

bron :

## **Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen**

PB C 317 van 04/11/99

---

### **GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 39/1999**

door de Raad vastgesteld op 29 juli 1999

met het oog op de aanneming van Richtlijn 1999/..EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende afgedankte voertuigen (1999/C 317/03)

#### **Motivering van de Raad**

---

#### **I. INLEIDING**

1. De Commissie heeft op 25 september 1997 bij de Raad een op artikel 130 S, lid 1, van het Verdrag gebaseerd voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende afgedankte voertuigen ingediend.
2. Het Europees Parlement en het Europees en Sociaal Comité hebben op 11 februari 1999 respectievelijk 25 februari 1998 advies uitgebracht. Het door de Raad op 28 mei 1999 geraadpleegde Comité van de Regio's heeft besloten geen advies uit te brengen.
3. De Commissie heeft op 30 april 1999 haar gewijzigd voorstel bij de Raad ingediend. Na de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam heeft het Europees Parlement zijn advies op 6 mei 1999 bevestigd.
4. De Raad heeft op 29 juli 1999, overeenkomstig artikel 251, lid 2, van het Verdrag, zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld.

#### **II. DOEL**

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

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

#### **III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT**

## Algemeen

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

## Artikelen

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

### Artikel 1

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

### Artikel 2

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

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

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

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

### Artikel 3

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

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

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

#### **Artikel 4**

##### Lid 2

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

- materialen en onderdelen van voertuigen die 18 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn (en dus niet vanaf 2005) in de handel worden gebracht, mogen de schadelijke stoffen in kwestie niet bevatten; een verwijzing naar "shredding" en storten is daarom niet gehandhaafd;
- de nieuwe bijlage II bevat grenswaarden voor tijdelijke vrijstellingen (die grosso modo overeenstemmen met de wensen van het Europees Parlement);
- deze vrijstellingen moeten geregeld worden getoetst; de eerste toetsing zal vroeger plaatsvinden dan het Parlement wenst, namelijk niet later dan één (in plaats van twee jaar) na de inwerkingtreding van de richtlijn;
- voor zeswaardig chroom mag om technische redenen evenwel een hogere waarde worden toegepast tot 30 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn.

#### **Artikel 5**

##### Lid 1

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

##### Lid 2

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

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

##### Lid 3

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

Hier is de verwijzing naar tijdelijke uitschrijving geschrapt.

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

Lid 4

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

- de overdracht van het voertuig aan een erkende verwerker gebeurt zonder kosten voor de laatste houder en/of eigenaar vanwege het feit dat het voertuig geen of een negatieve marktwaarde heeft;
- de producent alle of een aanzienlijk deel van de kosten voor zijn rekening neemt;
- de overdracht niet geheel kosteloos is indien het afgedankte voertuig niet voorzien is van essentiële voertuigonderdelen;
- de termijnen voor de kosteloze terugname zijn bepaald in artikel 12 (vanaf 2001 voor nieuwe voertuigen, vanaf 2006 voor reeds op de markt gebrachte voertuigen) . De Raad is tot deze oplossing gekomen na een zeer moeizame discussie, rekening houdend met de specifieke problemen die tijdens de slotonderhandelingen ter tafel zijn gelegd.

## **Artikel 6**

Lid 2 (amendement nr. 28)

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

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

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

## **Artikel 7**

Lid 1 (amendementen nrs. 32 en 33)

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

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

Lid 2 (amendement nr. 34)

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

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

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

Lid 4 (amendementen nr. 36)

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

**Artikel 8** (amendement nr. 37)

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

**Artikel 9** (amendementen nrs. 39 en 40)

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

**Artikel 10** (amendement nr. 41)

Lid 1

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

Lid 2 (amendement nr. 42)

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

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

## **Artikel 12**

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

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

## **Nieuwe bijlage I**

Zie de opmerkingen bij artikel 6.

## **Nieuwe bijlage II**

Zie de opmerkingen bij artikel 4, lid 2.

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

---

Voor vragen en/of opmerkingen over EMIS kunt u mailen naar [emis@vito.be](mailto:emis@vito.be)

Copyright © [VITO](http://www.vito.be) 05/11/1999

Ontwerp [EMIS](http://www.emis.vito.be).