



Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO)

Advies over preventieve en andere maatregelen ter beperking van de leefmilieuverontreiniging door voertuigen en ter bevordering van een duurzame productiewijze van voertuigen

- gevraagd door de minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu, mijnheer Jef Tavernier, in een brief van 26 september 2002,
- voorbereid door de werkgroep *productnormen*,
- goedgekeurd door de algemene vergadering van 17 december 2002 (zie bijlage 1).
- De originele taal van dit advies is het Nederlands.

1. Situering

- [1] Het advies werd gevraagd binnen een termijn van twee maanden, zijnde tegen 26 november 2002.

2. Samenvatting van de opmerkingen van de FRDO

- [2] De FRDO betreurt het dat er niet meer informatie ter beschikking werd gesteld inzake de studies waarop dit ontwerp-KB is gebaseerd. De FRDO stelt vast dat dit ontwerp-KB er toe moet bijdragen dat de federale diensten van het leefmilieu in het kader van het productbeleid meer inzicht verkrijgen in diverse stofstromen.
- [3] De FRDO onderschrijft het preventiebeginsel en meent dat het een belangrijk element is in een duurzame afvalstrategie, en in een geïntegreerd productbeleid. De FRDO meent dat de ondernemingen een belangrijke rol spelen in het geïntegreerd productbeleid. Er zou daarom moeten worden nagedacht over hoe instrumenten, kennis en ervaring op het vlak van duurzame productie die in grote bedrijven is opgebouwd, ten goede kan komen aan kleinere bedrijven.
- [4] Een deel van de leden vindt de voorgestelde maatregelen een correcte omzetting van de richtlijn en vinden de wijze waarop de preventie wordt uitgewerkt een degelijke manier om een geïntegreerd productbeleid te helpen realiseren in de autosector. Deze leden menen dat de lijst met gevaarlijke stoffen, aangeduid in bijlage II van het ontwerp-KB, moet worden gezien als een instrument voor de autosector om zijn preventiepolitiek te helpen uitbouwen. Naarmate men over meer kennis beschikt over schadelijke stoffen, moet de lijst kunnen worden aangepast en eventueel worden uitgebreid.
- [5] Dit deel van de leden staat volledig achter een benadering die uitgaat van het preventiebeginsel en het voorzorgsbeginsel. Dit is een betere aanpak dan een louter risicogedreven benadering, waarbij eerst met volle zekerheid moet worden bewezen dat schadelijke stoffen aanwezig zijn in het milieu en dat deze expliciet afkomstig zijn van de autowrakken, vooraleer beleidsmaatregelen kunnen worden getroffen.



- [6] Een ander deel van de leden vindt dat de richtlijn in België op een verkeerde en te verregerende manier is omgezet. De richtlijn is inderdaad een minimumrichtlijn, maar de goede werking van de interne markt moet worden gewaarborgd en concurrentiebeperkingen moeten worden vermeden. De wijze waarop het ontwerp-KB de preventie uitwerkt, beantwoordt volgens deze leden helemaal niet aan deze beginselen. De lijst van stoffen in bijlage II is gebaseerd op internationale verdragen, waarnaar nergens in de Europese Richtlijn wordt verwezen. Deze leden onderlijnen dat de lijst van bijlage II geen juridische basis heeft om ze te gebruiken in regelgeving met betrekking tot autowrakken in België. Het is overduidelijk dat de verdragen volledig uit hun context worden gerukt. Deze leden geloven dat de bevoegde administratie zich onterecht beroept op artikels 175 en 176 van het EG-Verdrag, aangezien de bijkomende eisen niet bedoeld zijn om het hoofd te bieden aan een nationale probleemsituatie en omdat de proportionaliteit tussen de opgelegde eisen en de beoogde doelstellingen niet gerespecteerd wordt.
- [7] Deze leden menen dat een lijst met een 400-tal stoffen per auto én auto-onderdeel opvragen bij de producent of importeur bovendien bureaucratisch en onrealistisch is. Zij vinden het onaanvaardbaar dat België het overmaken van het verslag en het jaarlijks verslag een voorwaarde maken om in België auto's op de markt te brengen. Zij bemerken dat dit KB alleszins in het kader van Richtlijn 98/34/EG aan de Commissie zal moeten worden genotificeerd.
- [8] Deze leden zijn van mening dat preventie op een realistischer manier moet worden aangepakt. De overheid moet de preventiepolitiek die reeds bij verschillende bedrijven wordt uitgewerkt, honoreren. Deze leden vinden dat de overheid de gevaarlijke stoffen die werkelijk een probleem voor België vormen op Europees niveau moet laten verbieden. Voor deze leden is het onontbeerlijk dat dergelijke verbodsbepalingen gebaseerd zijn op studies die het verband aantonen tussen oorzaak (zijnde de auto-onderdelen) en gevolg (zijnde milieuproblemen). Zij zijn hierbij de mening toegedaan dat elke wetgeving met betrekking tot het gebruik van chemische stoffen moet gestoeld zijn op de risico's die chemische stoffen teweeg kunnen brengen voor het leefmilieu. Deze risico's houden rekening met blootstelling, de hoeveelheid aanwezige stoffen e.d.. Op basis van de risico's kunnen dan risicobeperkende maatregelen voorgesteld worden.
- [9] Een volwaardige administratieve opvolging van de bepalingen uit het ontwerp-KB zal tijd en extra mankracht vergen. Zoals vaker vermeld in zijn adviezen pleit de FRDO voor voldoende mensen binnen de federale diensten voor het leefmilieu om deze bijkomende taken te kunnen realiseren.
- [10] Een deel van de leden vraagt dat de federale overheid haar verantwoordelijkheid opneemt inzake de problematiek van de uitvoer van zgn. "tweedehandswagens": ze zouden moeten voldoen aan een reeks minimumcriteria voor export en een betere controle is nodig. Een ander deel van de leden stelt daarentegen dat de export van tweedehandswagens geen problemen oplevert; het is de markt die bepaalt of een voertuig al dan niet nog kan hergebruikt worden in het buitenland.
- [11] De FRDO wijst op het probleem met het huidige vernietigingscertificaat. De FRDO vindt dat de federale overheid een stimulans moet koppelen aan het certificaat met het oog op het verwerken van het voertuig. Volgens de FRDO is ook een nationale aanpak vereist voor het "volgen" van voertuigen. Sommige leden menen dat de overheid dient op te treden door de invoering van een statiegeldsysteem. Andere leden vinden het voorbarig hierover te spreken.
- [12] De FRDO betreurt overigens dat de richtlijn enkel betrekking heeft op het op de Europese markt brengen van auto's en niet op de productie van auto's in het algemeen, ongeacht of deze binnen of buiten Europa op de markt worden gebracht. Indien er milieu- of gezondheidsoverwegingen bestaan om beleidsmaatregelen te treffen, dan gelden die evengoed binnen als buiten de Europese grenzen.



3. Het ter advies voorgelegde ontwerp-KB

- [13] Het ontwerp-KB strekt ertoe om de federale leefmilieu-aspecten van richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 om te zetten, meer bepaald artikelen 4, 8 §1 en 9 (partim).
- [14] Bij het ontwerp-KB hoort een toelichting die in het kort meer uitleg verschaft. Hierna volgen ter informatie twee alinea's daaruit.
- " Richtlijn 2000/53/EG is een zogenaamde afvalrichtlijn die een groot aantal maatregelen bevat die slaan op het inzamelen, verwerken en ontmantelen van afgedankte voertuigen, waarbij onder voertuigen niet alleen personenwagens maar ook vrachtoertuigen met een maximale massa tot 3,5 ton verstaan worden."
- " De preventieve maatregelen omvatten zowel een aantal verbodsbepalingen aangaande het gebruik van zware metalen (met name CrVI, Pb, Cd et Hg) in voertuigen, als maatregelen die producenten en importeurs dienen aan te zetten tot het voeren van een volgehouden en doorgedreven preventiepolitiek bij het ontwerpen van voertuigen. In die zin is het ontwerp van besluit een aanzet om op termijn het gebruik van andere gevaarlijke stoffen in voertuigen te verminderen, de recyclagemogelijkheden te verhogen en het gebruik van gerecycleerd materiaal in voertuigen en in andere producten stelselmatig te bevorderen."
- [15] Het ontwerp-KB bestaat uit 5 delen. Na de definities (hoofdstuk I, art. 1), komen preventie-maatregelen (hoofdstuk II) uitgebreid aan bod. Deze bestaan uit specifieke maatregelen voor producenten en importeurs gericht op preventie (art. 2), een verbodsbepaling inzake 4 gevaarlijke stoffen (art. 3) en een verplichting tot mededeling en tot rapportage aan de overheid (art. 4 tot 9). Het derde hoofdstuk behandelt coderingsnormen. Het o-KB stelt regels vast over informatie aan kopers en over vermelding van informatie in reclame in hoofdstuk III. Het laatste hoofdstuk tenslotte bevat algemene en slotbepalingen. Hierna komen de belangrijkste bepalingen van het ontwerp-KB aan bod.
- [16] De producent en importeur dienen 3 soorten maatregelen te nemen ter bevordering van preventie (art. 2 §1). Ten eerste moeten ze het gebruik van gevaarlijke stoffen beperken, voorzover mogelijk in de ontwerpfase, in samenwerking met materiaal- en apparatuurfabrikanten. Ten tweede moeten nieuwe voertuigtypes zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat demontage, hergebruik en nuttige toepassing¹, en met name recycling, van autowrakken, materialen en onderdelen wordt ingecalculeerd en vergemakkelijkt. Ten derde moet het gebruik van gerecycleerd materiaal in voertuigen en

¹ Nuttige toepassing (zoals gedefinieerd door de wet van 21 december 1998): elk van de volgende handelingen:

- a) terugwinning van oplosmiddelen;
- b) recycling of terugwinning van organische stoffen die niet als oplosmiddel worden gebruikt (met inbegrip van compostbemesting en bemesting met andere biologisch omgezette stoffen);
- c) recycling of terugwinning van metalen of metaalverbindingen;
- d) recycling of terugwinning van andere anorganische stoffen;
- e) terugwinning van zuren of basen;
- f) terugwinning van bestanddelen die worden gebruikt om vervuiling tegen te gaan;
- g) terugwinning van bestanddelen of catalysatoren;
- h) herraffinage van olie of ander hergebruik van olie;
- i) hoofdgebruik als brandstof of een andere wijze van energieopwekking
- j) uitrijden voor landbouwkundige of ecologische verbetering
- k) gebruik van afvalstoffen die bij één van de voornoemde behandelingen vrijkomen;
- l) uitwisseling van afvalstoffen voor één van de voornoemde behandelingen;
- m) opslag van afvalstoffen bestemd voor één van de voornoemde behandelingen met uitsluiting van voorlopige opslag voorafgaand aan inzameling op de plaats van productie.



in andere producten worden verhoogd, in samenwerking met materiaal- en apparatuurfabrikanten, om de markten voor gerecycleerde materialen te ontwikkelen.

- [17] Vanaf het begin van het derde jaar dat dit KB in werking is getreden, kan de Minister bijkomende eisen en voorwaarden stellen waaraan voertuigen die in België op de markt worden gebracht dienen te voldoen, ter bescherming van het leefmilieu en de volksgezondheid en met het oog op het bereiken van doelstellingen die in dit verband gesteld worden door de federale of gewestelijke overheden of die voortvloeien uit internationale overeenkomsten waartoe België zich verbonden heeft. Deze eisen en voorwaarden kunnen onder meer betrekking hebben op de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in voertuigen, inzonderheid de milieugevaarlijke stoffen opgenomen in bijlage II van dit besluit, en op het verplicht gebruik van gerecycleerde onderdelen, materialen of grondstoffen bij de constructie van voertuigen. (art. 2 §2).
- [18] Het is verboden voertuigen en de materialen en onderdelen daarvan, die lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten, na 1 juli 2003 in België op de markt te brengen (art. 3 §1). Dit verbod geldt niet voor de materialen en voertuigonderdelen vermeld in de gevallen en onder de voorwaarden van bijlage I (art. 3 §2). De producenten en de importeurs moeten het bewijs kunnen leveren dat zij dit verbod hebben nageleefd, binnen de drie maand na het verzoek daarvan (art. 3 §3).
- [19] De producent of importateur maakt een mededeling op over de wijze waarop hij de bepalingen over preventiemaatregelen (art. 2), het jaarlijks verslag (art. 5), de coderingsnormen (art. 10) en informatie aan consumenten (art. 11) uitvoert. Hij maakt deze over aan de bevoegde dienst binnen de 3 maanden nadat dit besluit op hem van toepassing is geworden (art. 4 §1). De volgende 5 gegevens moeten in ieder geval in deze mededeling zijn opgenomen, op basis van het voertuigtype of voor gemeenschappelijke gegevens op basis van het voertuigenmerk. De mededeling moet vooreerst een voorstel voor gegevensmodel bevatten over de gevaarlijke stoffen, in het bijzonder deze vermeld in bijlage II, de stoffen in voertuigen die de recycling van onderdelen en grondstoffen bemoeilijken en de belangrijke grondstoffen die bestanddelen zijn van voertuigen (art. 4 §2). Vervolgens bevat de mededeling ook een voorstel van methodiek tot het opstellen van een preventieplan, een overzicht van de doelstellingen van dit preventieplan, een voorstel over de informatieverplichtingen tegenover de consument en tenslotte een voorstel van geldigheidsduur van de mededeling.
- [20] De mededeling behoeft de instemming van de minister. Deze instemming vormt een bijzondere voorwaarde voor het op de markt brengen van nieuwe voertuigen. Deze instemming geldt voor een vast te stellen periode van ten hoogste 5 jaar. De minister kan voorschriften of beperkingen verbinden aan de instemming met de mededeling en hij kan de lijst met de vereiste elementen van de mededeling aanpassen tengevolge van de technologische of wetenschappelijke vooruitgang (art. 4 §§3, 4, 5 en 6).
- [21] Ieder die deze mededeling moet doen, is verplicht elk jaar een verslag over te maken over hoe hij de bepalingen inzake preventiemaatregelen (art 2), de coderingsnormen (art. 10) en de informatie aan consumenten (art. 11) uitvoert. Dit jaarlijks verslag bevat in ieder geval kwantitatieve gegevens met betrekking tot het gegevensmodel van de mededeling, de opvolging van het preventieplan in de vorm van een kwalitatieve en kwantitatieve bespreking van de tussentijdse resultaten, gegevens omtrent het voorkomen van gevaarlijke stoffen en het streven naar hergebruik, recycling en nuttige toepassing bij het ontwerp van het voertuig en tenslotte gegevens omtrent structurele veranderingen in de sector van de voertuighandel die leiden tot concurrentievervalsing tussen of in de lidstaten (art. 5 §2).
- [22] De minister kan de lijst van vereiste elementen aanpassen tengevolge van technologische of wetenschappelijke vooruitgang (art. 5 §3). Het indienen van een jaarlijks verslag en het eventueel verstrekken van bijkomende inlichtingen op verzoek vormen een bijzondere voorwaarde voor het op de markt brengen van nieuwe voertuigen.



- [23] De minister kan ter ondersteuning van de evaluatie van de mededeling en het jaarlijks verslag beroep doen op één of meerdere experts die tot geheimhouding zijn verplicht. De producenten en importeurs moeten de honoraria van deze expert(s) vergoeden (art. 6).
- [24] De producenten of importeurs kunnen de verplichting van de mededeling en het jaarlijks verslag overdragen aan een organisatie waarvan ze lid zijn. Beide documenten kunnen op een elektronische drager worden overgemaakt (art. 7). Bij het uitblijven van de mededeling of van het jaarlijks verslag na een ingebrekestelling kan de minister, onverminderd de toepassing van de toezichtsbepalingen van de wet van 21 december 1998 voor wat betreft andere inbreuken op bepalingen van dit besluit, achtereenvolgens, de producent of importeur verplichten op hun kosten analyses door derden te laten uitvoeren op de voertuigen, en het op de markt brengen van voertuigen van de betrokken producent of importeur verbieden (art. 9).
- [25] Inzake coderingsnormen legt de minister de aard van de aanduidingen op, en bepaalt de voertuigonderdelen en -materialen die deze aanduidingen moeten dragen, opdat de materialen en onderdelen die zich voor hergebruik en nuttige toepassing lenen gemakkelijk zouden worden herkend bij het ontmantelen van een voertuig. De minister doet dit ter uitvoering van de coderingsnormen die de Europese Commissie op grond van art. 8 lid 2 van richtlijn 2000/53/EG zal opleggen, of op eigen initiatief vanaf 21/10/2003 bij afwezigheid van Europese normen. De minister bepaalt de datum waarop de verplichte aanduidingen van kracht worden *voor nieuwe voertuigen* en voor *nieuwe voertuigonderdelen en materialen* die op de markt worden gebracht, *ter vervanging* van voertuigonderdelen en materialen in voertuigen die reeds op de markt gebracht werden. (art. 10 §1). De producent of importeur dient *voertuigonderdelen en -materialen van nieuwe voertuigen* die op de markt gebracht worden te voorzien van de opgelegde aanduidingen (art. 10 §2). De producent of importeur van voertuigonderdelen en -materialen dient alle voertuigonderdelen- en materialen die bedoeld zijn ter vervanging van voertuigonderdelen- en materialen in voertuigen, die reeds op de markt gebracht zijn, te voorzien van de opgelegde aanduidingen (art. 10 §3).
- [26] In elk verkooppunt moet informatie ter beschikking worden gesteld van de potentiële koper. Eenieder die nieuwe voertuigen voor verkoop of leasing aanbiedt moet meerbepaald informatie verschaffen over hoe bij het ontwerp naar nuttige toepassing en recycling wordt gestreefd, over hoe de autowrakken milieuhygiënisch verantwoord worden verwerkt, over de optimalisering van methoden voor hergebruik en nuttige toepassing en tenslotte over de vooruitgang op het gebied van deze methoden. Deze informatie moet ook op internet worden gegeven. Bovendien moet ook het reclamemateriaal verwijzen naar informatie terzake, en namelijk de minimale vermeldingen van bijlage III bevatten.
- [27] Een producent of importeur kan vrijstelling vragen van de verplichtingen inzake de coderingsnormen en de informatie in het verkooppunt en in reclame, indien het gaat over voertuigen uit restantvoorraden of die in kleine series worden geproduceerd (art. 12). Het besluit treedt in werking de dag van publicatie (art. 13 §1).
- [28] Bijlage I somt de materialen en onderdelen op die in specifieke gevallen niet vallen onder het verbod inzake lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom. Bijlage II gaat over milieugevaarlijke stoffen vermeld in internationale verdragen (art. 4 §2). Bijlage III geeft de minimale vermeldingen van het reclamemateriaal (art. 11 §4).
- #### 4. Richtlijn 2000/53/EG
- [29] Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken had moeten omgezet zijn door de lidstaten op 21 april 2002. De Europese Commissie heeft België een ingebrekestelling betekend op 5 juni 2002.



- [30] De richtlijn regelt zowel regionale als federale beleidsmateries, het ontwerp-KB behandelt enkel de federale materies (zie par. [12]).
- [31] De richtlijn is gebaseerd op art. 175, lid 1 EG-verdrag, wat betekent dat het een minimumrichtlijn is, die een minimaal gemeenschappelijk beschermingsniveau bepaalt en striktere maatregelen door de lidstaten toestaat.
- [32] De eerste overweging van de richtlijn geeft aan dat “de verschillende nationale maatregelen betreffende autowrakken dienen te worden geharmoniseerd om, in de eerste plaats, aantasting van het milieu door autowrakken tot een minimum te beperken, daarmee een bijdrage leverend tot bescherming, behoud en verbetering van de milieukwaliteit en tot energiebesparing, en om, in de tweede plaats, de goede werking van de interne markt te waarborgen en concurrentiebeperkingen in de Gemeenschap te vermijden.”
- [33] De richtlijn geeft aan (overweging 2 en 3) dat “er een communautair kader nodig is om te zorgen voor samenhang tussen de nationale benaderingswijzen voor het bereiken van bovengenoemde doelstellingen, met name met het oog op het ontwerpen van voertuigen voor recycling en nuttige toepassing, de eisen inzake inzamelings- en verwerkingsinstallaties en het bereiken van de doelstellingen inzake hergebruik, recycling en nuttige toepassing, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel en met het beginsel dat de vervuiler betaalt. Autowrakken brengen in de Gemeenschap jaarlijks tussen de 8 en 9 miljoen ton afval voort, dat op een juiste wijze dient te worden beheerd.”
- [34] Inzake het preventiebeginsel zegt de richtlijn in overwegingen 4 en 5 “Overeenkomstig het voorzorgs- en het preventiebeginsel en de communautaire strategie voor afvalbeheer, dient het ontstaan van afvalstoffen zoveel mogelijk te worden vermeden. Voorts geldt daarbij als hoofdbeginsel dat afvalstoffen dienen te worden hergebruikt en nuttig toegepast en dat aan hergebruik en recycling de voorkeur dient te worden gegeven.” Daarbij stelt overweging 11: “Het is belangrijk dat vanaf de ontwerpfase van het voertuig preventieve maatregelen worden toegepast, in de vorm van beperking en beheersing van de in voertuigen toegepaste gevaarlijke stoffen, om te beletten dat deze in het milieu vrijkomen, om recycling te vergemakkelijken en om verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen te vermijden.” Overweging 13 voegt daaraan toe: “Bij design en productie van nieuwe voertuigen dient met de eisen inzake ontmantelen, hergebruik en recycling van autowrakken en de onderdelen ervan rekening te worden gehouden.”

5. Element uit de mondelinge toelichting bij het ontwerp-KB

- [35] De vertegenwoordigers van de minister, mijnheer Mazijn en mijnheer Cornet, hebben meegedeeld dat de voorliggende versie van het ontwerp-KB het resultaat is van besprekingen met de sector (o.a. Febiac) en op grondige analyse van de stand van zaken inzake autowrakken. Om redenen van vertrouwelijkheid hebben zij een aantal studies niet kunnen ter beschikking stellen.

6. Algemene opmerkingen van de FRDO

- [36] De FRDO betreurt het dat er niet meer informatie ter beschikking werd gesteld inzake de studies waarop dit ontwerp-KB is gebaseerd.
- [37] De FRDO stelt vast dat dit ontwerp-KB er toe moet bijdragen dat de federale diensten van het leefmilieu in het kader van het productbeleid –en het richtplan dat zij daarover aan het opstellen zijn– meer inzicht verkrijgen in diverse stofstromen.
- [38] De FRDO onderschrijft het preventiebeginsel en meent dat het een belangrijk element is in een duurzame afvalstrategie, en in een geïntegreerd productbeleid.



- [39] De FRDO meent dat de ondernemingen een belangrijke rol spelen in het geïntegreerd productbeleid. Er zou daarom moeten worden nagedacht over hoe instrumenten, kennis en ervaring op het vlak van duurzame productie die in grote bedrijven is opgebouwd, ten goede kan komen aan kleinere bedrijven, die de draagkracht niet bezitten om ze zelf te verwerven, zonder dat er afbreuk wordt gedaan aan de bestaande juridische regels inzake vertrouwelijke bedrijfsinformatie.
- [40] De FRDO stelt vast dat deze richtlijn geen harmonisatierichtlijn is in de zin van art. 95 EG-verdrag. Aangezien de richtlijn gebaseerd is op art. 175 EG-verdrag hebben de lidstaten een grotere speelruimte om verdergaande beschermingsmaatregelen te nemen op basis van art. 176 EG-Verdrag².
- [41] Een deel van de leden³ vindt de voorgestelde maatregelen een correcte omzetting van de richtlijn en vinden de wijze waarop de preventie wordt uitgewerkt een degelijke manier om een geïntegreerd productbeleid te helpen realiseren in de autosector. Gezien de aanzienlijke afvalstromen die de autosector oplevert, menen zij dat deze sector serieuze inspanningen moet leveren om er werk van te maken. Zij vinden het goed dat het ontwerp-KB in drie stappen de preventie wil aanpakken, namelijk door eerst een zicht te krijgen op de stofstromen in auto's van gevaarlijke stoffen, stoffen die de recycling bemoeilijken en belangrijke grondstoffen, daarna door in een jaarlijkse opvolging hiervan te voorzien en tenslotte door de mogelijkheid om bijkomende maatregelen op te leggen.
- [42] Deze leden menen dat de lijst met gevaarlijke stoffen, aangeduid in bijlage II, moet worden gezien als een instrument voor de autosector om zijn preventiepolitiek te helpen uitbouwen. De verdragen die erin worden vermeld zijn internationaal overeengekomen, waarin stoffen aan bod komen waarvoor reeds is aangetoond dat ze problematisch zijn voor het milieu. Zij wijzen erop dat deze lijst als een algemeen kader voor milieubeleid moet worden beschouwd. Het zijn de stoffen waar internationaal prioriteit aan wordt gegeven. Bovendien hebben deze internationale verdragen en de kaderrichtlijn "water" een algemeen preventief karakter omdat ze (de overheden) aanbevelen om alle maatregelen te nemen met het oog op het verminderen van het gebruik of de productie van deze gevaarlijke stoffen, of nog om de aanwezigheid of de uitstoot van deze stoffen in het leefmilieu te voorkomen. Aangezien er zo weinig kennis beschikbaar is over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in auto's, aanvaarden deze leden dat in een eerste stap beroep wordt gedaan op dergelijke referentielijsten. Dit neemt niet weg dat naarmate men over meer kennis beschikt over schadelijke stoffen, de lijst in functie van dit product moet kunnen worden aangepast en eventueel worden uitgebreid. Immers, de lijsten beperken zich in hoofdzaak tot stoffen die tot problemen leiden voor lucht en water. Deze leden merken overigens op dat heel wat van de stoffen uit bijlage II niet van toepassing zijn bij de constructie van auto's. Van de 386 OSPAR-stoffen zijn er bijvoorbeeld al 115 pesticiden. Het aantal prioritair stoffen is dus vrij beperkt in vergelijking met de meer dan 100.000 stoffen die op de Europese markt worden gebracht (EINECS en ELINCS lijsten⁴). Deze leden menen dat de vervangende stoffen voor ChloorFluorKoolwaterstoffen

² Art. 176 EG-verdrag: De beschermende maatregelen die worden vastgesteld uit hoofde van artikel 175, beletten niet dat een lidstaat verdergaande beschermingsmaatregelen handhaaft en treft. Zulke maatregelen moeten verenigbaar zijn met dit Verdrag. Zij worden ter kennis van de Commissie gebracht.

³ A. Panneels (voor- en ondervoorzitters), G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, , S. Van Hauwermeiren (vertegenwoordigers van de ngo's voor milieubescherming), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout, (vertegenwoordigers van de ngo's voor ontwikkelingssamenwerking), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties), L. Hens, J.-P. van Ypersele (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).

⁴ EINECS: European Inventory of Existing Commercial Chemical Substances, een Europese inventaris van bestaande commerciële chemische stoffen, die geacht worden in de handel te zijn geweest tussen 1971 en 1981.



(CFK's) opgenomen in het Protocol van Kyoto (Annex A), ook in de lijst van gevaarlijke stoffen van bijlage II moeten worden toegevoegd.

Zij menen dat het onaanvaardbaar is dat de producent zelf niet op de hoogte zou zijn van de aanwezigheid van schadelijke stoffen in de productonderdelen of hulpstoffen. Dit betekent ondermeer dat de werknemers voor onbekende risico's worden geplaatst. Ook inzake risico's bij brand menen deze leden dat het onaanvaardbaar is dat zo weinig kennis beschikbaar is inzake schadelijke stoffen in auto-onderdelen.

[43] Dit deel van de leden staat volledig achter een benadering die uitgaat van het preventiebeginsel en het voorzorgsbeginsel. Dit is een betere aanpak dan enkel het beschouwen van het probleem in de afvalfase (leefmilieu-effecten veroorzaakt door wrakkenopslagplaatsen). Dit is evenzeer een betere aanpak dan een louter risicogedreven benadering, waarbij eerst met volle zekerheid moet worden bewezen dat schadelijke stoffen aanwezig zijn in het milieu en dat deze expliciet afkomstig zijn van de autowrakken is, vooraleer beleidsmaatregelen kunnen worden getroffen. Dergelijke maatregelen komen dan vaak te laat. Bovendien:

- gaat een risicogedreven benadering uit van optimale omstandigheden, ondermeer ook dat bestaande wetgeving perfect wordt toegepast. Dit is niet het geval. Zo is bijvoorbeeld bij controle door de Vlaamse milieu-inspectie bij 19 als klasse 1 ingedeelde bedrijven waar afgedankte voertuigen worden verwerkt, gebleken dat twee bedrijven niet of onvolledig vergund waren, en dat er bij zes bedrijven inbreuken konden worden vastgesteld op de Vlarembepalingen⁵.
- houdt een risicogedreven benadering ook geen rekening met de enorme export van tweedehandswagens naar ontwikkelingslanden (zie verder), waar milieubeschermdende wetgeving bij storten niet of nauwelijks in voege is (dit geldt ook voor het Vlaremartikel waar verder in paragraaf [52] naar wordt verwezen).

Deze leden vinden het bijgevolg zeer positief dat de federale overheid het preventiebeginsel wil toepassen en gebruik maakt van de mogelijkheid om verdergaande maatregelen te treffen dan deze die de richtlijn voorziet. Ze wijzen er op dat de richtlijn die mogelijkheid open laat aangezien het een minimumrichtlijn betreft.

[44] Het ontwerp-KB stelt in art. 2, §1 ondermeer dat het gebruik van gerecycleerd materiaal in voertuigen moet worden verhoogd, in samenwerking met materiaal- en apparatuurfabrikanten, om de markten voor gerecycleerde materialen te ontwikkelen. Het gebrek aan een markt voor gerecycleerd materiaal is een belangrijk knelpunt om recyclage te bevorderen. Nochtans moet tegen 2015 hergebruik en recyclage ten minste 85% bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Het stimuleren van het gebruik van gerecycleerd materiaal is bijgevolg een noodzakelijke maatregel. Bijkomende maatregelen om het gebruik van gerecycleerde onderdelen, materialen of grondstoffen bij de constructie van voertuigen op termijn te verplichten (cfr. art. 2, §2), worden door deze leden positief onthaald. Om dergelijke maatregelen beter te kunnen onderbouwen, stellen deze leden voor om in het gegevensmodel (art. 4 §2, a) ook de gegevens met betrekking tot het gebruik van gerecycleerd materiaal op te nemen.

ELINCS: European List of Notified Chemical Substances, de lijst met chemische stoffen die na 1981 in de EG in de handel zijn gebracht.

⁵ Zie : Antwoord van Minister Dua op de vraag om uitleg van 10 september 2002 van de heer Johan Malcorps, betreffende de vooralsnog falende recyclage van autowrakken en de invoering van een statiegeld voor auto's.



[45] Een ander deel van de leden⁶ vindt dat de richtlijn in België op een verkeerde en te verre gaande manier is omgezet. De richtlijn is inderdaad een minimumrichtlijn, maar de goede werking van de interne markt moet worden gewaarborgd en concurrentiebeperkingen moeten worden vermeden. De wijze waarop het ontwerp-KB de preventie uitwerkt, beantwoordt volgens deze leden helemaal niet aan deze beginselen. De lijst van stoffen in bijlage II is gebaseerd op internationale verdragen, waarnaar nergens in de Europese Richtlijn wordt verwezen. Deze leden zijn daarom van mening dat dit ontwerp-KB een totaal andere invulling geeft aan de Richtlijn, die absoluut niet strookt met de filosofie ervan. Deze leden onderlijnen dat de lijst van bijlage II geen juridische basis heeft om ze te gebruiken in regelgeving met betrekking tot autowrakken in België. Het is overduidelijk dat de verdragen volledig uit hun context worden gerukt:

- de POP-conventie, nog om te zetten in Europees en Belgisch recht: haalt op geen enkele plaats autowrakken aan.

- OSPAR-lijsten: Het ontwerp KB houdt geen rekening met het 'aanbevelende' karakter en niet-juridisch bindende karakter van de raadgevingen van de OSPAR-commissie⁷. Het ontwerp-KB geeft evenmin aan welke lijst⁸ er juist wordt bedoeld en gaat voorbij aan de risicogedreven werkmethode die op de lijsten toegepast wordt in de OSPAR-commissie. De wetgever houdt ook geen rekening met de risicobeheersingsmaatregelen die de OSPAR-commissie ontwerpt voor de chemische stoffen die op de lijsten staan. Tenslotte gebruikt het ontwerp-KB een lijst van chemische stoffen voor een KB over autowrakken terwijl de OSPAR-commissie emissies in het marien milieu betreft.

- Lijst kaderrichtlijn water⁹: Het ontwerp-KB gebruikt de vermelde lijst in een totaal ander perspectief dan ze bedoeld is in de kaderrichtlijn water. Het is aan de Europese Commissie en de regio's in België om de praktische modaliteiten naar emissiegrenswaarden te identificeren. De emissie via autowrakken van de vermelde prioritair gevaarlijke stoffen wordt door de kaderrichtlijn nergens in beschouwing genomen.

- Stoffen LRTAP: De stoffen die vermeld worden in deze conventies zijn stoffen die luchtverontreiniging teweegbrengen. In geen enkele van de vermelde LRTAP conventies worden auto's vermeld als bron van verontreiniging. Deze lijst wordt dus ook hier in een totale andere context gebruikt.

- Substituten voor CFK's: Deze stoffen moeten niet in bijlage II worden opgenomen. Deze problematiek moet geregeld worden in het kader van de vernietiging van autowrakken.

Deze leden wijzen er bovendien op dat Nederland en Duitsland in hun omzettingsbesluiten geen gewag maken van deze verdragen, hoewel ze ze net als België onderschreven hebben. Deze leden geloven dat de bevoegde administratie zich onterecht beroept op artikels 175 en 176 van het EU-Verdrag, aangezien de bijkomende

⁶ C. Bosch, I. Chaput, C. Klein, P. Vanden Abeele (vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties).

Onthouding voor paragrafen [41] tot en met [52]: T. Rombouts, R. Verheyen (voor- en ondervoorzitters), C. Rousseau, P. Van Cappellen (vertegenwoordigers van de ngo's die de belangen van verbruikers verdedigen), D. Rigaux, H. De Buck (vertegenwoordigers van de energieproducenten), L. Lavrysen, H. Verschure (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).

⁷ De OSPAR commissie ontwikkelt programma's om de emissie van gevaarlijke stoffen in het mariene milieu te verminderen. Op basis van deze informatie doet ze raadgevingen aan verschillende overheden om eventueel wetgeving op te stellen.

⁸ OSPAR list of chemicals for priority action, list of candidate substances list of possible concern

⁹ Om de emissies van gevaarlijke stoffen in het aquatisch milieu te verminderen heeft de Europese Commissie een lijst van prioritair gevaarlijke stoffen en prioritair gevaarlijke stoffen opgesteld.



eisen niet bedoeld zijn om het hoofd te bieden aan een nationale probleemsituatie en omdat de proportionaliteit tussen de opgelegde eisen en de beoogde doelstellingen niet gerespecteerd wordt.

- [46] Deze leden menen dat een lijst met een 400-tal stoffen per auto én auto-onderdeel opvragen bij de producent of importeur bovendien bureaucratisch en onrealistisch is. Zij wijzen er namelijk op dat de gevraagde informatie over de materiaalsamenstelling van verschillende duizenden onderdelen per model, niet enkel de verantwoordelijkheid is van de constructeurs, maar ook van hun toeleveranciers die deze informatie veelal als confidentieel beschouwen. In de praktijk zal deze informatie vaak niet vrijgegeven worden. In het tegengestelde geval zijn de kosten voor zulke operatie enorm. Een grote eersterangs toeleverancier heeft berekend¹⁰ dat het opstellen van een materiaalfiche per onderdeel 25 tot 40 manuur vraagt, hetgeen gemiddeld 2500 € kost. Per model moet je dit bedrag vermenigvuldigen met een factor 3000 tot 5000, het aantal onderdelen waaruit de wagen is samengesteld. Deze kosten zullen onvermijdelijk aan de consument worden doorgerekend.
- [47] Deze leden vinden het onaanvaardbaar dat België het overmaken van het verslag en het jaarlijks verslag een voorwaarde maken om in België auto's op de markt te brengen. De Europese typegoedkeuring van personenwagens voorziet dat wanneer een auto een Europese homologatie heeft bekomen, deze op de markt mogen worden gebracht in de EG. België legt een bijkomende voorwaarde op die hiermee in strijd is.
- [48] Naast de verplichtingen inzake rapportering, kent de ontwerpakte aan de minister bevoegd voor leefmilieu verregaande bevoegdheden toe om specifiek nationale eisen te stellen o.a. inzake toepassingsgebied, codering en verboden materialen. Dit is volledig in strijd met het vrij verkeer van goederen in de EU. Deze leden kunnen niet aanvaarden dat de klok aldus wordt teruggedraaid en dat elke lidstaat verschillende eisen gaat stellen aan de constructeurs. Aldus zullen de ontwikkelingskosten worden opgedreven, hetgeen noch de consument, noch het milieu, noch de verkeersveiligheid ten goede zal komen. Dit KB zal alleszins in het kader van Richtlijn 98/34/EG aan de Commissie moeten genotificeerd worden.
- [49] Deze leden vragen zich af wat de gevolgen kunnen zijn van de medegedeelde informatie in het kader van de maatregelen die de overheid kan treffen (art. 2 §2).
- [50] Deze leden zijn van mening dat preventie op een realistischer manier moet worden aangepakt. Buiten extra kosten en een enorme administratie, biedt de tekst geen enkele meerwaarde voor het milieu. De overheid moet in eerste instantie de preventiepolitiek die reeds bij verschillende bedrijven wordt uitgewerkt, honoreren. De lastenboeken van de constructeurs bevatten naast technische eisen, ook heel wat (eigen) milieunormen die de toeleverancier moet naleven. Zo worden al heel wat chemische stoffen uitgesloten, hoewel hun gebruik volkomen legaal is. Dit past veelal in het kader van een milieucertificatie zoals ISO 14000 of EMAS¹¹. Anderzijds zorgt een integraal kwaliteitsstelsel (ISO 9000) ervoor dat deze procedures systematisch worden toegepast voor alle toeleveranciers. De filosofie achter deze aanpak is echter diametraal in tegenstelling met de vraag van de Belgische overheid. De constructeurs bepalen op basis van de wetgeving en hun eigen milieustandaarden welke stoffen zij niet in hun voertuigen wensen aan te treffen. Dit maakt een gerichte en efficiënte controle mogelijk. De Belgische overheid vraagt echter om meer dan 400 stoffen in kaart te brengen, zonder aan te geven welke stoffen voor haar prioritair zijn. Bovendien zullen de producenten bij

¹⁰ H. Müller (firma Robert Bosch), presentatie voor de Business Club "Ban of heavy metals", Belgian Automotive Suppliers, 5 september 2002.

¹¹ Eco-Management and Audit Scheme



de typekeuring moeten aantonen dat de wagen voor 95% nuttig toepasbaar is en voor 85% recycleerbaar. Dit betekent dat het afval van autowrakken in de toekomst een nog geringere aandeel in de Europese afvalberg zal hebben dan vandaag¹². Daar bovenop geldt het verbod op het gebruik van 4 zware metalen. Dit alles biedt afdoende garanties voor de voorkoming van afval en het vrijkomen van gevaarlijke stoffen in het milieu.

- [51] Deze leden vinden dat de overheid de gevaarlijke stoffen die werkelijk een probleem voor België vormen op Europees niveau moet laten verbieden. Voor deze leden is het onontbeerlijk dat dergelijke verbodsbepalingen gebaseerd zijn op studies die het verband aantonen tussen oorzaak (zijnde de auto-onderdelen) en gevolg (zijnde milieu-problemen). Een specifieke aantasting van het leefmilieu kan namelijk eveneens het gevolg zijn van andere vervuilingbronnen. Ook moet de lijst met gevaarlijke stoffen voor de mededeling en het jaarlijks verslag voor de hele EG worden opgesteld.
- [52] Deze leden zijn hierbij de mening toegedaan dat elke wetgeving met betrekking tot het gebruik van chemische stoffen moet gestoeld zijn op de risico's die chemische stoffen teweeg kunnen brengen voor het leefmilieu. Deze risico's houden rekening met blootstelling, de hoeveelheid aanwezige stoffen e.d.. Op basis van de risico's kunnen dan risicobeperkende maatregelen voorgesteld worden.
- Het ontwerp-KB (art 2§1) vermeldt dat 'het gebruik van gevaarlijke stoffen' beperkt moet worden en houdt als dusdanig geen rekening met de risico's die verbonden zijn aan het gebruik van bepaalde chemische stoffen in auto's.
 - De wetgever geeft geen informatie over de milieuverontreiniging door chemische stoffen, die autowrakken teweegbrengen in België.
 - Er is geen motivering door de wetgever om af te wijken van de Europese wetgeving die enkel 4 zware metalen verbiedt.
 - De wetgever houdt evenmin rekening met de huidige afvalwetgeving die stelt dat "elke stortplaats qua ligging en ontwerp moet voldoen aan de noodzakelijke voorwaarden ter voorkoming van bodem, grondwater of oppervlaktewater,... (Vlarem II Art. 5.2.4.3.1)"
- [53] De FRDO herinnert eraan dat de Europese Commissie een nieuwe richtlijn moet uitbrengen die bepaalt dat de homologatie van een auto wordt verbonden aan de voorwaarde dat 85% van het gewicht herbruikbaar en/of recycleerbaar is, en voor minimum 95% van hun gewicht herbruikbaar en/of nuttig toepasbaar is (zie art.7 lid 4 richtlijn 2000/53/EG en de voorwaarde in art. 7, lid 2,a).
- [54] Een volwaardige administratieve opvolging van de bepalingen uit het ontwerp-KB zal tijd en extra mankracht vergen. Zoals vaker vermeld in zijn adviezen pleit de FRDO voor voldoende mensen binnen de federale diensten voor het leefmilieu om deze bijkomende taken te kunnen realiseren.
- [55] Een deel van de leden¹³ vraagt dat ook de federale overheid haar verantwoordelijkheid opneemt inzake de problematiek van de uitvoer van zgn. "tweedehandswagens". In 1999 en 2000 werden 88.170, 67.356 en 25.194 wagens uitgevoerd naar respectievelijk Afrika,

¹² In 1997 bedroeg dit aandeel 0,2%.

¹³ A. Panneels (voor- en ondervoorzitters), G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, , S. Van Hauwermeiren (vertegenwoordigers van de ngo's voor milieubescherming), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout, (vertegenwoordigers van de ngo's voor ontwikkelingssamenwerking), C. Rousseau, P. Van Cappellen (vertegenwoordigers van de ngo's die de belangen van verbruikers verdedigen), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties), L. Hens, J.-P. van Ypersele (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).



de Europese economische ruimte en Centraal-/Oost-Europa¹⁴. Export van "tweedehandswagens" naar ontwikkelingslanden heeft voordelen met betrekking tot bv. hergebruik; niettemin mogen de nadelen ook niet uit het oog worden verloren (gebrekkige veiligheid, grotere luchtvervuiling, milieuverontreiniging en geen milieu- en gezondheidsbeschermende regelgeving bij uiteindelijke afdanking,...). In heel wat gevallen gaat het om een afvalstroom richting ontwikkelingslanden: het totale gebrek aan controle op de uitvoer van "tweedehandswagens" leidt tot onverantwoorde dumping van autowrakken. Dit probleem stelt zich nog scherper door de steeds gesofistikeerder wordende elektronische uitrusting, waardoor de levensduur van tweedehandswagens in de ontwikkelingslanden (vooral in Afrika) verkort. De bepalingen uit de Europese Richtlijn worden op die manier ontweken: de Europese afvalberg van autowrakken zal dan misschien wel verkleinen, mondiaal bekeken is dit echter niet of nauwelijks het geval. Tweedehandswagens zouden moeten voldoen aan een reeks minimumcriteria vooraleer ze mogen worden geëxporteerd. Er is bovendien ook een betere controle nodig.

- [56] Een ander deel van de leden¹⁵ stelt daarentegen dat de export van tweedehandswagens geen problemen oplevert: het is de markt die bepaalt of een voertuig al dan niet nog kan worden hergebruikt in het buitenland. De gemiddelde waarde van een voertuig bestemd voor extracommunautaire export bedroeg in 2001 €2.387¹⁶, hetgeen overduidelijk aantoonde dat het hier geen afgedankte voertuigen betreft. Hoe dan ook is de tweedehandsmarkt in België te beperkt: de meerderheid van zelfs leasingwagens "einde contract" wordt "uitgevoerd". Aangezien de arbeidskosten in andere staten soms aanzienlijk lager zijn dan in België, worden bepaalde voertuigen uitgevoerd om daar aan een nieuw leven te beginnen. Pas na tientallen jaren komen ze uiteindelijk als nieuwe grondstof opnieuw in de shredder terecht. Uiteraard is controle belangrijk en daar moet de overheid haar verantwoordelijkheid opnemen. Dit is echter een onderwerp dat hier niet ter zake doet. Het betreffende KB gaat over preventie en informatie.
- [57] In het laatste trimester van 2001 werd een vernietigingspremie van 15 euro ingevoerd door Febiac. Deze maatregel werd begin 2002 opgeheven. Ook werd begin 2002 een studie aangevat om de kosten en opbrengsten van depollutie van afgedankte voertuigen te kunnen inschatten. Intussen werd deze studie gefinaliseerd en een model met parameters werd voorgelegd aan een aantal betrokken partijen. De FRDO erkent dat er een probleem is met het huidige vernietigingscertificaat, dat door de erkende centra wordt afgeleverd, aangezien dit geen enkele consequentie heeft, noch in positieve, noch in negatieve zin. De houder van het vernietigingscertificaat krijgt geen enkele incentive. De FRDO vindt dat de federale overheid dient te zorgen voor een koppeling. Er is ook het probleem van het "volgen" van de voertuigen. De overheid is er niet van op de hoogte waar een bepaald voertuig met een daaraan gekoppeld chassisnummer zich bevindt. Volgens de FRDO is hier ook een nationale aanpak vereist.
- [58] Sommige leden¹⁷ vinden dat de federale overheid dient op te treden door de invoering van een statiegeldsysteem zoals in Zweden en Noorwegen. Dit statiegeld zou kunnen

¹⁴ Onderstaande gegevens komen uit het antwoord op een parlementaire vraag in de Senaat (nr. 2-412)

¹⁵ C. Bosch, I. Chaput, C. Klein, P. Vanden Abeele (vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties).

Onthouding voor paragrafen [55] en [56]: T. Rombouts, R. Verheyen (voor- en ondervoorzitters), D. Rigaux, H. De Buck (vertegenwoordigers van de energieproducenten), L. Lavrysen, H. Verschure (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).

¹⁶ Bron: Instituut nationale rekeningen – BNB

¹⁷ A. Panneels (voor- en ondervoorzitters), G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, S. Van Hauwermeiren (vertegenwoordigers van de ngo's voor milieubescherming), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout, (vertegenwoordigers van de ngo's voor ontwikkelingssamenwerking), F. Philips, B.



gekoppeld worden aan het inschrijvingsbewijs of het identificatienummer van de wagen. Pas na aflevering van een vernietigingscertificaat door een erkend centrum zou het statiegeld terug vrijgegeven worden aan de laatste eigenaar. Het voordeel daarvan zou zijn dat de uitvoer van wrakken naar ontwikkelingslanden zal verminderen. Dit komt een milieuvriendelijke verwerking én een hogere tewerkstelling in eigen land ten goede. Samenwerking tussen federale overheid en gewesten is hier onontbeerlijk. Deze leden verwijzen ook naar het Nederlandse voorstel om een deel van de verwijderingsbijdrage die er wordt aangerekend bij de aankoop van nieuwe wagens en die via een verwijderingsfonds moet worden gebruikt voor een milieuverantwoorde verwerking van wrakken, te reserveren voor de medefinanciering van oplossingen in derdewereldlanden.

- [59] Andere leden¹⁸ vinden het voorbarig om nu reeds van een verwijderingsfonds of statiegeldsysteem te spreken terwijl de partners van de huidige milieubeleids-overeenkomst nog volop in onderhandeling zijn. Bovendien wensen deze leden nog op te merken dat de terugnameplicht van afgedankte voertuigen evenals de erkenningsvoorwaarden van de erkende centra gewestelijke materie is die geregeld wordt door gewestelijke decreten en dus in deze discussie niet op zijn plaats is.

7. Specifieke opmerkingen van de FRDO

- [60] Het ontwerp-KB geeft in detail aan wanneer de bepaling inzake de coderingsnormen van toepassing zal worden op voertuigen en voertuigonderdelen in art. 10 (zie par. [23]). De FRDO meent dat het ontwerp-KB eveneens moet specificeren wat het toepassingsgebied is van art. 4. Is het van toepassing op nieuwe voertuigen, op nieuwe modellen,...?
- [61] Sommige leden van de FRDO¹⁹ stellen vast dat de informatie over de gevaarlijke stoffen van bijlage II over te maken door de fabrikanten en importeurs niet op een gestandaardiseerde wijze wordt gevraagd (zie art. 4, §2, a). Hierdoor kunnen kwaliteitsverschillen optreden in de geleverde gegevens. Deze leden stellen voor dat onderzocht zou worden op welke wijze de gegevens op een meer gestandaardiseerde wijze zouden kunnen worden overgemaakt. Bijkomend voordeel is dat op die manier de gegevens achteraf ook gemakkelijker gebruikt kunnen worden bij toepassingen zoals bv. stofstroomanalyses.

Melckmans, A. Wilmart (vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties), L. Hens, J.-P. van Ypersele (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).

- ¹⁸ C. Bosch, I. Chaput, C. Klein, P. Vanden Abeele (vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties).
Onthouding voor paragrafen [58] en [59]: T. Rombouts, R. Verheyen (voor- en ondervoorzitters), C. Rousseau, P. Van Cappellen (vertegenwoordigers van de ngo's die de belangen van verbruikers verdedigen), D. Rigaux, H. De Buck (vertegenwoordigers van de energieproducenten), L. Lavrysen, H. Verschure (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).
- ¹⁹ A. Panneels (voor- en ondervoorzitters), G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, , S. Van Hauwermeiren (vertegenwoordigers van de ngo's voor milieubescherming), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout, (vertegenwoordigers van de ngo's voor ontwikkelingssamenwerking), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties), L. Hens, J.-P. van Ypersele, H. Verschure (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).

Onthouding voor paragraaf [61]: T. Rombouts, R. Verheyen (voor- en ondervoorzitters), C. Rousseau, P. Van Cappellen (vertegenwoordigers van de ngo's die de belangen van verbruikers verdedigen), D. Rigaux, H. De Buck (vertegenwoordigers van de energieproducenten), L. Lavrysen (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).

- [62] Een deel van de leden van de FRDO²⁰ merkt op dat het ontwerp KB zich bij de definitie van reclame beperkt tot reclamedrukwerk (zie art. 1 7°) en andere af te drukken media (zie art. 1, 8°). Dit is een andere definitie dan deze in de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en de bescherming van de consument, waarvan dit ontwerp KB een uitvoering is. Deze wet definieert reclame als volgt in art. 22 : “Voor de toepassing van deze wet wordt als reclame beschouwd elke mededeling die rechtstreeks of onrechtstreeks ten doel heeft de verkoop van producten of diensten te bevorderen, met inbegrip van onroerende goederen, rechten en verplichtingen, ongeacht de plaats of de aangewende communicatiemiddelen”. Deze leden stellen voor om de definitie van reclame uit de wet te gebruiken. Zonodig kan de vermelding in de reclameboodschap onder een aan het medium aangepaste vorm gebeuren.
- [63] Sommige leden van de FRDO²¹ betwijfelen het nut om op elke advertentie of reclameaffiche een vermelding over preventie aan te brengen. Informatie over preventie en verwerking van afgedankte voertuigen kan niet in één of 2 zinnen worden afgedaan. Elke consument zal zich voor de aankoop van een wagen in een verkooppunt aanbieden. Daarom is het te verkiezen om in de showroom de aandacht van de consument te vestigen op adressen van internetsites waar deze info kan gevonden worden, met name die van de constructeurs voor het preventieluik en die van Febelauto voor alles wat met afgedankte voertuigen te maken heeft.
- [64] De definitie van producent luidt als volgt (art. 1, 16°) : “Degene onder wiens verantwoordelijkheid in uitoefening van zijn beroep of bedrijf voertuigen worden vervaardigd, die uitsluitend of onder meer in België op de markt worden gebracht”. Producenten die in België voertuigen zouden produceren die niet in België maar wel in andere Europese lidstaten op de markt worden gebracht, vallen dus niet onder deze definitie. De FRDO wijst erop dat de Richtlijn stelt in art. 4, lid 2, dat a) de lidstaten erop toe moeten zien dat materialen en onderdelen van voertuigen geen lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom mogen bevatten. Een analoge opmerking geldt voor de definitie van “producent van voertuigonderdelen- of materialen”.
- [65] De FRDO betreurt overigens dat de richtlijn enkel betrekking heeft op het op de Europese markt brengen van auto’s en niet op de productie van auto’s in het algemeen, ongeacht of deze binnen of buiten Europa op de markt worden gebracht. Indien er milieu- of gezondheidsoverwegingen bestaan om beleidsmaatregelen te treffen, dan gelden die evengoed binnen als buiten de Europese grenzen.
- [66] De FRDO meent tenslotte dat de Franstalige tekst van het ontwerp-KB moet worden aangepast aan de Nederlandstalige versie.

²⁰ G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, , S. Van Hauwermeiren (vertegenwoordigers van de ngo’s voor milieubescherming), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout, (vertegenwoordigers van de ngo’s voor ontwikkelingssamenwerking), C. Rousseau, P. Van Cappellen (vertegenwoordigers van de ngo’s die de belangen van verbruikers verdedigen), L. Hens, J.-P. van Ypersele, H. Verschure (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).

Onthouding voor paragraaf [62]: A. Panneels, T. Rombouts, R. Verheyen (voor- en ondervoorzitters), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties), D. Rigaux, H. De Buck (vertegenwoordigers van de energieproducenten), L. Lavrysen (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).

²¹ C. Bosch, I. Chaput, C. Klein, P. Vanden Abeele (vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties).

Onthouding voor paragraaf [63]: T. Rombouts, R. Verheyen (voor- en ondervoorzitters), D. Rigaux, H. De Buck (vertegenwoordigers van de energieproducenten), L. Lavrysen, (vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus).



Bijlagen

Bijlage 1. Aanwezige en vertegenwoordigde stemgerechtigde leden op de algemene vergadering van 17 december 2002

3 van de 4 voor- en ondervoorzitters

T. Rombouts, A. Panneels, R. Verheyen

5 van de 6 vertegenwoordigers van de NGO's voor milieubescherming

G. De Schutter (Inter-Environnement Bruxelles, IEB), V. Kochuyt (Birdlife Belgium), G. Lejeune (World Wide Fund for Nature - Belgium, WWF), R. Moreau (Greenpeace Belgium), S. Van Hauwermeiren (Bond Beter Leefmilieu, BBL)

3 van de 6 vertegenwoordigers van de NGO's voor ontwikkelingssamenwerking

B. Bode (Broederlijk Delen), S. Englebienne (Oxfam-Solidarité), G. Fremout (Vlaams Overleg Duurzame Ontwikkeling, VODO)

de 2 vertegenwoordigers van de NGO's die de belangen van verbruikers verdedigen

C. Rousseau (Centre de Recherche et d'Information des Organisations des Consommateurs, CRIOC), P. Van Cappellen (Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties)

3 van de 6 vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties (*)

F. Philips (Algemeen Belgisch Vakverbond, ABVV), B. Melckmans (Fédération Générale du Travail de Belgique, FGTB), A. Wilmart (Confédération des Syndicats Chrétiens de Belgique, CSC)

4 van de 6 vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties (*)

C. Bosch (Federatie Voedingsindustrie, FEVIA), I. Chaput (Fédération des Entreprises de Belgique, FEB), C. Klein (Federatie van de Chemische Industrie van België, Fedichem), P. Vanden Abeele (Unie van Zelfstandige Ondernemers, UNIZO)

de 2 vertegenwoordigers van de energieproducenten

H. De Buck (Electrabel), D. Rigaux (Samenwerkende vennootschap voor Productie van Electriciteit, SPE)

4 van de 6 vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus

L. Hens (Vrije Universiteit Brussel, VUB), L. Lavrysen (Universiteit Gent, UG), J.-P. van Ypersele (Université Catholique de Louvain, UCL), H. Verschure (Katholieke Universiteit Leuven, KU Leuven)

Totaal: 26 van de 38 stemgerechtigde leden (*)

(*) momenteel moeten de werknemersorganisaties nog 2 vertegenwoordigers voordragen en de werkgeversorganisaties 1 vertegenwoordiger.

Bijlage 2. Vergaderingen ter voorbereiding van dit advies

De werkgroep *productnormen* vergaderde op 7 oktober, 4 en 18 november 2002 om dit advies voor te bereiden.

Bijlage 3. Personen die meewerkten aan de voorbereiding van dit advies

Stemgerechtigde leden en hun vertegenwoordigers

L. Lavrysen (UG) – voorzitter van de werkgroep productnormen

P. Bienfait (Agoria Automobile), E. Borgo (BBL), A. De Vlaminck (IEW), M. Huybrechs (CSC), C. Lenaerts (Febelauto), M. Peelman (Febiac), D. Pevenage (Fedichem), E. Quintana (CNCD)

Wetenschappelijke raadgevers en uitgenodigde experts

D. Misonne (FUSL) – vice-présidente du groupe de travail *normes de produits*

Niet-stemgerechtigde leden en hun vertegenwoordigers

B. Mazijn (Federale Diensten voor het Leefmilieu), S. Cornet (Federale Diensten voor het Leefmilieu), C. Mathieu (SSTC)

Secretariaat

J. De Smedt, S. Hugelier