslaan, bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken. Deze voorschriften hebben, gezien hun aard, vooral betrekking op autodemontagebedrijven. De voorschriften, bedoeld in de bijlage bij dit besluit, sluiten aan bij het bestaande vergunningstelsel en bij het bestaande inname- en verwerkings-systeem, zodat de consequenties van dit besluit voor de autodemontagebedrijven beperkt zullen zijn. De consequenties zullen het grootst zijn voor de autodemontagebedrijven die thans nog niet deelnemen aan het bestaande inname- en verwerkings-systeem. Laatstbedoelde categorie autodemontagebedrijven verwerken overigens slechts 5% van de Nederlandse autowrakken. Aan alle milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven zal het voorschrift worden verbonden om alle voor materiaalhergebruik geschikte materialen te demonteren en voor materiaalhergebruik af te voeren. Voorzover het Nederlandse autowrakken betreft, is in de dekking van de hiermee samenhangende kosten (thans circa 87,6 euro per autowrak) voorzien door middel van de afvalbeheersbijdrage. Het autodemontagebedrijf kan deze kosten dus verhalen op het afvalbeheersfonds, zoals dat is gecreëerd door de afdrachten van de afvalbeheersbijdrage door de producenten en importeurs. Hiertoe moet het autodemontagebedrijf een overeenkomst aangaan met de beheerder van dat fonds. Gebruikelijk is dat het autodemontagebedrijf daartoe gecertificeerd moet zijn. De certificeringskosten bedragen thans circa 772 euro per jaar. Het autodemontagebedrijf moet buitenlandse autowrakken op dezelfde manier demonteren en verder verwerken als de Nederlandse autowrakken. De daarmee gemoeide kosten kan hij niet verhalen op het afvalbeheersfonds, omdat voor buitenlandse autowrakken geen afvalbeheersbijdrage aan het fonds is afgedragen. Hij kan die kosten echter trachten te verhalen op de ontdoener van het buitenlandse wrak. Bij te demonteren buitenlandse autowrakken gaat het meestal om jonge autowrakken of schade-auto's die gezien de te demonteren en te verkopen onderdelen een behoorlijke economische waarde (naar schatting tussen 227 en 1 361 euro) hebben.



De verplichtingen die de vergunningverleners krachtens artikel 5 van het onderhavige besluit zullen opleggen, gelden voor alle autodemontagebedrijven, ongeacht hun aard, omvang, plaats van vestiging en dergelijke. Als gevolg van de autowrakkenrichtlijn zullen in de Nederland omringende landen vergelijkbare eisen aan autodemontagebedrijven gesteld worden. Het onderhavige besluit zal daarom naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben voor de marktwerking en mededinging.

Om te kunnen voldoen aan de voorschriften die ingevolge artikel 5 van dit besluit aan de milieuvergunningen zullen worden verbonden, en dan met name aan de verplichting om bepaalde materialen te demonteren en voor nuttige toepassing af te voeren, zijn de nog niet aan het bestaande inname- en verwerkingssysteem deelnemende autodemontagebedrijven welhaast genoodzaakt om een contract te sluiten met een producent of importeur van voertuigen of met de door de producenten en importeurs van voertuigen gezamenlijk opgezette beheersorganisatie. Dit beperkt enigszins de vrije toetreding tot de markt en de vrije uitoefening van het beroep of bedrijf. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn onvermijdelijk leidt tot een verdere modernisering en professionalisering van de autodemontagesector en dat het voor een aantal autodemontagebedrijven moeilijk zal zijn om in deze ontwikkeling mee te gaan. Wat voor sociaal-economische effecten dit zal hebben, bijvoorbeeld voor de (regionale) werkgelegenheid, is moeilijk in te schatten. Gezien het feit dat de circa 300 autodemontagebedrijven die reeds bij het bestaande inname- en verwerkingssysteem zijn aangesloten, circa 90% van de Nederlandse autowrakken verwerken, is de verwachting dat deze effecten niet groot zullen zijn.

#### *§ 7.1.3 Garages en schadeherstelbedrijven*

Er zijn in Nederland circa 15 000 garages, schadeherstelbedrijven en daarmee vergelijkbare bedrijven (SBI-codes 5010 en 5020), waarvan 7 700 garages zijn aangesloten bij de Vereniging van personenauto- en truckdealers, algemene auto-, tweewieler-, caravan-, aanhangwagen-, motorenrevisie- en autowasbedrijven, verkeersopleidingen, autoverhuur- en leasingbedrijven en tankstations BOVAG en 1 500 schadeherstelbedrijven bij de Nederlandse Vereniging van ondernemers in het carrosseriebedrijf FOCWA. De financieel-economische situatie van deze bedrijven verschilt naar verwachting sterk per bedrijf.

Deze bedrijven vallen onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer, waarin reeds is bepaald dat in de inrichting niet meer dan vier autowrakken aanwezig mogen zijn. De belangrijkste consequentie van dit besluit voor deze bedrijven is dat nu tevens expliciet wordt vastgelegd dat zij geen autowrakken mogen demonteren en verder verwerken zonder dat zij van de gedeputeerde staten van de provincie een daartoe strekkende vergunning hebben op grond van het lvb (artikelen 18 en 19). Aangezien in het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer is bepaald dat in de daaronder vallende inrichtingen niet meer dan vier autowrakken aanwezig mogen zijn, zijn de consequenties van dit besluit per definitie beperkt. Het raakt deze bedrijven niet in de kern van hun bedrijfsvoering.

Garages of schadeherstelbedrijven die wel autowrakken willen demonteren, kunnen een hiertoe strekkende vergunning van de gedeputeerde staten van de provincie aanvragen. Naar verwachting kost dit enkele tientallen duizenden euro's per bedrijf. Het is aan elk individueel bedrijf om te bepalen of dit een zinvolle investering is. Naar verwachting zullen weinig garages of schadeherstelbedrijven van deze mogelijkheid gebruik maken, omdat het demonteren van autowrakken niet tot de kerntaken van dergelijke bedrijven behoort.

## § 7.2 Administratieve lasten

Onder administratieve lasten wordt in deze paragraaf verstaan de kosten om te voldoen aan informatieverplichtingen, voortvloeiende uit wet- en regelgeving.

### § 7.2.1 Administratieve lasten voor producenten en importeurs van voertuigen

Uit het onderhavige besluit vloeien de volgende informatieverplichtingen voor de producenten en importeurs van voertuigen voort:

1. Het indienen van een mededeling bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (artikel 12) waarin wordt aangegeven hoe invulling zal worden gegeven aan de verplichtingen die voortvloeien uit dit besluit (voor de eerste maal 13 weken nadat dit besluit op de betrokken producent of importeur van toepassing is geworden en daarna om een periode van ten hoogste vijf jaar).
2. Het jaarlijks rapporteren aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de uitvoering van de in de mededeling beschreven maatregelen en over de daarmee behaalde resultaten (artikel 15, eerste tot en met derde lid).
3. Het coderen van onderdelen en materialen (artikel 10) en het ter beschikking stellen van demontage-informatie aan autodemontage-bedrijven (artikel 11) en aan consumenten (artikel 15, vierde lid).

#### *ad 1 en 2*

Het onderhavige besluit biedt de producenten of importeurs van voertuigen de mogelijkheid om gezamenlijk een mededeling te doen en gezamenlijk te rapporteren (artikel 16). Zoals eerder in deze nota van toelichting is aangegeven, mag worden verwacht dat nagenoeg alle producenten en importeurs van voertuigen zullen (blijven) kiezen voor een gezamenlijke aanpak.

De kosten die zijn gemoeid met het opstellen van een gezamenlijke mededeling worden geschat op 227 000 euro. Dit komt neer op circa 4 500 euro per producent of importeur van voertuigen. Uitgaande van een driejaarlijkse mededeling komt dit neer op respectievelijk circa 76 000 euro en 1 500 euro op jaarbasis. Hierbij is rekening gehouden met het feit dat het opstellen van een adequate mededeling 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 voertuigen al enige jaren ervaring hebben met (de beschrijving van en verantwoording over) een gezamenlijke aanpak.

De kosten voor het doen van een individuele mededeling zullen naar verwachting vergelijkbaar zijn met die van het doen van een gezamenlijke mededeling en circa 227 000 euro per producent of importeur van voertuigen bedragen. De mogelijkheid tot het doen van een gezamenlijke mededeling biedt de producent of importeur van voertuigen dus de mogelijkheid tot een vergaande reductie van de administratieve lasten.

In het bovenstaande is uitgegaan van driejaarlijkse in plaats van vijfjaarlijkse mededelingen, omdat de verwachting is dat de producenten en importeurs van voertuigen in hun mededeling zullen opteren voor een algemeen verbindend verklaring van een afvalbeheersbijdrage en omdat de Europese Commissie bij de beoordeling van voornemens tot algemeen verbindend verklaringen van afvalbeheersbijdragen tot op heden vanuit het oogpunt van marktwerking en mededinging een voorkeur heeft uitgesproken voor een looptijd van maximaal drie jaar. Producenten en importeurs kunnen in hun mededeling evenwel aangeven dat zij de voorkeur geven aan een looptijd van vijf jaar. Vanuit het oogpunt van administratieve lasten heeft dit voordelen.



Met louter het opstellen van een rapportage op basis van vergaarde registratiecijfers zal naar verwachting een bedrag van 9 à 13,6 duizend euro gemoeid zijn, ongeacht of dit op collectief of individueel niveau gebeurt. Om een rapportage op te kunnen stellen, is echter een uitgebreid registratie- en controlesysteem nodig. In het huidige collectieve systeem is hier jaarlijks een bedrag van ruim 908 000 euro mee gemoeid. Een individueel en merkgebonden registratie- en controlesysteem zal naar verwachting iets minder kosten, maar naar schatting altijd nog enkele tonnen per producent of importeur vergen. Ook hier biedt een gezamenlijke aanpak dus mogelijkheden tot een vergaande reductie van administratieve lasten.

Vanuit het oogpunt van administratieve lasten bestaat geen aantrekkelijk(er) alternatief voor periodieke mededelingen en rapportages. Hooguit zou de frequentie van het doen van mededelingen en van de verslaglegging verlaagd kunnen worden, maar dan zou afbreuk worden gedaan aan de actualiteit en betrouwbaarheid van de gegevens.

*ad 3*

De verplichtingen voor producenten en importeurs van voertuigen tot het coderen van onderdelen en het ter beschikking stellen van demontage-informatie aan autodemontagebedrijven en consumenten vloeien rechtstreeks voort uit de autowrakkenrichtlijn. De naleving van deze verplichtingen door producenten en importeurs van voertuigen zal naar verwachting geschieden door de (organisaties van de) grote, internationaal opererende autofabrikanten. De kosten die hiermee samenhangen, zijn moeilijk te kwantificeren. Opgemerkt wordt dat codering van materialen en onderdelen niet iets nieuws is en dat de autoproducenten reeds onderhouds- en demontagehandleidingen en promotiemateriaal verzorgen ten behoeve van dealers en garagebedrijven. Naar verwachting zullen de (meer)kosten die voortvloeien uit deze verplichtingen gering zijn.

Om aan alle verplichtingen die gericht zijn aan de producenten en importeurs van voertuigen en voortvloeien uit dit besluit te kunnen voldoen en om daar voor- en achteraf (in mededelingen en rapportages) informatie over te kunnen geven, moeten de producenten en importeurs een coherent inname- en verwerkingssysteem opzetten en beheren. De totale systeemkosten van het huidige vrijwillige inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken worden geschat op 3,6 à 4,5 miljoen euro per jaar. Dit komt neer op circa 10% van de totale jaarlijkse kosten van het inname- en verwerkingssysteem. Het betreft hier de noodzakelijke kosten voor de uitvoering en instandhouding van het inname- en verwerkingssysteem van de uitvoeringsorganisatie. Een individueel, merkgebonden systeem zal naar verwachting nimmer efficiënter werken dan een collectief systeem.

### *Convenanten*

Artikel 10, derde lid, van de autowrakkenrichtlijn biedt de lidstaten de mogelijkheid een aantal bepalingen uit de autowrakkenrichtlijn te implementeren door middel van een of meerdere convenanten tussen de overheid en het bedrijfsleven. In datzelfde artikelid is aangegeven dat convenanten moeten voldoen aan bepaalde voorschriften. Zo moet een convenant juridisch afdwingbaar zijn en moeten lidstaten ingeval van het niet naleven van de convenantsafspraken kunnen terugvallen op wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen. Convenanten vormen hiermee geen alternatief voor regelgeving, maar zijn aanvullend op regelgeving. In het kader van de mededeling, als bedoeld in artikel 12 van dit besluit, aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, kunnen de producenten of importeurs van voertuigen

aangeven dat zij bij de invulling van bepaalde verplichtingen, voortvloeiend uit dit besluit, gebruik willen maken van vrijwillige overeenkomsten.

#### *§ 7.2.2 Administratieve lasten voor autodemontagebedrijven*

Het onderhavige besluit bevat geen bepalingen waarin autodemontagebedrijven rechtstreeks worden verplicht om informatie te registreren en te leveren. In het kader van de milieuvergunningverlening en -handhaving en in het kader van hun eventuele deelname aan een collectief inname- en verwerkingsstelsel zullen zij echter moeten kunnen aantonen dat zij voldoen aan de voorschriften die zijn opgenomen in de bijlage bij dit besluit en zullen zij ingaande en uitgaande materiaalstromen cijfermatig moeten kunnen verantwoorden. De hieruit voortvloeiende administratieve lasten zullen niet afwijken van de administratieve lasten zoals die nu al voortvloeien uit het milieuvergunningenregime en de deelname aan het bestaande inname- en verwerkingsstelsel voor autowrakken.

#### *§ 7.2.3 Advies Actal*

Een ontwerp van het onderhavige besluit is op 15 mei 2001 voor advies voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Actal heeft op 14 juni 2001 advies uitgebracht.

Actal roept de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op om geen al te hoge eisen te stellen aan de registratie van het producthergebruik (de onderdelenhandel) door het betrokken bedrijfsleven (artikel 12, tweede lid). Dit advies zal ter harte worden genomen bij de verdere uitwerking van dit onderdeel van dit besluit in een leidraad voor het opstellen van een mededeling en bij de beoordeling van de mededelingen en rapportages.

Daarnaast is Actal van mening dat het in Nederland naar voren halen van de data waarop de doelstellingen met betrekking tot nuttige toepassing en materiaalhergebruik uit de autowrakkenrichtlijn moeten zijn gerealiseerd, niet goed onderbouwd is en het betrokken bedrijfsleven vervroegd met een verhoging van de administratieve lasten confronteert. Het naar voren halen van de doelstellingen is echter een bewuste beleidsinhoudelijke keuze. De onderbouwing daarvoor is gegeven in hoofdstuk 4 van deze nota van toelichting. Bovendien is er geen direct verband tussen (het naar voren halen van) de doelstellingen en de administratieve lasten. Producenten en importeurs zijn, nadat het onderhavige besluit op hen van toepassing is geworden, gehouden om jaarlijks de ontwikkelingen op het gebied van producthergebruik, nuttige toepassing en materiaalhergebruik te registreren en daarover te rapporteren. Deze verplichting staat los van de te behalen doelstellingen op het gebied van nuttige toepassing en materiaalhergebruik.

### **Hoofdstuk 8 Uitvoerbaarheid en handhaving**

#### *§ 8.1 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 Volkshuis-

vesting, 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 handhaving zal zich met name concentreren op de mededelingsverplichting. Na de inwerkingtreding van dit besluit zal worden nagegaan of producenten en importeurs van voertuigen een mededeling bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben ingediend. Het niet of het niet tijdig indienen van een mededeling is een overtreding van dit besluit. Indien de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer niet kan instemmen met de mededeling, wordt dit beschouwd als het niet doen van een mededeling en is de producent of importeur in overtreding. De VROM-Inspectie zal ook dan handhavend optreden. Indien wel wordt ingestemd met de mededeling wordt erop toegezien dat de uitvoering geschiedt conform hetgeen is medegedeeld. Dit toezicht vindt plaats door middel van onder andere de jaarlijkse verslaglegging.

In het besluit zijn zowel inspannings- als resultaatverplichtingen opgenomen. De artikelen 8 tot en met 11 bevatten resultaatverplichtingen. Achteraf kan gecontroleerd worden of de producent of importeur aan die verplichtingen heeft voldaan. Artikel 3 bevat daarentegen een inspanningsverplichting waarvan de naleving moeilijk controleerbaar en daarmee moeilijk handhaafbaar is.

Ingevolge artikel 12 van het besluit dient een producent of importeur in een mededeling aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan te geven hoe hij uitvoering zal geven aan de krachtens het besluit op hem van toepassing zijnde verplichtingen. Op grond van artikel 14 van het besluit dient de producent of importeur die verplichtingen uit te voeren overeenkomstig de mededeling, zoals de minister daarmee heeft ingestemd. In de toelichting op artikel 12 is aangegeven dat de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer met betrekking tot het opstellen van een mededeling een leidraad zal vaststellen waardoor het indienen van een mededeling wordt vergemakkelijkt en de producent of importeur weet op welke wijze de mededeling getoetst wordt. Artikel 14 is niet van toepassing, indien de minister niet met een mededeling heeft ingestemd. In die situatie kan derhalve uitsluitend gehandhaafd worden op nakoming van de andere krachtens het besluit voor de producent of importeur geldende verplichtingen.

#### *§ 8.2 Preventie (artikel 3), verbod zware metalen (artikel 4), aanduiding (artikel 10) en demontage-informatie (artikel 11)*

Van alle verplichtingen die voortvloeien uit dit besluit zijn de verplichtingen op het gebied van preventie (inclusief het verbod op zware metalen), codering en informatieverstrekking het moeilijkst uitvoerbaar en handhaafbaar. Dat heeft te maken met het feit dat er in Nederland nauwelijks producenten van voertuigen, maar voornamelijk importeurs van voertuigen actief zijn. Uitvoering van deze verplichtingen zal naar verwachting voornamelijk geschieden door de buitenlandse, internationaal opererende autoproducenten. De Nederlandse importeurs hebben daar weinig invloed op. Nederlandse producenten en importeurs van voertuigen moeten in een individuele of gezamenlijke mededeling aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aangeven welke inspanningen zij op het gebied van preventie en informatievoorziening zullen leveren (onder andere richting de buitenlandse autoproducenten) en moeten in een individueel of gezamenlijk

verslag rapporteren over de daarmee behaalde resultaten. De mededelings- en verslagleggingsplicht is goed handhaafbaar door de VROM-Inspectie. De naleving van hetgeen in de mededeling is opgenomen, is moeilijker handhaafbaar. Er wordt echter vanuit gegaan dat de mededelingsplicht een stimulerende werking zal hebben op het daadwerkelijk nemen van maatregelen door producenten en importeurs van voertuigen op het gebied van preventie en informatieverstrekking.

Artikel 4 van dit besluit bepaalt dat materialen en onderdelen van voertuigen die na 1 juli 2003 nieuw op de markt worden gebracht, geen lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten, behoudens in de gevallen die bij ministeriële regeling ter uitvoering van artikel 4, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn zijn aangewezen. Deze bepaling geldt alleen voor materialen en onderdelen van voertuigen en voor voertuigen waarin die materialen en onderdelen zijn verwerkt die na 1 juli 2003 als nieuw product aan een ander ter beschikking worden gesteld. Handel in gebruikte voertuigen of materialen of onderdelen daarvan blijft derhalve mogelijk.

Voorschriften waaraan voertuigen moeten voldoen voordat ze op de markt mogen worden gebracht, zijn tevens opgenomen in het Voertuigreglement, welk reglement strekt tot implementatie van richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 42). De verwachting is dat de voertuigfabrikanten ervoor zullen zorgen dat voertuigen die na de inwerking-treding van de autowrakkenrichtlijn in de handel worden gebracht of voor typegoedkeuring worden voorgelegd, zullen voldoen aan het bepaalde krachtens het onderhavige besluit. Eveneens mag verwacht worden dat de nationale autoriteit die zich bezig houdt met typegoedkeuringen op grond van de hiervoor bedoelde richtlijn (in Nederland is dat de Dienst Wegverkeer) het bepaalde krachtens dit besluit bij de beoordeling van een voertuigtype meeneemt. Dit alles neemt niet weg dat de VROM-Inspectie een taak blijft houden om te controleren of voertuigen die in Nederland op de markt worden gebracht voldoen aan het verbod, bedoeld in artikel 4 van dit besluit. De VROM-Inspectie zal hiertoe afspraken maken met andere handhavingsinstanties, zoals de Rijksverkeersinspectie of de Douane.

### *§ 8.3 Inname, demontage en verdere verwerking van autowrakken (artikelen 5 tot en met 9)*

De Nederlandse producenten en importeurs van voertuigen zullen een inname- en verwerkingssysteem, inclusief een controle- en registratiesysteem, voor autowrakken moeten opzetten. Door middel van individuele of gezamenlijke mededelingen zullen zij moeten aangeven welke maatregelen met het oog daarop zij voornemens zijn te treffen en door middel van individuele of gezamenlijke rapportages zullen zij moeten aangeven welke resultaten zij daarmee zullen behalen. De systematiek van periodieke mededelingen en rapportages biedt de producenten en importeurs van voertuigen de ruimte om het inname- en verwerkingssysteem naar eigen inzicht en zo efficiënt mogelijk in te richten. De verwachting is dat het merendeel van de autodemontagebedrijven zich zal aansluiten bij een collectief inname- en verwerkingssysteem, zoals het bestaande ARN-systeem. Het ARN-systeem is goed uitvoerbaar gebleken en kent een intensief intern controle- en handhavingsmechanisme.

De producenten en importeurs van voertuigen worden verplicht jaarlijks te rapporteren over de genomen maatregelen en de daarmee behaalde resultaten. Net als de mededelingsplicht zal de rapportageplicht worden gehandhaafd door de VROM-Inspectie. Op grond van de door de

producenten of importeurs en de provincies verplichte registraties van ingaande en uitgaande afvalstromen is het goed mogelijk een betrouwbaar beeld te krijgen van de feitelijke materiaalstromen.

Een belangrijk aspect bij de handhaving betreft het kunnen vaststellen of er sprake is van een autowrak. Het onderscheid tussen enerzijds autowrakken en anderzijds (schade)voertuigen, occasions of oldtimers is hierbij van belang (zie de toelichting op artikel 1, onder b). Alleen een deskundig persoon die met de handhaving is belast, zal op grond van de wet- en regelgeving en de jurisprudentie terzake van geval tot geval kunnen beoordelen of er sprake is van een autowrak.

#### *§ 8.4 Vergunningplicht en vergunningsvoorschriften (artikel 5 en de bijlage bij dit besluit)*

Milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken worden verleend en gehandhaafd door de provincies. Het bestaande vergunningstelsel is goed uitvoerbaar en handhaafbaar. Daaraan zal als gevolg van dit besluit in principe niets veranderen. Verwacht mag worden dat van dit besluit een harmoniserende werking zal uitgaan, hetgeen de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid ten goede komt. Wel vergt het aanpassen van alle 500 à 800 milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken een aanzienlijk inspanning van de provincies. Door onderlinge afstemming, bijvoorbeeld in het kader van het Interprovinciaal Overleg, kunnen deze lasten enigszins verminderen.

Artikel 5, eerste en vierde lid, van het onderhavige besluit impliceert dat de provincies ervoor moeten zorgen dat alle milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit voldoen aan de voorschriften uit de bijlage bij dit besluit en dat die bedrijven aan die vergunningvoorschriften voldoen. Praktisch gezien is het vrijwel onmogelijk dat de provincies alle bedoelde vergunningen voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit hebben aangepast en dat de autodemontagebedrijven en de andere verwerkers van autowrakken direct aan de nieuwe vergunningseisen kunnen voldoen. De autowrakkenrichtlijn laat echter geen ruimte voor een overgangstermijn. Bij brief van 1 augustus 2001 heeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de gedeputeerde staten van de provincies verzocht om bij het opstellen van nieuwe vergunningen en bij het verlengen of wijzigen van bestaande vergunningen al zoveel mogelijk aan te sluiten bij de technische voorschriften als genoemd in de bijlage bij dit besluit en om reeds te beginnen met de voorbereiding van de aanpassing van de reeds verleende vergunningen.

### **Hoofdstuk 9 Internationale aspecten**

Alle lidstaten van de Europese Unie zijn verplicht om de autowrakkenrichtlijn om te zetten in nationale regelgeving. Naar verwachting zal dit leiden tot harmonisatie in de regelgeving van de verschillende lidstaten. Vooralsnog is de verwachting dat alle lidstaten strikt nationale, en dus geen grensoverschrijdende, systemen zullen opzetten.

De autowrakkenrichtlijn verplicht de lidstaten er voor zorg te dragen dat de ondernemingen uit de autoketen beheerssystemen voor autowrakken opzetten. Daarbij dienen de lidstaten er voor zorg te dragen dat er op hun grondgebied voldoende innamepunten beschikbaar zijn waar de laatste eigenaar of gebruiker zijn wrak zonder kosten kan afgeven. Voorts dienen de lidstaten er voor zorg te dragen dat degenen die inrichtingen voor de verwerking van autowrakken drijven een vergunning ontvangen of geregistreerd worden en voertuigen kunnen uitschrijven uit het nationale

kentekenregister. Vanwege bovengenoemde redenen en vanwege het feit dat het in organisatorisch en financieel opzicht onaantrekkelijk is om autowrakken ten behoeve van demontage en product- of materiaalhergebruik over langere afstanden te vervoeren, ligt het niet in de verwachting dat de autowrakkenrichtlijn zal leiden tot grensoverschrijdende systemen of grootschalig vervoer van autowrakken door Europa. Bovendien is het om beheersmatige redenen buitengewoon moeilijk om een financieringsstructuur voor het beheer van autowrakken op meer dan nationaal niveau aan te pakken. Het is eerder te verwachten dat er – uitgaande van het huidige aantal lidstaten van de Europese Unie – vijftien nationale systemen ontstaan, bestaande uit fijnmazige netwerken van regionaal gerichte autodemontagebedrijven. Daarnaast is het mogelijk dat de grote buitenlandse autofabrikanten een grotere betrokkenheid (willen) krijgen bij de demontage en verdere verwerking van autowrakken van hun eigen merk. Het ligt in de verwachting dat zij daarbij gebruik zullen maken van de fijnmazige nationale systemen.

Het is nog niet duidelijk hoe de ons omringende landen de autowrakkenrichtlijn zullen omzetten, maar naar verwachting zullen Duitsland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk de doelstellingen met betrekking tot hergebruik en nuttige toepassing en de data waarop die gerealiseerd moeten zijn rechtstreeks overnemen uit de autowrakkenrichtlijn. Ten opzichte van die landen zal Nederland derhalve verdergaande verplichtingen opleggen. Die verplichtingen gelden echter voor een ieder die als eerste in Nederland een voertuig op de markt brengt en hebben geen betrekking op de productie of samenstelling van voertuigen, zodat er geen sprake zal zijn van verstoring van de internationale concurrentie.

Gezien het reeds bestaande milieubeschermingsniveau in België en Duitsland is de verwachting dat deze landen met betrekking tot de technische voorschriften verder zullen gaan dan waartoe de autowrakkenrichtlijn verplicht. Voor het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk is dat minder duidelijk, maar de in- en uitvoer van autowrakken naar die twee landen is verwaarloosbaar, onder andere omdat transport van autowrakken naar die landen logistiek en financieel niet aantrekkelijk is.

Strengere voorschriften in Nederland kunnen de verwerking van autowrakken in Nederland duurder maken dan verwerking van autowrakken in de ons omringende landen. Uitvoer van autowrakken ten behoeve van verwerking in het buitenland brengt echter substantiële meerkosten met zich in verband met transport. Autowrakken die nog niet zijn ontdaan van vloeistoffen en gevaarlijke onderdelen kunnen in het kader van de EEG-Verordening overbrenging van afvalstoffen alleen volgens de zogenaamde «rode lijst procedure» worden geëxporteerd. Dat is niet aantrekkelijk. Autowrakken zullen doorgaans door een in Nederland gevestigd autodemontagebedrijf ontdaan worden van vloeistoffen en gevaarlijk onderdelen. Op grond van voorschrift C.6 van de bijlage bij dit besluit moet het autodemontagebedrijf dat het autowrak ontdoet van de vloeistoffen ook de verdere demontage uitvoeren.

Naar verwachting zullen de ons omringende landen de verplichting tot het realiseren van de doelstellingen met betrekking tot hergebruik en nuttige toepassing, anders dan in Nederland, opleggen aan de autodemontagebedrijven. Het is niet waarschijnlijk dat de autodemontagebedrijven in deze landen aan veel minder zware eisen moeten voldoen en daardoor een concurrentievoordeel behalen ten opzichte van autodemontagebedrijven in Nederland of andersom.

Bedacht moet worden dat het grensoverschrijdend verkeer van autowrakken thans voornamelijk betrekking heeft op zeer jonge autowrakken met een aanzienlijke positieve waarde, waaruit eventuele



meerkosten van be- en verwerking in Nederland gefinancierd kunnen worden.

Om bovengenoemde redenen is het niet te verwachten dat het feit dat Nederland bij de implementatie van de autowrakkenrichtlijn op sommige punten verdergaande voorschriften treft dan waartoe de autowrakkenrichtlijn verplicht, zal leiden tot versterking van de internationale concurrentie.

Een ontwerp van het onderhavige besluit is op 24 juli 2001 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2001/0331/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 volgende bepalingen bevatten mogelijk technische voorschriften: de artikelen 3, 4, 9, 10 en 11 van dit besluit. De voorschriften in de artikelen 3, 4, 10 en 11 komen overeen met de voorschriften in de autowrakkenrichtlijn. De voorschriften in artikel 9 zijn in die zin scherper geformuleerd dan die welke zijn opgenomen in de autowrakkenrichtlijn, dat de daarin genoemde doelstellingen ten aanzien van hergebruik en nuttige toepassing eerder bereikt moeten zijn dan op de tijdstippen, genoemd in artikel 9 van dit besluit.

Naar aanleiding van de notificatie van het ontwerpbesluit zijn door Italië en de Europese Commissie opmerkingen gemaakt als bedoeld in artikel 8, tweede lid, van voornoemde richtlijn nr. 98/34/EG. Op 11 december 2001 hebben de Nederlandse autoriteiten op deze opmerkingen gereageerd. Italië had opmerkingen over het in Nederland naar voren halen van de doelstellingen ten aanzien van hergebruik en nuttige toepassing uit de autowrakkenrichtlijn. De Europese Commissie had vooral opmerkingen en vragen over de omzetting van bepaalde definities en bepalingen uit de autowrakkenrichtlijn. Naar aanleiding daarvan is het onderhavige besluit op een aantal punten aangepast of verduidelijkt.

Tevens heeft op 24 augustus 2001 onder nummer G/TBT/N/NLD/29 melding plaatsgevonden aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie, ingevolge artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235) (zie aankondiging Stcrt. 2001, 182). Naar aanleiding daarvan zijn geen reacties ontvangen.

## **Hoofdstuk 10 Inspraakreacties**

Een ontwerp van dit besluit is voorgepubliceerd in de Staatscourant, nr. 134, van 16 juli 2001. Naar aanleiding hiervan zijn zienswijzen ontvangen vanuit de kring van de producenten en importeurs van voertuigen, vanuit de kring van de autodemontagebedrijven, vanuit die van de dealer- en garagebedrijven en van verschillende provincies.

Tevens heeft op 26 september 2001 een Algemeen Overleg over dat ontwerpbesluit plaatsgevonden tussen de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Vrijwel alle reacties gingen in op het in Nederland naar voren halen van de data waarop de in de autowrakkenrichtlijn genoemde doelstellingen

met betrekking tot hergebruik en nuttige toepassing moeten zijn gerealiseerd. Dit heeft geleid tot aanpassing van de tekst van artikel 9 van dit besluit.

Door de provincies en vanuit de kring van de autodemontagebedrijven is er in verband met artikel 5, eerste en vierde lid, van dit besluit op gewezen dat het praktisch en juridisch gezien niet mogelijk is dat de provincies alle milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven per datum van inwerkingtreding van dit besluit hebben aangepast aan dit besluit en dat de autodemontagebedrijven per die datum aan de aangepaste milieuvergunningen voldoen. Zij pleiten voor overgangstermijnen en/of schadevergoedingsregelingen. De autowrakkenrichtlijn laat echter geen ruimte voor overgangsregelingen. In § 8.4 van deze nota van toelichting is hier verder op ingegaan.

Vanuit de kring van de garagebedrijven is kritiek geuit op de bepaling in artikel 19 van dit besluit dat garage- en schadeherstelbedrijven voertuigen en onderdelen en materialen daarvan niet nuttig mogen toepassen of verwijderen. Dit commentaar is niet overgenomen, om redenen die zijn vermeld in hoofdstuk 5 en § 7.1.3. van deze nota van toelichting. Wel is naar aanleiding van deze reacties in artikel 19 een uitzondering op het verbod op het nuttig toepassen of verwijderen van autowrakken of materialen en onderdelen daarvan gemaakt voor de gevallen waarin de laatste particuliere eigenaar of houder van een autowrak, anders dan in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf, verzoekt om bepaalde accessoires, zoals een autoradio, een trekhaak of een licht metalen velg, van het autowrak te demonteren met het doel om die accessoires opnieuw te gebruiken ten behoeven van een ander motorvoertuig waarvan hij eigenaar of houder is. In de praktijk komt dit vaak voor en er zijn geen milieuhygiënische redenen die zich hiertegen verzetten.

Met name vanuit de kring van de producenten en importeurs van voertuigen is in verband met artikel 2, tweede lid, van dit besluit kritiek gegeven op het feit dat producenten en importeurs van voertuigen in bepaalde gevallen ook moeten voldoen aan het Besluit beheer wit- en bruingoed. Naar aanleiding hiervan is de toelichting op artikel 2, tweede lid, aangepast. Daarbij is tevens aangegeven dat dit niet hoeft te leiden tot meer administratieve lasten voor producenten en importeurs van voertuigen.

## **Hoofdstuk 11 De artikelen**

### *Artikel 1*

#### *Onder a*

In de autowrakkenrichtlijn (artikel 2, onder 1) wordt onder «voertuigen» onder meer verstaan: voor het vervoer van personen bestemde motorvoertuigen op ten minste vier wielen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend (categorie M1 uit richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangers daarvan (PbEG L 42)) en voor het vervoer van goederen bestemde motorvoertuigen op ten minste vier wielen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton (categorie N1 uit de hiervoor bedoelde richtlijn nr. 70/156/EEG). In de Nederlandse regelgeving worden deze categorieën van voertuigen respectievelijk personenauto's (artikel 1.1, onder a, van het Voertuigreglement) en bedrijfsauto's (artikel 1.1, onder h, onderdeel 2, van het Voertuigreglement) genoemd.

In de autowrakkenrichtlijn wordt onder «voertuigen» mede begrepen: driewielige voertuigen als omschreven in richtlijn nr. 92/61/EEG van de



Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen (PbEG L 225), met uitzondering van driewielers. Hieronder worden verstaan: driewielige bromfietsen met een motor waarvan de cilinderinhoud ten hoogste 50 cm<sup>3</sup> bedraagt, indien het een motor met inwendige verbranding is, en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/h, alsmede lichte vierwielers met een lege massa van minder dan 350 kg, exclusief de massa van de batterijen in elektrische voertuigen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/h en met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm<sup>3</sup> voor motoren met elektrische ontsteking (of met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW voor andere typen motoren. In de Nederlandse regelgeving worden deze categorieën van voertuigen drie- en vierwielige bromfietsen genoemd (artikel 1.1, onder m, van het Voertuigreglement).

In de omschrijving van het begrip «voertuig» in artikel 1, onder a, is derhalve een verwijzing opgenomen naar de hiervoor genoemde onderdelen van artikel 1 van het Voertuigreglement.

Het in Nederland reeds bestaande inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken heeft betrekking op motorvoertuigen op vier of meer wielen, waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, niet meer bedraagt dan 3500 kg (oftewel: op personenauto's en (lichte) bestelauto's). Dit betekent dat de reikwijdte van het reeds in Nederland bestaande inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken enigszins moet worden uitgebreid.

#### *Onder b*

In de autowrakkenrichtlijn (artikel 1, onder 2) wordt onder het begrip: «autowrak» verstaan: «voertuig dat een afvalstof is in de zin van artikel 1, onder a, van richtlijn nr. 75/442/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen (PbEG L 194)» (ook wel genoemd de Kaderrichtlijn afvalstoffen). Het begrip «afvalstof» is in de Kaderrichtlijn afvalstoffen gedefinieerd als «elke stof of elk voorwerp behorende tot de in bijlage I genoemde categorieën waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen». Deze definitie van het begrip «afvalstof» is overgenomen in de Wet milieubeheer. Uit bijlage I bij de Kaderrichtlijn afvalstoffen blijkt dat het moet gaan om stoffen en voorwerpen die onbruikbaar zijn geworden of niet meer (aan de geldende normen) voldoen.

De houder (dat kan elke ontdoener of ontvanger in de keten zijn) van een voertuig zal doorgaans zich daarvan ontdoen, voornemens zijn zich daarvan te ontdoen of zich daarvan moeten ontdoen, wanneer het voertuig rijtechnisch in onvoldoende staat verkeert en het niet meer op rendabele wijze in een rijtechnisch voldoende staat te brengen is.

Een motorrijtuig verkeert in een rijtechnisch onvoldoende staat wanneer het niet voldoet aan de wettelijke inrichtingseisen, genoemd in de wegenverkeerswetgeving of aan de apk-keuringseisen of andere ernstige technische gebreken kent, bijvoorbeeld omdat essentiële onderdelen zijn gedemonteerd.

Voor het beantwoorden van de vraag of een voertuig op rendabele wijze weer in rijtechnisch voldoende staat te brengen is, kan worden uitgegaan van de richtprijzen voor gebruikte voertuigen en van de door garages en schadeherstelbedrijven gehanteerde tarieven voor reparatiewerkzaamheden.

Het verschil tussen enerzijds autowrakken en anderzijds schadevoertuigen en in rijtechnisch onvoldoende staat verkerende historische voertuigen is gelegen in het feit dat schadevoertuigen en in rijtechnisch onvoldoende staat verkerende historische voertuigen nog wel op economisch rendabele wijze in rijtechnisch voldoende staat te brengen zijn.

Overeenkomstig overweging 10 van de autowrakkenrichtlijn vallen

historische voertuigen, voertuigen met verzamelwaarde of voor musea bestemde voertuigen, mits op adequate en milieuverantwoorde wijze gebruiksklaar of gedemonteerd opgeslagen, niet onder de omschrijving van afval in de zin van de hiervoor bedoelde richtlijn nr. 75/442/EEG en derhalve ook niet onder de reikwijdte van het onderhavige besluit.

De vraag of er sprake is van een autowrak zal van geval tot geval door een persoon, belast met de handhaving, bepaald moeten worden op grond van de wet- en regelgeving en de jurisprudentie terzake.

#### *Onder c*

In dit onderdeel wordt met het «aan een ander ter beschikking stellen» bedoeld het «op de markt brengen» of «verkopen». Omdat de samenstelling «op de markt brengen» en het begrip «verkopen» niet zijn opgenomen in de artikelen van de Wet milieubeheer waarop het onderhavige besluit is gebaseerd, is in dit onderdeel de samenstelling «aan een ander ter beschikking stellen» opgenomen welke wel voorkomt in die artikelen.

#### *Onder e*

Onder het begrip «verwerking» zijn in dit besluit begrepen: alle handelingen met betrekking tot de nuttige toepassing of de verwijdering van autowrakken of van de daarin aanwezige materialen of onderdelen. Hiertoe behoren in ieder geval ook de handelingen die genoemd zijn in de omschrijving van het begrip «verwerking» in de autowrakkenrichtlijn.

In dit besluit wordt ook de term «bewerken» gebruikt. In het spraakgebruik wordt de term «bewerken» gebruikt voor specifieke verwerkingshandelingen die normaliter door autodemontagebedrijven worden uitgevoerd, zoals het aftappen van vloeistoffen, het demonteren van materialen of onderdelen of het opslaan van vloeistoffen, materialen of onderdelen.

#### *Onder f*

De term «hergebruiken als product» staat gelijk aan de term «hergebruik», genoemd in artikel 2, onder 6, van de autowrakkenrichtlijn. Deze term verschilt inhoudelijk niet van die van de richtlijn en wordt reeds veelvuldig gebruikt in het kader van het Nederlandse milieubeleid en in de Nederlandse regelgeving, zoals bijvoorbeeld de Regeling verpakking en verpakkingsafval.

#### *Onder h*

De term «hergebruiken als materiaal» staat gelijk aan de term «recycling», genoemd in artikel 2, onder 7, van de autowrakkenrichtlijn. De term recycling is niet overgenomen omdat de term «materiaalhergebruik» reeds veelvuldig wordt gebruikt in het kader van het Nederlandse milieubeleid en in de Nederlandse regelgeving, zoals bijvoorbeeld de Regeling verpakking en verpakkingsafval. Met de term recycling wordt in het Nederlandse taalgebruik veelal bedoeld op zowel materiaalhergebruik als producthergebruik, terwijl in de autowrakkenrichtlijn onder «recycling» geen producthergebruik wordt verstaan.

### *Artikel 2*

#### *Eerste lid*

De artikelen 3, 4, 8, onder b en c, en 9 tot en met 11 en 15, vierde lid, hebben geen betrekking op drie- en vierwielige bromfietsen. De producenten en importeurs van deze voertuigen behoeven in een mededeling als bedoeld in artikel 11 of verslag als bedoeld in artikel 14 derhalve niet in te gaan op de wijze van uitvoering van de verplichtingen, bedoeld in de in de vorige volzin genoemde artikelen en artikelleden.

#### *Tweede lid*

In het Besluit beheer wit- en bruingoed zijn regels opgenomen die zich richten tot de producent of importeur van producten die krachtens artikel 1, onder a, van dat besluit zijn aangewezen. De regels in dat besluit hebben betrekking op de inname en de verwerking van die producten. Hiertoe behoren ook onderdelen van voertuigen, zoals autoradio's, speakers, airco's of navigatiesystemen. Teneinde overlap tussen laatstbedoeld besluit en het onderhavige besluit te voorkomen, is in dit lid voorzien in een afstemmingsbepaling.

Wat betreft de inname en verwerking van autogebonden wit- en bruingoed moeten producenten en importeurs van voertuigen derhalve blijven voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit het Besluit beheer wit- en bruingoed. Aparte regelgeving voor enerzijds voertuigen en autowrakken en anderzijds wit- en bruingoed is nodig, omdat er ten aanzien van deze producten sprake is van andere producenten en importeurs, andere distributiekanaalen en andere inname- en verwerkingssystemen. Bovendien is er een groot aantal momenten en manieren waarop wit- en bruingoed in voertuigen of autowrakken terecht komt of juist weer uit voertuigen of autowrakken als afval vrijkomt. Afgedankt wit- en bruingoed kan derhalve niet door slechts één besluit gedekt worden. Het feit dat producenten en importeurs van voertuigen moeten voldoen aan zowel het onderhavige besluit als aan het Besluit beheer wit- en bruingoed hoeft voor hen geen extra administratieve verplichtingen met zich te brengen. Producenten en importeurs van voertuigen kunnen een zodanige mededeling doen dat zij in één keer aan de verplichtingen uit beide besluiten zullen voldoen. Zij zouden dus kunnen volstaan met één mededeling of met één uitgebreide mededeling en één heel korte mededeling waarin zij naar de uitgebreide mededeling verwijzen. In de uitvoering van de inname- en verwerkingssystemen voor autowrakken en wit- en bruingoed kunnen de producenten en importeurs en die van wit- en bruingoed afspraken maken over onderlinge afstemming, zoals dat nu ook al gebeurt. Autogebonden wit- en bruingoed is met name te herkennen aan de spanning (12 volt) dan wel de afwezigheid van een ombouw.

Een producent of importeur van voertuigen is vanwege de aanwezigheid van batterijen in voertuigen doorgaans ook aan te merken als producent of importeur van batterijen in zin van het Besluit beheer batterijen. In die hoedanigheid zal hij moeten voldoen aan de verplichtingen die uit het laatstgenoemde besluit voortvloeien.

#### *Artikel 4*

##### *Eerste lid*

Het verbod geldt voor de in het eerste lid bedoelde materialen en onderdelen van voertuigen en voertuigen die zodanige materialen of onderdelen bevatten die na 1 juli 2003 als nieuw product aan een ander ter beschikking worden gesteld. Het verbod geldt ook in het geval hetzelfde type materiaal of onderdeel of hetzelfde type voertuig al voor 2 juli 2003 op de markt werd gebracht of als type was goedgekeurd.

Het verbod geldt niet voor de in het eerste lid bedoelde materialen of onderdelen of voor voertuigen die zodanige materialen of onderdelen bevatten die voor 2 juli 2003 op de markt zijn gebracht en die na 1 juli 2003 ten behoeve van materiaal- of productthergebruik of als tweedehands voertuig aan een ander ter beschikking worden gesteld.

Het verbod geldt tevens voor materialen en onderdelen die na 1 juli 2003 nieuw op de markt worden gebracht ten behoeve van reparatie van voertuigen die voor 2 juli 2003 op de markt zijn gebracht. Producenten en importeurs van voertuigen of van materialen of onderdelen voor voertuigen moeten er dus voor zorgen dat reparatieonderdelen, bestemd voor reeds voor 2 juli 2003 op de markt gebrachte voertuigen geen zware

metalen meer bevatten. De Europese Commissie zou kunnen besluiten dat zij bepaalde reparatieonderdelen opnemen in bijlage II bij de autowrakkenrichtlijn. In dat geval zullen deze ook worden opgenomen in de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van dit besluit.

#### *Tweede lid*

In de ministeriële regeling die bedoeld wordt in het tweede lid van dit artikel zullen de materialen en onderdelen worden opgenomen die zijn genoemd in bijlage II bij de autowrakkenrichtlijn, onder de aldaar vermelde voorwaarden. Omdat de autowrakkenrichtlijn (artikel 4, tweede lid, onder b en c) bepaalt dat die bijlage geregeld zal worden aangepast en aanpassing voor de eerste keer reeds uiterlijk op 21 oktober 2001 zal plaatsvinden, is ervoor gekozen de inhoud van die bijlage vast te leggen in een ministeriële regeling. Artikel 10.15, vijfde lid, van de Wet milieubeheer biedt die mogelijkheid.

#### *Artikel 5*

Het voorschrijven van technische voorschriften voor vergunningplichtige inrichtingen kan geschieden op grond van artikel 8.44 van de Wet milieubeheer (rechtstreeks werkende regels) of op grond van artikel 8.45 van de Wet milieubeheer (instructie aan het bevoegd gezag om deze eisen aan de vergunning te verbinden). In het onderhavige artikel is gekozen voor een instructie aan het bevoegd gezag. De volgende overwegingen liggen aan deze keuze ten grondslag. Rechtstreeks werkende regels zouden de duidelijkheid en eenduidigheid van de voorschriften bevorderen. Met de keuze voor rechtstreeks werkende regels zouden bovendien niet alle milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven op korte termijn opnieuw behoeven te worden aangepast als gevolg van het feit dat die vergunningen voor het merendeel voor de datum van inwerking-treding van dit besluit aflopen en opnieuw voor een periode van 10 jaar zullen worden verleend.

Echter, ook wanneer er voor gekozen zou zijn om de technische voorschriften uit de autowrakkenrichtlijn om te zetten in rechtstreeks werkende regels, zouden autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken dienen te blijven beschikken over een milieuvergunning van de provincie. De uniformerende werking van rechtstreeks werkende voorschriften zou dan ook beperkt zijn. Bovendien zouden de voorschriften waaraan autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken moeten voldoen, in dat geval in twee afzonderlijke documenten neergelegd zijn, te weten: het onderhavige besluit en de milieuvergunning, terwijl de provincie voor handhaving van alle voorschriften het bevoegd gezag zou blijven. Daarbij komt dat door de lokale omstandigheden de specifieke invulling van de voorschriften wordt bepaald, zodat dit het beste door de provincies kan worden uitgevoerd.

In dit artikel en de daarbij behorende bijlage worden de daarin opgenomen regels derhalve gericht tot het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag krijgt de opdracht de in die bijlage opgenomen voorschriften aan de milieuvergunningen voor bepaalde inrichtingen te verbinden. Het bevoegd gezag hoeft deze voorschriften niet in dezelfde bewoordingen over te nemen. Het gaat hier onder andere om de vergunningen voor inrichtingen voor het opslaan van vijf of meer autowrakken (bijlage I, categorie 28.1, onder a, onderdeel 3°, bij het lvb) en de vergunningen voor inrichtingen voor het bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken (bijlage I, categorie 28.1, onder b, bij het lvb). Als gevolg van artikel 19 is de ondergrens van vijf autowrakken in het laatstbedoelde onderdeel van categorie 28.1 van bijlage I bij het lvb vervallen. In dit verband zij verwezen naar hoofdstuk 5 van deze nota van toelichting, waarin nader is ingegaan op de relatie van het onderhavige besluit met het lvb.

In de bijlage, behorend bij het onderhavige artikel, zijn naast de technische voorschriften van bijlage I bij de autowrakkenrichtlijn nog meer voorschriften opgenomen. Artikel 6, eerste lid, van de autowrakkenrichtlijn biedt daartoe expliciet de mogelijkheid. In hoofdstuk 4 van deze nota van toelichting is dit nader toegelicht. De bijlage bevat voorschriften op het gebied van vloeistofdichte vloeren en voorzieningen, afvoer van bedrijfsafvalstoffen en regenwater, demontage en opslag en afvoer van bewerkte autowrakken en gedemonteerde materialen en onderdelen, die het bevoegd gezag al dan niet nader uitgewerkt, moet opnemen in de vergunning.

De in artikel 4 van richtlijn nr. 75/442/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen vervatte eisen, waarnaar in het hiervoor genoemde artikellid van de autowrakkenrichtlijn wordt verwezen, zijn reeds in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. Derhalve zijn die eisen niet opgenomen in de bij artikel 5 behorende bijlage.

Dit artikel is gebaseerd op artikel 8.45 van de Wet milieubeheer. Aan het derde lid van dat artikel is uitwerking gegeven in het tweede en derde lid van artikel 5 van het onderhavige besluit. Omdat het opstellen van een milieuvergunning maatwerk vergt, kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen ten aanzien van de in de bijlage gestelde voorschriften. Omwille van de duidelijkheid en eenduidigheid van de vergunningsvoorschriften is het wenselijk dat de provincies daarbij zo veel mogelijk aansluiten bij bestaande, algemeen geaccepteerde normatieve documenten en hun voorschriften onderling zo veel mogelijk afstemmen. In hoofdstuk 12 van deze nota van toelichting wordt hier nader op ingegaan.

Het vierde lid van artikel 8.45 van de Wet milieubeheer is uitgewerkt in artikel 5, vierde lid, van dit besluit.

#### *Artikel 6*

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 5, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn. Artikel 5, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn bepaalt dat lidstaten de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat alle afgedankte voertuigen aan erkende verwerkers worden overgedragen. Voorzover autowrakken vrijkomen bij bedrijven, is dit reeds geregeld in de Wet milieubeheer. In dat geval bepaalt artikel 10.37, tweede lid, van de Wet milieubeheer aan wie zodanige autowrakken mogen worden afgegeven.

De Wet milieubeheer bevat echter geen rechtstreeks werkende regels ten aanzien van de afgifte van autowrakken, zijnde huishoudelijke afvalstoffen die vrijkomen bij particuliere huishoudens. Wel biedt de Wet milieubeheer een bevoegdheid om bij algemene maatregel van bestuur, voorzover dat in het belang van een doelmatig beheer van afvalstoffen noodzakelijk is, regels te stellen met betrekking tot het opnemen in de gemeentelijke afvalstoffenverordening van regels omtrent onder meer het overdragen van huishoudelijke afvalstoffen aan een ander. Van die bevoegdheid wordt in het onderhavige artikel gebruik gemaakt.

In dit artikel worden derhalve regels gesteld terzake van de afgifte van autowrakken door particuliere huishoudens. Wanneer een particulier huishouden zich van een gebruikt voertuig ontdoet, zal er doorgaans geen sprake zijn van een autowrak (een afvalstof), maar van een inruil- of schadeauto (een product). Dit artikel heeft dan ook voornamelijk betrekking op voertuigen die op of langs de openbare weg worden aangetroffen en waarvan op grond van de definitie van het begrip «autowrak» als genoemd in artikel 1, onder b, van dit besluit moet worden geconstateerd dat sprake is van een autowrak.

Autowrakken afkomstig van particuliere huishoudens worden, zolang ze nog niet zijn afgegeven aan een inzamelaar of be- of verwerker, aangemerkt als huishoudelijk afval.

In dit artikel krijgt de gemeenteraad de opdracht in een afvalstoffenverordening vast te leggen dat autowrakken slechts mogen worden afgegeven aan autodemontagebedrijven (onderdeel a), garages en autoschadeherstelbedrijven (onderdeel b), of aan een persoon die in een ander land dan Nederland is gevestigd (onderdeel c). In het laatste geval dienen bij het overbrengen naar het buitenland de voorschriften van de EEG-verordening overbrenging van afvalstoffen in acht te worden genomen (de artikelen 10.56 e.v. van de Wet milieubeheer). Onderdeel b verbiedt de afgifte van onbewerkte autowrakken aan inrichtingen voor het bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken die uitsluitend vanwege de aanwezigheid van een shredderinstallatie als een zodanige inrichting zijn aan te merken. Dergelijke inrichtingen zijn immers niet toegerust om een autowrak selectief te demonteren met het oog op product- en materiaalhergebruik en zullen doorgaans ook geen hiertoe strekkende milieuvergunning hebben. Een autodemontagebedrijf met een milieuvergunning van de gedeputeerde staten van de provincie dat binnen zijn inrichting tevens een knip- of schrootschaar of een shredderinstallatie heeft staan, mag uiteraard wel autowrakken ontvangen. Een shredderbedrijf dat zich tevens toelegt op de demontage van autowrakken en daartoe beschikt over een milieuvergunning van gedeputeerde staten van de provincie, mag ook autowrakken accepteren.

#### *Artikel 7*

Een autowrak dat vrijkomt bij een particulier huishouden wordt, zolang het nog niet is afgegeven aan een inzamelaar of transporteur, aangemerkt als een huishoudelijke afvalstof. Op grond van artikel 10.22, eerste lid, van de Wet milieubeheer, zou de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de inzameling daarvan. Omdat op grond van artikel 8, onder a, van dit besluit echter de producent of importeur verantwoordelijk is voor de inname (waaronder inzameling) van autowrakken is in artikel 7 van dit besluit geregeld dat artikel 10.22, eerste lid, van de Wet milieubeheer niet van toepassing is op autowrakken, zijnde huishoudelijke afvalstoffen. Anders zouden zowel gemeenten als producenten of importeurs verantwoordelijk zijn voor de inname van autowrakken die bij particuliere huishoudens vrijkomen.

#### *Artikel 8*

##### *Onder a*

Er is sprake van een «landelijk dekkend innamesysteem» indien er een zodanige geografische spreiding van afgiftepunten is – ter indicatie kan daarbij gedacht worden aan ten minste 1 afgiftepunt per gemeente of ten minste 20 per provincie – dat elke eigenaar of houder van een autowrak zich gemakkelijk daarvan kan ontdoen. Er kan worden gedacht aan een netwerk van autodemontagebedrijven, dealers, innameparken (depots) of een systeem waar het wrak op afroep wordt afgehaald. Omdat alleen autodemontagebedrijven autowrakken mogen verwerken, zal bijvoorbeeld een dealer een contract met een autodemontagebedrijf moeten sluiten.

De verplichting tot het opzetten van een inname- en verwerkings-systeem voor autowrakken heeft betrekking op de door de producent of importeur in Nederland op de markt gebrachte voertuigen die in Nederland als autowrak (afval) vrijkomen. Dit ligt besloten in de definitie van het begrip «autowrak». Deze verplichting heeft geen betrekking op voertuigen die in Nederland op de markt zijn gebracht, vervolgens zijn geëxporteerd en in het buitenland als autowrak vrijkomen. Vanuit Nederland geëxporteerde voertuigen zijn eerst in een ander land op de markt gebracht en worden geacht in het buitenlandse inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken te worden opgenomen (zie ook hoofdstuk 9 van deze nota van toelichting).



Het begrip «inname» is overgenomen uit artikel 10.17 van de Wet milieubeheer. Dit begrip omvat meer dan alleen het inzamelen (het ophalen van afvalstoffen bij een persoon die zich van die afvalstoffen ontdoet door afgifte aan degene die de afvalstoffen ophaalt).

#### *Onder b*

De hier bedoelde kosteloze inname geldt alleen voor voertuigen met een Nederlands kenteken dan wel autowrakken die een zodanig kenteken hebben gehad en voor autodemontagebedrijven waarvoor hierover afspraken zijn gemaakt met de producenten of importeurs van voertuigen. De producenten of importeurs van voertuigen stellen, eventueel in overleg met de (brancheorganisaties van) autodemontagebedrijven, de vergoeding vast die het autodemontagebedrijven mogelijk maakt om autowrakken kosteloos in te nemen en verder te verwerken.

De hier bedoelde kosteloze inname geldt ongeacht de staat waarin het autowrak verkeert en dus ongeacht het ontbreken van (essentiële) onderdelen of de aanwezigheid van niet-originele accessoires (zie ook hoofdstuk 4 van deze nota van toelichting, onder het kopje «kosteloze inname van autowrakken»). Het spreekt voor zich dat de kosteloze inname niet geldt voor allerlei niet aan een autowrak gerelateerd afval dat zich in een autowrak kan bevinden.

#### *Onder c*

Voor de toelichting op dit artikellid wordt verwezen naar hoofdstuk 4, laatste streepje, van deze nota van toelichting.

#### *Artikel 9*

De in dit artikel opgenomen doelstellingen met betrekking tot product- en materiaalhergebruik en nuttige toepassing gelden ingevolge het derde lid van dit artikel niet voor voertuigen voor bijzondere doeleinden in de zin van artikel 4, eerste lid, onder a, tweede streepje, van richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 42). Het betreft hier kampeerauto's, ambulances en lijkwagens. De producenten en importeurs van deze voertuigen behoeven in een mededeling als bedoeld in artikel 12 van dit besluit of een verslag als bedoeld in artikel 15 van dit besluit derhalve niet in te gaan op de wijze van uitvoering van de verplichtingen, bedoeld in artikel 9 van het onderhavige besluit.

Omdat de hiervoor bedoelde categorie voertuigen voor bijzondere doeleinden, niet als zodanige categorie is opgenomen in de Nederlandse regelgeving, is in het derde lid van dit artikel een dynamische verwijzing opgenomen naar dat artikelonderdeel van die richtlijn.

#### *Artikel 10*

Artikel 8, tweede lid, van de autowrakkenrichtlijn bepaalt dat uiterlijk 21 oktober 2001 de Europese Commissie onderdeel- en materiaal-coderingsnormen zal vaststellen, die moeten worden gebruikt door de producenten van voertuigen.

Nadat deze normen zijn vastgesteld, zullen zij worden opgenomen in een ministeriële regeling. Het onderhavige artikel voorziet daarin. Ingevolge artikel 10.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kunnen die coderingsnormen worden vastgesteld op het niveau van een ministeriële regeling. Het derde lid van dat artikel biedt de mogelijkheid in een ministeriële regeling de onderdelen en materialen van autowrakken nader te specificeren. Van deze mogelijkheid zal gebruik worden gemaakt.

De verantwoordelijkheid voor het gebruiken van coderingsnormen



wordt gelegd bij de producenten en importeurs van voertuigen. Het aanbrengen van coderingsnormen zal moeten plaatsvinden in samenwerking met de leveranciers van de desbetreffende onderdelen en materialen.

#### *Artikel 11*

##### *Tweede lid*

Om de realisatie van de doelstellingen, bedoeld in artikel 9, eerste en tweede lid, van dit besluit mogelijk te maken is het van belang dat de producent of importeur van voertuigen tevens gegevens verstrekt over de samenstelling van autowrakken in de belangrijkste hoofdcategorieën, zoals metalen, kunststoffen en dergelijke.

#### *Artikel 12*

##### *Eerste lid*

Een producent of importeur van een voertuig moet uiterlijk dertien weken na het op hem van toepassing worden van dit besluit aan de minister een mededeling doen over de wijze waarop hij uitvoering zal geven aan de op hem rustende verplichtingen.

De producenten of importeurs van voertuigen behoeven in hun mededeling alleen in te gaan op de wijze waarop zij invulling zullen geven aan de verplichtingen die van toepassing zijn op de door hen op de markt gebrachte voertuigen. Een beperkte mededelingsplicht geldt voor de producenten of importeurs van drie- en vierwielige bromfietsen (artikel 2, eerste lid, van dit besluit) en van voertuigen voor bijzondere doeleinden (kampeerauto's, ambulances en lijkwagens) (artikel 9, derde lid, van dit besluit).

Indien een producent of importeur van voertuigen voor het eerst voertuigen op de markt brengt op een later tijdstip dan het tijdstip van de inwerkingtreding van dit besluit, geldt eveneens de verplichting binnen dertien weken een mededeling te doen.

##### *Tweede lid*

Met betrekking tot het opstellen van een mededeling zal een leidraad door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer worden vastgesteld. Op deze manier zal het indienen van een mededeling vergemakkelijkt worden en weet de producent of importeur van voertuigen op welke wijze de mededeling getoetst wordt.

#### *Artikel 13*

##### *Eerste en tweede lid*

De mededeling, bedoeld in artikel 12 van dit besluit, behoeft de instemming van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Op de instemming met de mededeling is de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit houdt in dat de minister zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval binnen acht weken een beslissing op de mededeling dient te nemen. Indien een beslissing niet binnen acht weken kan worden genomen, stelt de minister de producent of importeur hiervan op de hoogte en meldt daarbij de termijn waarbinnen de beslissing genomen zal worden. De minister heeft de mogelijkheid op grond van artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht aanvullende gegevens te vragen en hiermee de beslissingstermijn op te schorten. Indien aanvullende gegevens worden gevraagd, is de producent of importeur van voertuigen gehouden dergelijke gegevens in de mededeling te verwerken.

Tegen het besluit van de minister kan bezwaar worden gemaakt. Tegen de beslissing op bezwaar van de minister kan ingevolge artikel 20.1 van

de Wet milieubeheer beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na de instemming met de mededeling dient de betrokken producent of importeur van voertuigen over te gaan tot uitvoering van hetgeen hij in zijn mededeling heeft aangegeven. Dit geldt eveneens als de aanvullende gegevens in de mededeling zijn verwerkt.

#### *Vijfde lid*

Indien niet met de mededeling wordt ingestemd, betekent dit dat artikel 14 niet van toepassing is. In die situatie kan derhalve uitsluitend gehandhaafd worden op nakoming van de andere krachtens het besluit voor de producent of importeur geldende verplichtingen.

#### *Artikel 17*

In het onderhavige besluit is gekozen voor een «dynamische verwijzing» naar de daarin genoemde richtlijnen. Dit heeft tot gevolg dat wijzigingen in die richtlijnen niet steeds nopen tot aanpassing van de Nederlandse regelgeving.

Gezien de keuze voor een dynamische verwijzing is – overeenkomstig het model dat is opgenomen in aanwijzing 343 van de aanwijzingen voor de regelgeving – aangegeven vanaf welke tijdstip wijzigingen van die richtlijnen doorwerken in het Nederlandse recht.

#### *Artikel 19*

In het kader van het doelmatig beheer van afvalstoffen is het niet wenselijk dat inrichtingen die onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer vallen, autowrakken nuttig toepassen of verwijderen (zie hoofdstuk 5 van deze nota van toelichting). Een uitzondering is gemaakt voor de opslag van ten hoogste 4 autowrakken, omdat het in de praktijk vaak voorkomt dat de laatste eigenaar of houder zijn autowrak afgeeft aan een dealer-, garage- of schadeherstelbedrijf. Dat bedrijf moet een dergelijk wrak tijdelijk kunnen opslaan.

Eveneens uit praktische overwegingen is een uitzondering gemaakt voor het geval dat de laatste particuliere eigenaar of houder (degene die zich als eerste van een autowrak ontdoet) het dealer-, garage- of schadeherstelbedrijf, anders dan in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf, vraagt om bepaalde accessoires, zoals een autoradio, een trekhaak of een lichtmetalen velg, van het autowrak te demonteren met het doel om die accessoires opnieuw te gebruiken ten behoeve van een ander motorvoertuig waarvan hij de eigenaar of houder is. In de praktijk komt dat veel voor en dit stuit niet op milieuhygiënische bezwaren. Met de laatste particulier eigenaar of houder wordt in dit verband bedoeld de particuliere eigenaar of houder die zich als eerste van het autowrak ontdoet en niet een garage- of schadeherstelbedrijf dat een autowrak ontvangt en als zodanig eigenaar of houder van dat autowrak wordt.

#### *Artikel 20*

In dit besluit worden producenten of importeurs van voertuigen verantwoordelijk gesteld voor de inname en verwerking van autowrakken en de daarin aanwezige materialen en onderdelen, inclusief banden. Bovendien komen er bij de demontage van autowrakken evenveel banden vrij als de producent of importeur van een voertuig op de markt heeft gebracht. Daarom is het niet meer nodig dat de producenten of importeurs van voertuigen in het Besluit beheer personenwagenbanden verantwoordelijk worden gesteld voor de inname en verwerking van de door hen op de markt gebrachte personenwagenbanden.

Als gevolg van de wet van 21 juni 2001 tot wijziging van de Wet milieubeheer (structuur beheer afvalstoffen) (Stb. 346) vervalt de definitie van het begrip autowrakken in artikel 1.1. van de Wet milieubeheer. In het Besluit inbeslaggenomen voorwerpen alsmede in het Besluit stortplaatsen en stortverboden werd verwezen naar de in de Wet milieubeheer opgenomen definitie van het begrip autowrakken. Ingevolge deze artikelen is in de hiervoor genoemde besluiten nu een verwijzing opgenomen naar de in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer opgenomen definitie van het begrip autowrakken. Deze definitie is breder dan de definitie van dat begrip autowrakken in het onderhavige besluit.

## **Hoofdstuk 12 De bijlage**

### *Algemeen*

De voorschriften die genoemd zijn in de bijlage bij dit besluit hebben betrekking op inrichtingen voor het opslaan, bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken, als genoemd onder categorie 28 van de bijlage bij het lvb. In de praktijk gaat het hierbij voornamelijk om autodemontagebedrijven, schrootbedrijven en shredderbedrijven.

Omwille van de duidelijkheid en eenduidigheid van de milieuvergunningen voor autodemontagebedrijven en andere verwerkers van autowrakken is het wenselijk dat de provincies deze vergunningen onderling zo veel mogelijk afstemmen en in de voorschriften zo veel mogelijk verwijzen naar dezelfde, algemeen aanvaarde normatieve documenten.

### *Onderdeel A*

Bij de opname van de voorschriften met betrekking tot bodembeschermende voorzieningen en maatregelen in een vergunning kan worden aangesloten bij de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten (NRB) en de daarop betrekking hebbende normatieve documenten die zijn opgesteld in het kader van de uitvoering van het Plan Bodembeschermende Voorzieningen (PBV), zoals bijvoorbeeld de CUR/PBV-aanbeveling 44 «Beoordeling van vloeistofdichte voorzieningen».

Bij de opname van de voorschriften met betrekking tot de adequate opslag van milieugevaarlijke afvalstoffen in een vergunning kan worden aangesloten bij de daarop betrekking hebbende normatieve documenten die zijn opgesteld in het kader van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen (CPR), zoals bijvoorbeeld CPR-richtlijnen 9-6 of 15.1.

Bij de opname van voorschrift A.2 geldt dat indien de overkapte opslag van afgetapte vloeistoffen of van gedemonteerde vloeistofbevattende onderdelen om planologische redenen niet mogelijk is, volstaan kan worden met een gelijkwaardige voorziening, zoals het afdoende afdekken van opslagmiddelen met een dekzijk.

Bij de opname van de voorschriften met betrekking tot voorzieningen voor de afvoer van bedrijfsafvalwater in een vergunning kan worden aangesloten bij de daarop betrekking hebbende normatieve documenten, zoals bijvoorbeeld de normen NEN 6675 met het daarop in 1992 uitgegeven correctieblad of NEN 7089, uitgave 1990 en de daarbij behorende bijlage met de daarop in 1992 en 1993 uitgegeven correctiebladen.

Bij de opname van voorschrift A.8 kan bijvoorbeeld worden gedacht aan adequate aansluitingen van de vloeistofdichte vloeren of voorzieningen op slibvangputten, olie- en vetafscheiders, schrobputten, afvoergoten, zuiveringstechnische voorzieningen, bedrijfsriolering of openbare riolering en aan een milieuverantwoorde afvoer van verontreinigde absorptiematerialen.

Bij de opname van de voorschriften, bedoeld in A1 tot en met A8, in een vergunning kan aangesloten worden bij de begripsbepalingen in deel A van de bijlage, behorende bij het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer en de voorschriften 1.3.5 tot en met 1.3.13, 1.8.1 en 1.8.2, 2.1.1 tot en met 2.2.1, 3.1.1 tot en met 3.1.3., 3.2.4 tot en met 3.2.6, 3.2.8a tot en met 3.2.10, 4.3.1 tot en met 4.3.5 en 4.8.1 in deel B van de bijlage bij dat besluit.

#### *Onderdeel B*

Met «een specifiek daarvoor aangegeven gedeelte van de inrichting» wordt bedoeld dat autowrakken gescheiden van occasions of schadevoertuigen moeten worden opgeslagen.

Het verbod op het stapelen van binnengekomen autowrakken is bedoeld om beschadiging van autowrakken en vloeistofbevattende onderdelen daarvan te voorkomen en om verontreiniging van autowrakken door lekkende vloeistoffen te voorkomen.

Voorschrift B.2 biedt de mogelijkheid dat nog niet bewerkte autowrakken kunnen worden overgedragen aan een autodemontagebedrijf, bijvoorbeeld een merkspecialist, dat beter in staat is om onderdelen daarvan als product te hergebruiken.

Voorschrift B.2 verbiedt de afgifte van onbewerkte autowrakken aan inrichtingen voor het bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken die uitsluitend vanwege de aanwezigheid van een shredderinstallatie als een zodanige inrichting zijn aan te merken. Dergelijke inrichtingen zijn immers niet toegerust om een autowrak selectief te demonteren met het oog op product- en materiaalhergebruik en zullen doorgaans ook geen hiertoe strekkende milieuvergunning hebben. Een demontagebedrijf met een milieuvergunning van de gedeputeerde staten van de provincie dat binnen zijn inrichting tevens een knip- of schroot-schaar of een shredderinstallatie heeft staan, mag uiteraard wel autowrakken ontvangen. Een shredderbedrijf dat zich tevens toelegt op de demontage van autowrakken en daartoe beschikt over een vergunning van gedeputeerde staten van de provincie, mag ook autowrakken accepteren.

#### *Onderdeel C*

De in voorschrift C.1 genoemde (vloeistof)stoffen, preparaten of andere producten zijn overgenomen uit bijlage I bij de autowrakkenrichtlijn. In het kader van het reeds bestaande inname- en verwerkingssysteem, zoals beheerd door ARN, worden al deze (vloeistof)stoffen, preparaten of andere producten (met uitzondering van batterijen en PCB/PCT- houdende condensatoren) reeds ingezameld, met dien verstande dat daarbij alle verschillende oliën gezamenlijk als «afgewerkte olie» worden opgeslagen en afgevoerd. Vooralsnog is het vanuit het oogpunt van nuttige toepassing of materiaalhergebruik niet nodig de verschillende oliën gescheiden op te slaan en gescheiden af te voeren.

Het is aan het bevoegd gezag om nadere invulling te geven aan de termijn waarbinnen de hier genoemde (vloeistof)stoffen, preparaten of producten afgetapt of gedemonteerd moeten zijn. In sommige vergunningen is thans vastgelegd dat dit direct na ontvangst moet gebeuren, in

andere vergunningen is thans een termijn van maximaal 10 werkdagen gehanteerd.

De voorschriften C.2 tot en C.5 zijn verbijzonderingen van, onderscheidenlijk uitzonderingen op, voorschrift C.1.

In de huidige situatie zijn het alleen de door de Stichting Erkenningsregeling voor de Uitoefening van het Koeltechnisch Installatiebedrijf (STEK) erkende bedrijven die aantoonbaar kunnen voldoen aan de eisen uit artikel 6 van de Regeling lekdichtheidsvoorschriften koelinstallaties 1997. Het is evenwel denkbaar dat autodemontagebedrijven in de toekomst ook op ander manieren kunnen aantonen dat zij aan die eisen voldoen.

Thans is er in Nederland maar één inrichting met een vergunning voor het ontgassen van LPG-tanks. Het is evenwel denkbaar dat er in de toekomst meerdere bedrijven of autodemontagebedrijven een daartoe strekkende vergunning zullen krijgen.

De in voorschrift C.6 opgenomen materialen of onderdelen zijn overgenomen uit bijlage I bij de autowrakkenrichtlijn. De bedoeling is dat alle materialen en onderdelen die als product of materiaal kunnen worden hergebruikt, selectief gedemonteerd, gescheiden opgeslagen en gescheiden afgevoerd worden. De meeste van de hier genoemde materialen en onderdelen worden in het kader van het bestaande inname- en verwerkingsstelsel reeds selectief gedemonteerd en afgevoerd ten behoeve van materiaalhergebruik. Er mag van worden uitgegaan dat voor alle in het kader van het bestaande collectieve inname- en verwerkingsstelsel voorgeschreven materialen en onderdelen reële hergebruiksmogelijkheden bestaan. Ook van niet bij het collectieve inname- en verwerkingsstelsel aangesloten autodemontagebedrijven kan derhalve verwacht worden dat zij deze materialen en onderdelen demonteren. De lijst van materialen of onderdelen die als materiaal hergebruikt kunnen worden, kan aan verandering onderhevig zijn. Het verdient daarom aanbeveling dat in de vergunning een voorschrift wordt opgenomen inhoudende dat de gedeputeerde staten van de provincie kunnen bepalen dat af te voeren autowrakken moeten zijn ontdaan van andere materialen of onderdelen waarvoor aantoonbaar voldoende innamestructuren en verwerkingsmethoden beschikbaar zijn (zie IPO-model vergunning voor autodemontagebedrijven).

Voorschrift C.6 heeft tot doel om product- en materiaalhergebruik te bevorderen en verontreiniging van shredderafval te voorkomen.

In verband met de controle op de naleving van de voorschriften C.1 tot en met C.6 door zowel het bevoegd gezag als door de shredderinstallatie die het bewerkte autowrak ontvangt, is het van belang dat autowrakken niet zodanig mechanisch verkleind worden dat de identiteit en de inhoud van het autowrak niet meer herkenbaar zijn. Voorschrift C.7 voorziet daarin. Het knippen of snijbranden als demontagetechniek blijft toegestaan voorzover hierdoor de identiteit en de inhoud van het autowrak herkenbaar blijven. De identiteit van een autowrak blijft herkenbaar als het merk, het type, het chassisnummer, het voertuigidentificatienummer en eventuele in het kader van een verwerkingsstelsel aangebrachte identificatieobjecten zichtbaar blijven. De inhoud van een autowrak blijft herkenbaar wanneer visueel gecontroleerd kan worden dat alle in de voorschriften C.1 en C.6 genoemde stoffen, preparaten en andere producten gedemonteerd zijn of dat het autowrak niet aan het autowrak gerelateerd afval bevat.

#### *Onderdeel D*

De in dit onderdeel opgenomen voorschriften hebben tot doel producthergebruik en nuttige toepassing en in het bijzonder materiaalhergebruik te bevorderen.

#### *Onderdeel E*

Voorschrift E.1 is bedoeld om producthergebruik te bevorderen en de handhaving te vergemakkelijken. Wanneer autowrakken die nog herbruikbare onderdelen bevatten hoger dan twee hoog worden gestapeld, is de kans dat daar nog onderdelen van worden afgehaald, klein. Bovendien is het voor een handhaver niet goed mogelijk en uit het oogpunt van veiligheid onverantwoord om hoog gestapelde autowrakken te controleren op de aanwezigheid van vloeistoffen of vloeistofbevattende onderdelen.

Voorschrift E.2: Vanuit beheersmatig oogpunt is het wenselijk dat gedemonteerde autowrakken rechtstreeks door het autodemontagebedrijf worden afgegeven aan een inrichting met een shredderinstallatie die een scheiding aanbrengt tussen direct herbruikbaar metaalschroot en shredderafvalstoffen en die vanaf 1 januari 2007 kan zorg dragen voor de nuttige toepassing van die shredderafvalstoffen. Het is echter denkbaar dat een autodemontagebedrijf het gedemonteerde autowrak afgeeft aan een tussenpersoon, zoals een schroothandelaar. In dat geval moet het autodemontagebedrijf zich ervan vergewissen dat die schroothandelaar het gedemonteerde autowrak niet zodanig knipt, perst of anderszins mechanisch verkleint dat de identiteit en de inhoud van dat autowrak niet meer herkenbaar zijn en die schroothandelaar het wrak afvoert naar een inrichting met een shredderinstallatie die een scheiding aanbrengt tussen direct herbruikbaar metaalschroot en shredderafvalstoffen en die vanaf 1 januari 2007 zorg draagt voor de nuttige toepassing van die shredderafvalstoffen. Overigens gelden de voorschriften C.7 en E.2 uit de bijlage niet alleen voor autodemontagebedrijven, maar voor alle inrichtingen voor het opslaan, bewerken, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken.

#### *Onderdeel F*

Voor een toelichting op voorschrift F.1 wordt tevens verwezen naar de toelichting op voorschrift E.2. Producenten en importeurs van voertuigen worden op grond van artikel 8, tweede lid, van dit besluit verplicht per 1 januari 2007 de doelstelling van 95% producthergebruik en nuttige toepassing en 85% product- en materiaalhergebruik te realiseren. Voor het realiseren van deze doelstellingen is het noodzakelijk dat shredderafval afkomstig van autowrakken nuttig wordt toegepast. Daartoe is het nodig dat autowrakken in een shredderinstallatie worden gescheiden in direct herbruikbaar metaalschroot en shredderafval en dat dit shredderafval wordt afgevoerd ten behoeve van nuttige toepassing.

#### *Onderdeel G*

Artikel 5, derde lid, van de autowrakkenrichtlijn verplicht de lidstaten een systeem op te zetten waarbij erkende verwerkers van autowrakken aan de ontdoener van een autowrak een certificaat van vernietiging verstrekken en waarbij het overleggen van een certificaat van vernietiging een voorwaarde is voor de uitschrijving van een autowrak uit het nationale kentekenregister.

Artikel 5, vijfde lid, van de autowrakkenrichtlijn bepaalt vervolgens dat de lidstaten de nodige maatregelen nemen opdat de bevoegde instanties

de in andere landen overeenkomstig het derde lid van dat artikel afgegeven certificaten van vernietiging erkennen en aanvaarden en dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen daartoe minimumeisen voor het certificaat van vernietiging opstelt.

De omzetting van artikel 5, derde lid, van de autowrakkenrichtlijn geschiedt mede door een wijziging van het Kentekenreglement. Daarbij wordt tevens geregeld dat de Dienst Wegverkeer een in een andere lidstaat aan een erkende verwerker afgegeven voertuig met een Nederlands kenteken op basis van een in die andere lidstaat afgegeven certificaat van vernietiging uit het nationale kentekenregister zal uitschrijven. Het Kentekenreglement biedt echter geen basis om te regelen dat een Nederlandse verwerker bij de ontvangst van een autowrak met een buitenlands kenteken aan de ontdoener van dat voertuig een certificaat van vernietiging overhandigt overeenkomstig de minimumeisen zoals vastgesteld door de Commissie (Beschikking nr. 2002/151/EG van de Commissie van 19 februari 2002 inzake minimumeisen voor het certificaat van vernietiging overeenkomstig artikel 5, derde lid, van richtlijn nr. 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende autowrakken (PbEG L 50)). De Wegenverkeerswet 1994, het Kentekenreglement en de daarop gebaseerde Regeling erkenning bedrijfsvoorraad zien immers alleen op (de registratie van) Nederlandse kentekens.

Om die reden is er voor gekozen om de verplichting tot het afgeven van een certificaat van vernietiging door een Nederlandse verwerker van autowrakken voor een autowrak met een geldig kenteken dat is afgegeven door een bevoegde instantie in een andere lidstaat van de Europese Unie te regelen in de milieuvergunning.



## Hoofdstuk 13 Transponeringstabel

Artikel(lid) EU-richtlijn	Implementatie NL-regelgeving
art. 1	behoeft geen implementatie
art. 2, onder 1	art. 1, onder a
art. 2, onder 2	art. 1, onder b
art. 2, onder 3	art. 1, onder c
art. 2, onder 4	art. 1, onder d
art. 2, onder 5	art. 1, onder e
art. 2, onder 6	art. 1, onder f
art. 2, onder 7	art. 1, onder g en h
art. 2, onder 8	art. 1.1 van de Wet milieubeheer
art. 2, onder 9	art. 1.1 van de Wet milieubeheer
art. 2, onder 10	begrip wordt niet gebruikt in het onderhavige besluit
art. 2, onder 11	art. 1, onder i
art. 2, onder 12	art. 1, onder k
art. 2, onder 13	art. 11, vierde lid
art. 3, eerste lid	de inhoud van deze bepaling wordt gedekt door de definities van voertuig en autowrak
art. 3, tweede lid	art. 94 van de Grondwet
art. 3, derde lid	wordt geen gebruik van gemaakt
art. 3, vierde lid	art. 9, derde lid
art. 3, vijfde lid	art. 2, eerste lid
art. 4, eerste lid, onder a	art. 3, onder a, j° artt. 12 t/m 16
art. 4, eerste lid, onder b	art. 3, onder b, j° artt. 12 t/m 16
art. 4, eerste lid, onder c	art. 3, onder c, j° artt. 12 t/m 16
art. 4, tweede lid, onder a en b	art. 4, eerste en tweede lid
art. 4, tweede lid, onder c	behoeft geen implementatie
art. 5, eerste lid	art. 8, onder a, j° artt. 12 t/m 16 (zie ook: het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer, het Besluit beheer wit- en bruingoed, het Besluit beheer batterijen en het Besluit beheer personenwagenbanden)
art. 5, tweede lid	artt. 6 (autowrakken afkomstig van huishoudens) en 10.37 van de Wet milieubeheer (autowrakken afkomstig van bedrijven)
art. 5, derde lid	de hiervoor benodigde wijziging van het Kentekenreglement is in het onderhavige besluit niet meegenomen, omdat die wijziging separaat zal plaatsvinden
art. 5, vierde lid	art. 8, onder b en c
art. 5, vijfde lid	de hiervoor benodigde wijziging van het Kentekenreglement is in het onderhavige besluit niet meegenomen, omdat die wijziging separaat zal plaatsvinden. Zie ook onderdeel G van de bijlage.
art. 6, eerste tot en met vierde lid	artt. 5, 18 en 19
art. 6, vijfde lid	wordt geen gebruik van gemaakt
art. 7, eerste lid	art. 10.4 van de Wet milieubeheer
art. 7, tweede lid	art. 8, onder c, en art. 9, eerste en tweede lid, j° artt. 12 t/m 16
art. 7, derde tot en met vijfde lid	behoeft geen implementatie
art. 8, eerste lid	art. 10 j° artt. 12 t/m 16
art. 8, tweede lid	behoeft geen implementatie
art. 8, derde lid	art. 11, eerste en tweede lid, j° artt. 12 t/m 16
art. 8, vierde lid	art. 11, derde lid
art. 9	artt. 15 en 16
artt. 10 en 11	behoeven geen implementatie
art. 12	art. 23; van het derde lid van artikel 12 van de autowrakken-richtlijn wordt gebruik gemaakt; het tweede lid van dat artikel behoeft derhalve geen implementatie

k

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. P. Pronk