



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 11.3.2004
COM(2004) 162 definitief

2004/0053 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid,
recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn
70/156/EEG van de Raad**

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. DOEL VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel voor een richtlijn stelt de nodige bepalingen vast om te garanderen dat nieuwe personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen van minder dan 3,5 ton¹ zo worden ontworpen dat ze op het gebied van "herbruikbaarheid", "recycleerbaarheid" en "mogelijke nuttige toepassing" aan de vereiste minimumpercentages voldoen.

Deze bepalingen zullen in het communautaire typegoedkeuringsstelsel worden opgenomen. Wat personenwagens betreft, zullen ze deel uitmaken van de typegoedkeuringsprocedure voor complete voertuigen, die voor alle nieuwe personenwagens verplicht is sinds Richtlijn 70/156/EEG van de Raad² werd gewijzigd bij Richtlijn 92/53/EG van de Raad³ van 18 juni 1992.

Richtlijn 70/156/EEG wordt momenteel herschikt, onder meer om het communautaire typegoedkeuringsstelsel ook op andere voertuigen dan personenwagens toe te passen. Intussen zullen de lidstaten worden verzocht de bepalingen van deze richtlijn via hun nationale typegoedkeuringsprocedures op lichte bedrijfsvoertuigen toe te passen.

1.1. Vereiste minimumpercentages

De desbetreffende minimumdrempels zijn vastgelegd in Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken⁴. Op grond van artikel 7, lid 4, van die richtlijn moeten nieuwe voertuigen die drie jaar na de goedkeuring van een wijziging van Richtlijn 70/156/EEG op de markt worden gebracht, zo ontworpen en gebouwd zijn dat ze:

- voor minimum 85% van hun massa⁵ herbruikbaar en/of recycleerbaar zijn;
- voor minimum 95% van hun massa herbruikbaar en/of nuttig toepasbaar zijn.

Deze bepalingen zijn van toepassing op nieuwe voertuigtypen die moeten worden goedgekeurd en op reeds goedgekeurde nieuwe voertuigen die drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn op de markt worden gebracht.

¹ In deze toelichting worden de termen "personenwagens" en "lichte bedrijfsvoertuigen" gebruikt in plaats van "voertuigen van categorie M₁", respectievelijk "voertuigen van categorie N₁" (categorie M₁ omvat personenwagens, SUV's (sport utility vehicles), monovolumewagens en minibussen – categorie N₁ omvat lichte bedrijfsvoertuigen van minder dan 3,5 ton).

² Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1).

³ PB L 225 van 10.8.1992, blz. 1.

⁴ PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34.

⁵ In dit voorstel wordt de term "massa" gebruikt in plaats van gewicht. Massa's worden uitgedrukt in kilogram.

1.2. Wijzigingen van Richtlijn 70/156/EEG

Ten tweede legt het voorstel de noodzakelijke verbanden met Richtlijn 70/156/EEG, met name om in bijlage I bij die richtlijn alle relevante technische gegevens op te nemen die voor typegoedkeuringsaanvragen vereist zijn.

1.3. Markering van onderdelen

Bij de demontage is het belangrijk om na te gaan welke materialen van de onderdelen uit polymeren of elastomeren bestaan, om te vermijden dat onverenigbare producten worden vermengd. De onderdelen waarover het in deze richtlijn gaat, zijn opgesomd in de demontagelijst die de fabrikant aan de goedkeuringsinstantie moet voorleggen.

De passende markering moet gebeuren overeenkomstig Beschikking 2003/138/EG van de Commissie van 27 februari 2003⁶.

1.4. Hergebruik van onderdelen

Overeenkomstig artikel 7, lid 5, van Richtlijn 2000/53/EG bevat het voorstel tot slot een lijst van onderdelen die niet opnieuw bij de constructie van voertuigen mogen worden gebruikt, aangezien ze aanleiding kunnen geven tot veiligheids- of milieurisico's.

Twaalf maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn zijn deze bepalingen van toepassing.

2. RECHTSGROND

De voorgestelde maatregelen zijn gebaseerd op de veronderstelling dat hoe meer nieuwe voertuigen herbruikbaar, recycleerbaar en nuttig toepasbaar zijn, hoe gemakkelijker de streefcijfers in artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2000/53/EG kunnen worden gehaald als die voertuigen aan het eind van hun levenscyclus komen. Artikel 7, lid 4, van die richtlijn bevat de minimumdrempels inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing voor nieuwe voertuigen.

Overeenkomstig artikel 7, lid 4, van Richtlijn 2000/53/EG moeten de goed te keuren maatregelen in de typegoedkeuringsprocedure voor complete voertuigen worden opgenomen.

Het communautaire typegoedkeuringssysteem is vanaf het begin gebaseerd op het beginsel dat alleen de volledige harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten het vrije verkeer van goederen kan waarborgen. Derhalve kunnen de voorgestelde maatregelen, die de constructie van voertuigen in sterke mate zullen beïnvloeden, alleen door middel van één bindend pakket communautaire voorschriften ten uitvoer worden gelegd.

⁶ Beschikking 2003/138/EG van de Commissie van 27 februari 2003 tot vaststelling van onderdeel- en materiaalcoderingsnormen voor voertuigen uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 53 van 28.2.2003, blz. 58).

Derhalve moet artikel 95 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap de rechtsgrond voor dit voorstel voor een nieuwe richtlijn vormen.

3. ACHTERGROND

3.1. Streefcijfers inzake recycling

Artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2000/53/EG verplicht de lidstaten op nationaal niveau de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat met betrekking tot herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van autowrakken specifieke streefcijfers worden gehaald. Als eerste stap moeten de genoemde streefcijfers uiterlijk op 1 januari 2006 worden gehaald. Bij de tweede stap, die in januari 2015 van start gaat, zullen strengere streefcijfers moeten worden gehaald.

Om deze doelstellingen te halen, moeten fabrikanten nieuwe voertuigen ontwikkelen en op de markt brengen die beantwoorden aan voorschriften die voldoende streng zijn om te garanderen dat de streefcijfers daadwerkelijk zullen worden gehaald wanneer deze voertuigen aan het eind van hun levenscyclus komen⁷. Dat is de bedoeling van artikel 7, lid 4, van Richtlijn 2000/53/EG, dat voorziet in passende minimumdrempels voor de constructie van nieuwe voertuigen.

3.1.1. Veiligheids- of milieurisico's

Een van de voornaamste doelstellingen van Richtlijn 2000/53/EG is de verwijdering van afvalstoffen te vermijden door hergebruik, recycling en nuttige toepassing van onderdelen van voertuigen te bevorderen. Volgens artikel 7, lid 1, mag zulk hergebruik evenwel geen afbreuk doen aan de veiligheidsvoorschriften voor voertuigen, noch aan de milieuvoorschriften.

Artikel 7, lid 5, van Richtlijn 2000/53/EG schrijft voor dat de Commissie in haar voorstel tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG op passende wijze rekening houdt met de noodzaak ervoor te zorgen dat het hergebruik van onderdelen geen veiligheids- of milieurisico's met zich meebrengt.

Aangezien Richtlijn 70/156/EEG uitsluitend betrekking heeft op de typegoedkeuring van nieuwe voertuigen, is de Commissie van mening dat sommige onderdelen van voertuigen niet opnieuw bij de constructie van voertuigen mogen worden gebruikt.

4. SUBSIDIARITEIT

De in artikel 5 van het Verdrag genoemde beginselen van subsidiariteit en evenredigheid zijn in acht genomen.

Het hoofddoel van dit voorstel in verband met Richtlijn 2000/53/EG is het milieu en de volksgezondheid te beschermen door de verwijdering van afvalstoffen van autowrakken zoveel mogelijk te beperken. Maatregelen inzake voertuigconstructie die ervoor moeten zorgen dat de lidstaten de opgelegde streefcijfers halen, moeten

⁷ Voor 2002 werd de gemiddelde leeftijd van verwerkte autowrakken in België op 13,3 jaar geraamd – Bron: Febelauto in het jaarverslag 2002.

worden genomen in het kader van de voltooiing van de interne markt. Dat houdt in dat handelsbelemmeringen binnen de Gemeenschap moeten worden vermeden. Uit ervaring is gebleken dat dergelijke doelstellingen, vanwege de omvang en het effect van de actie, niet voldoende kunnen worden verwezenlijkt door de lidstaten en dat ze misschien beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt.

Deze richtlijn gaat niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

5. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN

5.1. Standpunt van de lidstaten

De vertegenwoordigers van de lidstaten zijn herhaaldelijk van de inhoud van dit voorstel in kennis gesteld via de raadgevende groep motorvoertuigen van de Commissie (Motor Vehicle Working Group), die uit vertegenwoordigers van de lidstaten, de industrie en niet-gouvernementele organisaties is samengesteld.

De meeste lidstaten steunen het voorstel, maar één lidstaat kon zich alleen achter de toepassing van de richtlijn op nieuwe voertuigtypen scharen, en niet op voertuigen die al in productie zijn.

Een andere lidstaat verklaarde voorstander te zijn van een algemene benadering van het ontwerp van nieuwe voertuigen op dit gebied. Hij stelde voor in dit voorstel voor een richtlijn typegoedkeuringseisen op te nemen ter uitvoering van een aantal bepalingen die al in Richtlijn 2000/53/EG zijn opgenomen, zoals het verbod op zware metalen, de toegestane uitzonderingen op dat verbod en de markering van polymeren.

5.2. Standpunt van de industrie

De fabrikantenverenigingen hebben een voorbehoud gemaakt bij het feit dat mogelijk ontwerpbevestigingen in verband met autowrakken in het communautaire typegoedkeuringsproces worden opgenomen. Zij hadden liever gezien dat slechts één keer moest worden beoordeeld of de fabrikanten in staat zijn gegevens afkomstig van de leveranciers te verzamelen en deze zo aan te wenden dat bij de ontwikkeling van een nieuw voertuig aan de voorschriften wordt voldaan.

Zij voeren aan dat een typegoedkeuringsprocedure zou betekenen dat een grote hoeveelheid gegevens moet worden verzameld en bij de goedkeuringsinstanties moet worden ingediend.

Zij zijn gekant tegen de toepassing van de richtlijn op voertuigtypen die al in productie zijn. Ze voeren aan dat aanzienlijk aan het ontwerp van die voertuigen zou moeten worden gesleuteld om de demontage van onderdelen te vergemakkelijken en nieuwe materialen te gebruiken. Als de instellingen de richtlijn aannemen zoals in het voorstel van de Commissie, dan hebben leveranciers en fabrikanten een langere aanlooptijd nodig om zulke technische aanpassingen in acht te nemen alvorens ze in hun productieschema te integreren.

De vereniging van leveranciers steunt het voorstel. Ze betreurt evenwel dat artikel 7, lid 5, van Richtlijn 2000/53/EG niet uitgebreid in acht is genomen. De vereniging stelde voor dat de Commissie passende bepalingen zou invoeren voor een kwaliteitscontrole van gedemonteerde onderdelen alvorens ze opnieuw kunnen worden gebruikt op in het verkeer zijnde voertuigen. Aangezien op dat gebied geen internationale normen bestaan, moeten die kwaliteitscontroles in de communautaire wetgeving worden opgenomen.

6. INHOUD VAN HET VOORSTEL

6.1. Typegoedkeuring van complete voertuigen

Sinds 1998 heeft Richtlijn 70/156/EEG met succes de communautaire typegoedkeuring van complete voertuigen opgelegd als de enige procedure die kan garanderen dat voertuigen aan de geharmoniseerde technische voorschriften van de Europese Unie voldoen. Die richtlijn heeft op die manier bijgedragen aan de totstandbrenging van de eengemaakte markt in de automobielsector.

Voortaan gelden voor alle personenwagens dergelijke geharmoniseerde procedures.

Naar aanleiding van de herschikking van Richtlijn 70/156/EEG wordt het beginsel van een uniek communautair typegoedkeuringssysteem uitgebreid tot bedrijfsvoertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen in het bijzonder. Verwacht wordt dat het in 2006 operationeel zal zijn.

De communautaire typegoedkeuring van complete voertuigen heeft de volgende kenmerken:

- geharmoniseerde implementering in de lidstaten;
- effectieve controles door overheidsinstanties op prototypes van voertuigen;
- verlening van typegoedkeuringen als aan de voorschriften is voldaan; intrekking van de typegoedkeuring als niet langer aan de voorschriften is voldaan;
- controles tijdens het productieproces.

Het systeem is alleen geloofwaardig als de fabrikant tegenover de instanties kan aantonen dat elk voertuig dat hij fabriceert, met het goedgekeurde type in overeenstemming is. Regelmatige controles op de productieplaats zijn van doorslaggevend belang om vertrouwen in het typegoedkeuringssysteem te garanderen.

De communautaire typegoedkeuringsprocedure legt in dat verband een "initiële beoordeling" op van de regelingen die de fabrikant in verband met de overeenstemming van de productie heeft getroffen om te garanderen dat tijdens het productieproces effectief wordt gecontroleerd of voertuigen met het goedgekeurde type in overeenstemming zijn.

Een voertuigtype krijgt een communautaire typegoedkeuring voor complete voertuigen nadat de goedkeuringsinstantie heeft bevestigd dat het voldoet aan de eisen van alle toepasselijke bijzondere richtlijnen in bijlage IV of bijlage XI bij Richtlijn 70/156/EEG.

Zodra deze richtlijn is aangenomen, zal ze bij de lijst van vereiste bijzondere richtlijnen worden gevoegd en referentienummer 59 dragen. Een voertuigtype zal dan ook geen communautaire goedkeuring voor complete voertuigen krijgen als het niet aan de eisen van deze voorgestelde richtlijn voldoet.

6.2. Specifieke typegoedkeuringseisen krachtens de voorgestelde richtlijn

6.2.1. Voorafgaande beoordeling van de fabrikant

Het voorstel bepaalt dat de door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie een voorafgaande beoordeling moet uitvoeren alvorens typegoedkeuring te verlenen.

Deze beoordeling is bedoeld om te garanderen dat de fabrikant effectief controle heeft over de gegevens die zijn leveranciers hem met betrekking tot de materialen verstrekken, en dat hij de informatie kan controleren. In het kader van de voorafgaande beoordelingsprocedure moet de fabrikant aantonen dat hij de relevante gegevens van zijn leveranciers naar behoren bij elkaar weet te brengen, zodat voor elke versie van een te produceren voertuigtype het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing kan worden berekend.

In het kader van de voorafgaande beoordeling moet de fabrikant de instantie op de hoogte brengen van de strategie die hij inzake hergebruik, recycling en nuttige toepassing aanbeveelt. De relevantie van het proces dat hij aanbeveelt, hoeft echter niet door de bevoegde instantie te worden beoordeeld.

Nadat de bevoegde instantie alle vereiste controles heeft uitgevoerd, geeft ze een certificaat af waarmee ze bevestigt dat de fabrikant aan zijn verplichtingen ingevolge deze richtlijn voldoet. Dit certificaat heet "*Certificaat van overeenstemming met bijlage IV*".

De bevoegde instantie moet vakkundige ervaring hebben met het certificeren van systemen voor kwaliteitsbeheer. Deze instantie kan de typegoedkeuringsinstantie zelf zijn, maar het kan ook een gespecialiseerde organisatie zijn. Deze maatregelen zijn in overeenstemming met Besluit 93/465/EEG van de Raad, dat de modules voor de beoordeling van de overeenstemming vaststelt.

6.2.2. Toe te passen procedure met betrekking tot de typegoedkeuring

Aan de hand van de algemene regels voor de typegoedkeuring van een voertuig zal worden nagegaan of aan de eisen van deze richtlijn is voldaan.

De fabrikant moet tot volle tevredenheid van de goedkeuringsinstantie aantonen dat het voertuigtype zo is ontworpen en gebouwd dat het aan de in de voorgestelde richtlijn vastgelegde drempels inzake recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing voldoet.

Wat de berekening van het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing betreft, moeten rekenformulieren die aan ISO-norm 22628 : 2002 voldoen bij de typegoedkeuringsinstantie of de door haar aangewezen technische dienst worden ingediend alvorens het voertuig een typegoedkeuring kan krijgen. Daar de berekening van de percentages in sterke mate wordt beïnvloed door de specificatie van de materialen in de verschillende categorieën op het rekenformulier, moet de specificatie van de materialen deel uitmaken van de over te leggen gegevens.

De goedkeuringsinstantie moet op haar beurt de berekening valideren in het licht van de strategie die de fabrikant aanbeveelt om afvalstoffen afkomstig van autowrakken te vermijden. Daarover is informatie te vinden in de bijlagen bij het certificaat van overeenstemming.

Omwille van de vereenvoudiging, en uitsluitend voor typegoedkeuringsdoeleinden, wordt voor slechts één of enkele voertuigen een gedetailleerde berekening gemaakt – de zogenaamde referentievoertuigen. Deze worden gekozen uit de versies van een type dat op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing de meeste problemen oplevert.

Tot slot onderwerpt de instantie of de aangewezen technische dienst de prototypes van de voertuigen aan fysieke controles om de informatie die de fabrikant en zijn leveranciers hebben ingediend, te verifiëren: markeringen, aard van de materialen, massa van de onderdelen, bv. bumpers, vulling van de stoelen, inhoud van de tank, inhoud van de reservoirs enz., inclusief de massa van het voertuig.

6.2.3. Het concept "referentievoertuig"

Een voertuigtype van categorie M_1 omvat doorgaans een aantal technische varianten – tot 100, of zelfs meer in het geval van voertuigen van categorie N_1 – waarna elke variant op zijn beurt in versies is onderverdeeld.

Tot nu toe is bij de typegoedkeuring nooit formeel rekening gehouden met het afwerkingsniveau (d.w.z. de interieurinrichting en de opties die worden aangeboden om op de markt te concurreren); met name de afwerking behoort niet tot de versiebepalende criteria. Bij de berekening van het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing speelt deze echter ongetwijfeld een belangrijke rol.

Na onderzoek is gebleken dat het uitdrukkelijk opnemen van de "commerciële" uitvoering van een voertuig in de criteria om de verschillende versies te definiëren, zowel voor de fabrikanten als voor de typegoedkeuringsinstanties een enorme administratieve belasting zou betekenen.

Bijgevolg worden alleen gedetailleerde berekeningen gemaakt voor de voertuigen – de referentievoertuigen – die op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing de meeste problemen opleveren.

De goedkeuringsinstantie kiest deze voertuigen in samenspraak met de fabrikant uit de verschillende versies van hetzelfde type. Ze doet dat op basis van de volgende criteria:

- de koetswerksoort⁸;
- de beschikbare afwerkingsniveaus;
- de beschikbare optionele uitrusting die op verantwoordelijkheid van de fabrikant kan worden gemonteerd.

6.3. Hergebruik van onderdelen

6.3.1. Algemeen

Om te garanderen dat de verkeersveiligheid en de milieubescherming door het hergebruik van onderdelen niet in het gedrang komen, is een lijst opgesteld van onderdelen die niet opnieuw mogen worden gebruikt bij de constructie van nieuwe voertuigen⁹. Deze zijn opgesomd in bijlage V.

Deze onderdelen spelen een belangrijke rol in de bescherming van de inzittenden en in het veilige gebruik van voertuigen. Het hergebruik van de onderdelen in een ander voertuig nadat ze uit autowrakken zijn verwijderd, brengt om de volgende redenen ernstige risico's met zich mee:

- ze zijn ontworpen voor een specifiek type voertuig en het gebruik ervan in een ander type kan compatibiliteitsproblemen veroorzaken;
- ze zijn mogelijk verwijderd uit voertuigen die bij een ongeval betrokken waren, waarbij bijvoorbeeld de pyrotechnische ontstekingsmechanismen geactiveerd zijn;
- door het intensieve gebruik tijdens de levensduur van het voertuig kunnen ze ongeschikt zijn om veilig opnieuw te worden gebruikt.

Tot nu toe bestaat er geen bijzondere geharmoniseerde wetgeving om te garanderen dat herbruikte onderdelen de prestaties blijven bieden die nodig zijn om typegoedkeuring te krijgen. Bijgevolg komen de desbetreffende bijzondere richtlijnen voor die doeleinden in aanmerking. In dit verband moet worden benadrukt dat de meeste in bijlage V opgesomde onderdelen niet op nieuwe voertuigtypes kunnen worden getest omdat verschillende monsters volgens de testprocedures aan destructie- en duurzaamheidstests moeten worden onderworpen.

6.3.2. Milieukwesties

Van onderdelen zoals katalysatoren en uitlaatdempers die uit autowrakken zijn verwijderd, kan niet worden gegarandeerd dat ze het vereiste niveau van milieubescherming bieden. Het is namelijk bijzonder moeilijk na te gaan of gedemonteerde onderdelen van autowrakken zullen voldoen aan de duurzaamheidseisen in de desbetreffende bijzondere richtlijnen.

⁸ Zoals gedefinieerd in deel C van bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2001/116/EG.

⁹ Opgelet: de communautaire typegoedkeuring is alleen van toepassing op de constructie van nieuwe voertuigen.

Wat de overeenstemming van de productie betreft, gelden voor katalysatoren, net als voor alle emissiebeperkende apparatuur, de eisen van Richtlijn 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998¹⁰ tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970¹¹ inzake emissies. Punt 7 van die richtlijn stelt duurzaamheidseisen vast voor een periode van 80 000 km (als de Euro III-norm van toepassing is) of 100 000 km (als de Euro IV-norm van toepassing is).

Uitlaatdempers worden aan de hand van geluidsmetingen aan rijdende voertuigen getest overeenkomstig Richtlijn 70/157/EEG van de Raad van 6 februari 1970¹², laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 1999/101/EG van de Commissie van 15 december 1999¹³. Deze tests worden uitgevoerd op een voertuig met een nieuwe uitlaatdemper die gedurende 10 000 km is ingereeden. Dergelijke tests kunnen per definitie niet worden uitgevoerd met herbruikte uitlaatdempers.

6.3.3. Veiligheidskwesties

Passende bijzondere richtlijnen voorzien in testprocedures om te garanderen dat onderdelen zoals veiligheidsgordels en airbags bij een ongeval veilig functioneren. De testprocedures houden trektests en duurzaamheidstests van de oprolmechanismen in die alleen kunnen worden uitgevoerd op prototypeonderdelen die representatief zijn voor de productieonderdelen. Door herbruikbare onderdelen aan dergelijke tests te onderwerpen, zouden ze onbruikbaar worden.

Veiligheidsgordels vallen onder Richtlijn 77/541/EEG van de Raad van 28 juni 1977¹⁴, gewijzigd bij Richtlijn 2000/3/EG van de Commissie van 22 februari 2000¹⁵.

In de meeste recente personenwagens zijn veiligheidsgordels met bouten aan bevestigingspunten aan de voorstoelen vastgemaakt. Het bevestigingspunt aan de binnenzijde is doorgaans voorzien van een "voorspansysteem" dat bij een ongeval door een pyrotechnisch ontstekingsmechanisme wordt geactiveerd. Een dergelijk bevestigingssysteem moet aan de hand van een gesimuleerde botstest worden getest wanneer het aan de stoel is vastgemaakt. Dan ondergaan zowel de veiligheidsgordels, de bevestigingspunten als de stoelrails de trekkrachten.

¹⁰ Richtlijn 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad, PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1.

¹¹ Richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen, PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1.

¹² Richtlijn 70/157/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen, PB L 42 van 23.2.1970, blz. 16.

¹³ Richtlijn 1999/101/EG van de Commissie van 15 december 1999 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 70/157/EEG van de Raad betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen, PB L 334 van 28.12.1999, blz. 41.

¹⁴ Richtlijn 77/541/EEG van de Raad van 28 juni 1977 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake veiligheidsgordels en bevestigingssystemen in motorvoertuigen, PB L 220 van 29.8.1977, blz. 95.

¹⁵ Richtlijn 2000/3/EG van de Commissie van 22 februari 2000 tot aanpassing aan de stand van de techniek van Richtlijn 77/541/EEG van de Raad betreffende veiligheidsgordels en bevestigingssystemen in motorvoertuigen, PB L 53 van 25.2.2000, blz. 53.

Richtlijn 74/408/EEG van de Raad van 22 juli 1974¹⁶, zoals gewijzigd bij Richtlijn 96/37/EG van de Commissie¹⁷, schrijft voor welke tests moeten worden uitgevoerd. Zoals hierboven is gezegd, zouden zowel de aan de stoelen bevestigde herbruikbare veiligheidsgordels als de stoelen zelf door de tests onbruikbaar worden.

Wat airbags betreft, bestaat het systeem uit een airbag in het stuur en in het dashboard voor de passagiersmodule, vertragingssensoren en een diagnosesysteem. Recentelijk zijn zijdelingse airbags ontwikkeld, die bij een zijdelingse aanrijding worden opgeblazen tussen het bovenlichaam en de binnenkant van de deur. De zijdelingse airbags vooraan (en eventueel achteraan) zijn in de rugleuning van de stoel ingebouwd.

Airbagsystemen worden getest tijdens botstests met complete voertuigen. Richtlijn 96/79/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996¹⁸ inzake frontale botsingen en Richtlijn 96/27/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 1996¹⁹ betreffende zijdelingse botsingen, voorzien in testprocedures. Zoals in het geval van veiligheidsgordels en stoelen al is gezegd, zouden de tests op voertuigen de herbruikbare airbags onbruikbaar maken.

Stuursloten, met inbegrip van immobilisatiesystemen, moeten typegoedkeuring krijgen overeenkomstig Richtlijn 74/61/EEG van de Raad van 17 december 1973²⁰, zoals gewijzigd bij Richtlijn 95/56/EG van de Commissie van 8 november 1995²¹. Het op de stuurkolom van het voertuig gemonteerde stuurslot moet duurzaamheidstests tijdens 2 500 vergrendelingscycli in elke richting ondergaan alvorens goedkeuring kan worden verleend. Ook hier mag het hergebruik van deze onderdelen niet afhankelijk zijn van typegoedkeuring.

¹⁶ Richtlijn 74/408/EEG van de Raad van 22 juli 1974 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de binneninrichting van motorvoertuigen (sterkte van de zitplaatsen en van hun bevestiging), PB L 221 van 12.8.1974, blz. 1.

¹⁷ Richtlijn 96/37/EG van de Commissie van 17 juni 1996 houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 74/408/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de binneninrichting van motorvoertuigen (sterkte van de zitplaatsen en van hun bevestiging), PB L 186 van 25.7.1996, blz. 28.

¹⁸ Richtlijn 96/79/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de bescherming van de inzittenden van motorvoertuigen bij frontale botsingen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG, PB L 18 van 21.1.1997, blz. 7.

¹⁹ Richtlijn 96/27/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 1996 betreffende de bescherming van de inzittenden van motorvoertuigen bij zijdelingse botsingen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG, PB L 169 van 8.7.1996, blz. 1.

²⁰ Richtlijn 74/61/EEG van de Raad van 17 december 1973 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de inrichtingen ter beveiliging tegen het gebruik van motorvoertuigen door onbevoegden, PB L 38 van 11.2.1974, blz. 22.

²¹ Richtlijn 95/56/EG, Euratom van de Commissie van 8 november 1995 houdende aanpassing aan de stand van de techniek van Richtlijn 74/61/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de inrichtingen ter beveiliging tegen het gebruik van motorvoertuigen door onbevoegden, PB L 286 van 29.11.1995, blz. 1.

6.4. Tenuitvoerlegging

De maatregelen inzake recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing zijn van toepassing op alle nieuwe voertuigen die 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn in de handel worden gebracht.

Ingevolge artikel 7, lid 4, van Richtlijn 2000/53/EG zijn deze maatregelen alleen van toepassing op voertuigen die onder de communautaire typegoedkeuringsprocedures vallen. Ze zullen via het communautaire typegoedkeuringssysteem voor complete voertuigen van toepassing zijn op personenwagens, aangezien de communautaire typegoedkeuring alleen voor deze categorie van voertuigen verplicht is. Lichte bedrijfsvoertuigen zullen echter in de communautaire typegoedkeuringsprocedures worden opgenomen zodra de herschikking van Richtlijn 70/156/EEG is aangenomen. Daarom wordt voorgesteld deze richtlijn verplicht te maken, zelfs wanneer deze voertuigen onder een nationale typegoedkeuring vallen.

Het voorgestelde tijdschema voor de verschillende voertuigcategorieën:

Voertuigtype	Categorieën	Nieuwe typen	Bestaande typen
Personenwagens In één fase gebouwde complete lichte bedrijfsvoertuigen	M ₁ N ₁	Verplicht 36 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn	Verplicht 36 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn
Voertuigen voor speciale doeleinden	M ₁ , N ₁	Vrijgesteld	Vrijgesteld
In twee of meer fasen gebouwde lichte bedrijfsvoertuigen	N ₁	Vrijgesteld (behalve basisvoertuig)	Vrijgesteld (behalve basisvoertuig)

De bepalingen inzake herbruikte onderdelen zijn van toepassing zodra de richtlijn door de lidstaten is omgezet.

6.5. Inhoud van het voorstel

6.5.1. Algemeen

Het voorstel bevat 13 artikelen en 6 bijlagen.

6.5.2. Artikelen 1 tot 7

Deze artikelen bevatten de algemene eisen, die verder worden uitgewerkt in de bijlagen.

6.5.3. Vrijstellingen (artikel 3)

6.5.3.1. Voertuigen voor speciale doeleinden

Voertuigen voor speciale doeleinden zijn specifiek van artikel 7 van Richtlijn 2000/53/EG uitgesloten krachtens artikel 3 van dezelfde richtlijn.

Deze voertuigen zijn gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2001/116/EG. In het algemeen gaat het om voertuigen die voor een specifieke toepassing zijn ontworpen, zoals kampeerwagens, gepantserde voertuigen, ambulances, lijkwagens enz.

Heel wat voertuigen voor speciale doeleinden die tot de familie van de lichte bedrijfsvoertuigen behoren, zijn in meerdere fasen gebouwd; dat betekent dat ze in de laatste fase van de bouw, buiten de fabriek van de constructeur, van speciale koetswerkvoorzieningen worden voorzien. Aangezien de fabrikant van het basisvoertuig op het moment van de ontwikkeling niet weet welk type koetswerk op het voertuig zal worden gemonteerd, is het logisch dat deze voertuigen van de toepassing van deze richtlijn worden vrijgesteld.

6.5.3.2. "Voltooid" lichte bedrijfsvoertuigen

Veel lichte bedrijfsvoertuigen zijn voertuigen met chassis en opbouw maar fabrikanten bouwen ook chassis-cabinecombinaties, bestaande uit een volledige cabine, motor, assen, gemonteerde ophanging en voorzien van langs- en dwarsbalken. Deze zogenaamde basisvoertuigen worden tijdens een meerfasenbouwproces voltooid, door er onderdelen en een koetswerk aan toe te voegen.

Het percentage chassis-cabinecombinaties varieert van fabrikant tot fabrikant. Gewoonlijk gaat het om gemiddeld 40% van de productie binnen hetzelfde voertuigtype.

Om de redenen die ook in het derde streepje van punt 6.5.3.1 hierboven werden aangehaald, moeten zij van de toepassing van deze richtlijn worden vrijgesteld.

De chassis-cabinecombinaties zijn echter niet vrijgesteld van de bepalingen van deze richtlijn en moeten aan alle voorschriften voldoen, inclusief de vereiste minimumpercentages.

6.5.3.3. In kleine series gebouwde voertuigen

Onder "in kleine series gebouwde voertuigen" moet worden verstaan: een familie van een voertuigtype waarvan in elke lidstaat maximaal 500 exemplaren per jaar in gebruik worden genomen.

Krachtens artikel 8, lid 2, onder a), van Richtlijn 70/156/EEG kunnen lidstaten in kleine series gebouwde voertuigen van een of meer bepalingen van een bijzondere richtlijn vrijstellen. Dat wordt ook bevestigd door artikel 3, lid 3, van Richtlijn 2000/53/EG, waarin staat dat lidstaten in kleine series gebouwde voertuigen kunnen vrijstellen van de bepalingen van artikel 7, lid 4.

Terwijl in kleine series gebouwde personenwagens onder het communautaire typegoedkeuringsstelsel voor complete voertuigen vallen, krijgen in kleine series gebouwde lichte bedrijfsvoertuigen hun typegoedkeuring op nationaal niveau.

Zolang er geen geharmoniseerde bepalingen in verband met de productie in kleine series zijn aangenomen, wordt dus voorgesteld deze voertuigen rechtens van de bepalingen van deze richtlijn vrij te stellen.

Om veiligheids- en milieuredenen mogen ze echter niet met de in bijlage V opgesomde herbruikbare onderdelen worden uitgerust.

6.5.4. Voorafgaande beoordeling van de fabrikant (artikel 6)

Artikel 6 bevat de algemene bepalingen in verband met de voorafgaande beoordeling van de fabrikant.

De voorafgaande beoordeling van de fabrikant is de meest geschikte methode om te garanderen dat de berekeningen correct gebeuren overeenkomstig ISO-norm 22628 : 2002. Aangezien een voertuig uit 10 000 tot 20 000 onderdelen bestaat, kunnen de berekeningen niet tot in het kleinste detail worden gecontroleerd op het ogenblik van de typegoedkeuring van een voertuig; daarom is het sterk te prefereren het door de fabrikant gebruikte stelsel te beoordelen om te garanderen dat het volledige berekeningsproces behoorlijk functioneert en voor de goedkeuring van elk type voertuig kan worden gebruikt.

In bijlage IV waarnaar artikel 6 verwijst, wordt in detail uitgelegd welke praktische regelingen de fabrikant moet treffen om zijn verplichtingen na te komen. Deze regelingen moeten worden beoordeeld door de bevoegde instantie die door de lidstaat op basis van specifieke criteria is aangewezen. Zodra de bevoegde instantie klaar is met de voorafgaande beoordeling, verleent ze een certificaat van overeenstemming met bijlage IV bij deze richtlijn.

Artikel 6 bevat ook bepalingen over de inhoud van dit certificaat, de geldigheid ervan en de procedure om een verlenging of uitbreiding te krijgen als het verstrijkt. Aanhangsel 1 bij bijlage IV toont het model dat de bevoegde instantie moet gebruiken.

6.5.5. Hergebruik van onderdelen (artikel 7)

Dit artikel heeft betrekking op het verbod om bepaalde onderdelen opnieuw te gebruiken. De in bijlage V opgesomde onderdelen mogen niet opnieuw worden gebruikt bij de constructie van nieuwe voertuigen.

6.5.6. Wijziging van Richtlijn 70/156/EEG (artikel 8)

Dit artikel verwijst naar bijlage VI, waarin alle administratieve aanpassingen worden opgesomd die nodig zijn om een verband met de in Richtlijn 70/156/EEG beschreven typegoedkeuringsprocedures en de voorgestelde richtlijn te leggen.

6.5.7. Artikelen 9 tot 13

Deze artikelen hebben betrekking op de uitvoeringsmaatregelen en op de procedure om deze richtlijn aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang aan te passen.

6.5.8. Bijlage I

Bijlage I bevat de technische bepalingen waaraan moet worden voldaan om typegoedkeuring te verkrijgen.

6.5.9. Bijlage II en bijlage III

Bijlage II somt op welke documenten nodig zijn om een aanvraag in te dienen, terwijl bijlage III het model van het goedkeuringsformulier bevat, dat voor de toekenning van een goedkeuring moet worden gebruikt.

6.5.10. Bijlage IV

Bijlage IV beschrijft in detail welke regelingen de fabrikant moet treffen om een certificaat van overeenstemming te krijgen en toestemming te krijgen om aanvragen voor typegoedkeuringen in te dienen.

6.5.11. Bijlage V

Deze bijlage bevat de lijst van de onderdelen die niet opnieuw mogen worden gebruikt. Omdat deze richtlijn alleen van toepassing is op de goedkeuring van voertuigen, is deze bijlage alleen van toepassing op hergebruik bij de constructie van voertuigen.

6.5.12. Bijlage VI

Overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG kan een fabrikant een communautaire typegoedkeuring aanvragen zonder dat hij verplicht is een aanvraag in te dienen voor alle bijzondere richtlijnen van bijlage IV bij die richtlijn. Daarom moeten ook de gegevens van bijlage II bij deze richtlijn worden opgenomen in het informatiedocument dat voor de typegoedkeuring van een compleet voertuig moet worden gebruikt.

7. ECONOMISCHE ASPECTEN

7.1. Invloed op de automobielandustrie

De invloed op de automobielandustrie is zeer groot. In 2002 werden in Europa ongeveer 15,7 miljoen nieuwe personenwagens en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen op de markt gebracht²².

Kwantitatieve langetermijnvooruitzichten vertonen geen enkel teken van stagnatie. Wat het voertuigpark betreft, mag worden verwacht dat het aantal personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen in het verkeer tussen 2000 en 2014 met 18% zal toenemen, d.w.z. van 174 miljoen personenwagens in 2000 tot 206 miljoen personenwagens in 2014²³.

²² 14 007 798 personenwagens en 1 741 397 lichte bedrijfsvoertuigen (bron: Association Auxiliaire de l'Automobile in ACEA, http://www.acea.be/ACEA/auto_data.html).

²³ JD Power-LMC voorspelt dat in 2004 in West-Europa 14 397 000 personenwagens en 1 512 000 lichte bedrijfsvoertuigen zullen worden gebouwd.

Elk jaar komen tussen 9 en 10 miljoen voertuigen aan het eind van hun levenscyclus. Dat betekent dat autowrakken in de Gemeenschap jaarlijks 8 à 9 ton afval met zich meebrengen.

In Frankrijk, waar tussen de bevoegde instanties en de betrokken economische sectoren al meer dan 20 jaar overeenkomsten bestaan om hergebruik, recycling en nuttige toepassing te stimuleren, brachten 1,2 miljoen autowrakken vóór de implementering van Richtlijn 2000/53/EC elk jaar 400 000 ton afval²⁴ met zich mee.

7.2. Constructietendensen in verband met de verwerking van autowrakken

Het effect van de verwerking van autowrakken op het milieu en de economie wordt enerzijds beïnvloed door de materiaalkeuze tijdens de productie en anderzijds door de ontwerp- en assemblagemethoden, die bepalend zijn voor het percentage en de hoeveelheid materialen die voor nuttige toepassing in aanmerking komen.

De meeste voertuigen die nu aan het eind van hun levenscyclus komen, werden eind jaren tachtig, begin jaren negentig ontworpen, toen de ontwikkeling van het beleid inzake recycling nog geen grote invloed had op het ontwerp van de voertuigen. Ze kunnen dan ook een groot percentage materialen bevatten die niet of nauwelijks kunnen worden gerecycleerd.

Op basis van de verschuiving naar materialen die lichter en makkelijker te recyclen zijn, is de materiaalkeuze de voorbije jaren aanzienlijk veranderd. De volgende tabel bevat een vergelijking van de gemiddelde materiaalsamenstelling in percentage per massa van personenwagens uit de eerste helft van de jaren negentig en moderne personenwagens uit begin 2001.

Materiaalgroep	1990 / 1994 (+)	2001(++)	
Metalen, inclusief aluminium	70,5 – 75,5%	68,7%	71,9%
Polymeren (behalve elastomeren)	9,1 - 10%	11,6%	14,3%
Elastomeren	5,5 - 6%	4,7%	2,9%
Glas	(niet gespecificeerd)	2,8%	2,8%
Andere	9,5 - 14%	12,2%	8,1%

Bron:

(+): Montedison voor de gegevens uit 1990, APME voor de gegevens uit 1994 in Regulation and Innovation in the Area of ELV's – Ontwerp-eindverslag, maart 2000 (IDSE-CNR, Milaan).

(++): BMW-groep en OPEL.

²⁴

Bron: Environnement & Automobile – Rapport 2001 PSA Peugeot Citroën.

De noodzaak om al bij het ontwerp van nieuwe voertuigen rekening te houden met het einde van hun levenscyclus, is waarschijnlijk in het begin van de jaren negentig voor het eerst duidelijk geworden. Toen werden bilaterale akkoorden tussen fabrikanten en overheden gesloten, eerst in Frankrijk en Nederland, later ook in andere lidstaten, met het oog op de vaststelling van realistische doelstellingen op het gebied van recycling en nuttige toepassing.

Erg snel werd bij het ontwerp van Europese voertuigen rekening gehouden met het concept *'design to be recycled'*. Het is een feit dat Europese fabrikanten terzake al enkele jaren aan onderzoek doen en op het gebied van recycling intussen heel wat ervaring hebben opgedaan.

Wat recycleerbaarheid betreft, zijn de materiaalkeuze, de passende markering van onderdelen en de assemblagetechnieken van doorslaggevend belang. Alleen zo kunnen onderdelen naar behoren worden gescheiden en nuttig worden toegepast.

In plaats van zich te concentreren op de metalen die in de fabricage worden gebruikt, kiezen fabrikanten er doorgaans voor het percentage kunststoffen en organische natuurlijke materialen te verhogen om de massa van voertuigen te verminderen en op die manier brandstof te besparen. Door het toenemende gebruik van deze materialen wordt ook de recycleerbaarheid ervan steeds belangrijker. Van nu af bestaat bijna 15% van alle kunststofonderdelen uit "recyclaten" en dat aandeel zou moeten stijgen naarmate de marktomstandigheden en de technische haalbaarheid evolueren.

Ook natuurlijke vezels en andere hernieuwbare grondstoffen worden meer en meer gebruikt, hoofdzakelijk voor geluiddemping. De mogelijkheden voor de verdere ontwikkeling van deze materialen zijn veelbelovend: ze zijn immers licht, ze hebben een gunstige milieubalans en ze zijn goedkoper dan andere materialen.

In dit verband zij benadrukt dat sommige fabrikanten de doelstellingen die bij deze richtlijn worden ingevoerd, naar eigen zeggen al hebben gehaald.

7.3. Kostenbeoordeling

7.3.1. Algemeen

De inspanningen om de streefcijfers uit dit voorstel te halen zullen op de ontwikkeling van nieuwe voertuigen een economisch effect hebben dat bestaat uit verschillende elementen:

- effect op de ontwikkeling van nieuwe voertuigen;
- effect op de assemblage van dergelijke voertuigen;
- effect op de verwerking van autowrakken;
- effect op de typegoedkeuring.

7.3.2. Effect op de ontwikkeling van voertuigen

De geplande maatregelen vereisen een volledige controle van de samenstelling van de materialen, inclusief een permanente input vanuit een materiaaldatabank in elk stadium van de ontwikkeling van het prototype. De materiaalkeuze moet gebeuren op basis van recyclingeigenschappen enerzijds en zuiver technische kenmerken anderzijds, wat de kosten kan doen stijgen.

Voor nieuwe materialen zijn passende valideringsprocedures nodig en die zijn erg duur.

De prijs van sommige onderdelen zal echter dalen door de beschikbaarheid van hoogwaardige recyclaten.

7.3.3. Effect op de assemblage

Ontwerpen met het oog op de demontage zal de kosten doen stijgen doordat de productielijn moet worden aangepast. Door de economische recyclingverplichtingen zal de assemblage immers op een meer "monolithische" manier moeten gebeuren om de demontage te vergemakkelijken.

Zo zullen dashboards bij voorkeur moeten worden geassembleerd in één stuk dat met bouten aan het voertuig wordt bevestigd.

7.3.4. Effect op de verwerking

Om de nabehandelingkosten te drukken, zullen nieuwe technologieën moeten worden geïntroduceerd. Er bestaan al technologieën die efficiënt zijn gebleken, maar er zullen zware investeringen nodig zijn om op grote schaal te werken en op die manier de kosten te drukken en het gebruik van "recyclaten" te stimuleren.

7.3.5. Effect op de typegoedkeuring

De kosten in verband met de typegoedkeuring zullen sterk stijgen, aangezien representatieve voertuigen moeten worden gebouwd voor de controles door de instantie. Gewoonlijk bestaan er in de ontwikkelingsfase van het prototype geen voertuigen die met de productiespecificaties overeenstemmen; deze zijn pas beschikbaar in de fase van de preseries, net vóór de lancering van een nieuw voertuigtype.

Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de leveranciers. Daarom zullen onderdelen (bv. complete dashboards, stoelen enz.) speciaal moeten worden gebouwd om bij de instanties te worden ingediend ter controle van de materialen en de massa's.

Voor de controle van de berekeningen en de voorafgaande beoordeling van het vermogen van de fabrikant om alle gegevens te controleren, is een specifieke inspectie in de fabriek van de constructeur nodig. Het bijwonen van tests in de fabriek van de constructeur is niet uitzonderlijk in de wereld van de typegoedkeuring, maar dit voorstel voor een richtlijn zal deze methode als regel vastleggen. Er zullen specifieke regelingen nodig zijn, inclusief workshops en onderzoeksmiddelen.

7.4. Kosten-batenanalyse

7.4.1. Kosten voor de fabrikant

Aangezien de noodzakelijke gegevens voor een gedetailleerde kosten-batenanalyse in de technische literatuur niet voorhanden zijn, is uitermate moeilijk te voorspellen hoeveel de fabrikanten zullen moeten investeren om aan de eisen van deze richtlijn te voldoen.

De EAMA (European Automobile Manufacturers Association) heeft de Commissie een voorlopige raming voorgelegd, die als volgt kan worden samengevat (voor een middelgrote auto uit het Europese C-segment²⁵):

- productie- en ontwikkelingskosten: stijging met 11 à 55 euro per auto;
- kostenbesparing door de verwerking van autowrakken: van 5 tot 25 euro per auto.

Deze vereniging raamt het resultaat tussen 14 euro baten en 50 euro kosten per voertuig.

Uitgaande van een gemiddelde uitgave van 30 euro per auto, ziet een productievestiging die 280 000 personenwagens bouwt haar jaarlijkse kosten met 8 400 000 euro toenemen.

Ook de typegoedkeuringsprocedure brengt kosten met zich mee. De typegoedkeuringskosten worden hoofdzakelijk berekend op basis van honoraria voor technische diensten, met inbegrip van de administratiekosten. Verwacht wordt dat de voorafgaande beoordeling en de controles van de voertuigen tot 5 dagen zullen vergen (controle van de gegevens van de fabrikant). A rato van 135 euro per uur kunnen de typegoedkeuringstests tot ongeveer 7 500 euro per voertuigtype bedragen.

De typegoedkeuringsprocedure zal bovendien interne kosten met zich meebrengen, zoals investeringen in nieuwe computertoepassingen en organisatiesystemen. Ook eenmalige kosten om aan de voorschriften te voldoen en uitgaven voor engineering moeten worden meegerekend in de totale kosten van de typegoedkeuringsactiviteiten.

Al deze kosten hangen af van de structuur van de onderneming en zijn moeilijk kwalitatief te beschrijven. Een grote Europese fabrikant heeft bijvoorbeeld uitgerekend dat de typegoedkeuring van één voertuigtype gemiddeld 11 650 euro kost²⁶.

Voorbeeld: van één type van een populaire personenwagen werden in een periode van tien jaar 2 777 962 exemplaren gebouwd; de kosten per voertuig als gevolg van de typegoedkeuring zijn bijgevolg insignificant. Van modellen van lichte bedrijfsvoertuigen waarnaar veel vraag is, worden 75 000 exemplaren per jaar gebouwd. Als voor de verlening van de typegoedkeuring vier koetswerkvarianten

²⁵ Lagere middenklasse van voertuigen.

²⁶ Exclusief de ontwikkelingskosten van de prototypes voor de inspecties.

moeten worden onderzocht, bedragen de kosten per voertuig minder dan 1 euro, wat insignificant is, als het type meer dan tien jaar lang onveranderd blijft.

7.4.2. Baten

De baten moeten worden gezien vanuit het oogpunt van het milieubeleid en moeten worden beoordeeld in het algemene kader van de richtlijn inzake autowrakken, die niet tot het onderwerp van deze richtlijn behoort.

8. CONCLUSIE

De Commissie is van mening dat de maatregelen die ze voorstelt, zullen garanderen dat de fabrikanten nieuwe voertuigen ontwikkelen en in de handel brengen waarmee het hoofddoel van Richtlijn 2000/53/EG kan worden bereikt: afvalstoffen van voertuigen vermijden door het hergebruik, de recycling en de nuttige toepassing van onderdelen en materialen te stimuleren.

Ze is er ook van overtuigd dat het verbod om sommige onderdelen opnieuw bij de constructie van voertuigen te gebruiken de verkeersveiligheid en de milieubescherming ten goede zal komen.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie²⁷,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²⁸,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag²⁹,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 7, lid 4, van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken³⁰ moeten passende bepalingen worden vastgesteld om te garanderen dat goedgekeurde voertuigen van categorie M₁ en van categorie N₁ alleen in de handel mogen worden gebracht als ze voor minimum 85% van hun massa herbruikbaar en/of recycleerbaar en voor minimum 95% van hun massa herbruikbaar en/of nuttig toepasbaar zijn.
- (2) Deze richtlijn is een van de bijzondere richtlijnen in het kader van de communautaire typegoedkeuring voor complete voertuigen die is ingesteld bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan³¹.

²⁷ PB C ... van ..., blz. ...

²⁸ PB C ... van ..., blz. ...

²⁹ PB C ... van ..., blz. ...

³⁰ PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34. Richtlijn gewijzigd bij Beschikking 2002/525/EG van de Commissie (PB L 170 van 29.6.2002, blz. 81).

³¹ PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 807/2003 van de Raad (PB L 122 van 16.5.2003, blz. 36).

- (3) Die typegoedkeuring voor complete voertuigen is momenteel verplicht voor voertuigen van categorie M_1 en zal in de nabije toekomst tot alle voertuigcategorieën worden uitgebreid. Daarom moeten deze maatregelen in verband met de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen in de typegoedkeuring voor complete voertuigen worden opgenomen.
- (4) Bijgevolg zijn bepalingen nodig om rekening te houden met het feit dat voertuigen van categorie N_1 nog niet onder het typegoedkeuringssysteem voor complete voertuigen vallen.
- (5) De fabrikant moet de goedkeuringsinstantie alle relevante technische gegevens met betrekking tot de samenstellende materialen en het gewicht ervan ter beschikking stellen, zodat de berekeningen van de fabrikant overeenkomstig ISO-norm 22628 : 2002 kunnen worden geverifieerd.
- (6) De berekeningen van de fabrikant kunnen op het ogenblik van de typegoedkeuring van het voertuig alleen naar behoren worden gevalideerd als de fabrikant toereikende regelingen en procedures heeft ingevoerd om alle informatie die hij van zijn leveranciers krijgt, te beheren. Alvorens typegoedkeuring kan worden verleend, moet de bevoegde instantie die regelingen en procedures vooraf beoordelen en een certificaat afgeven waaruit blijkt dat ze toereikend zijn.
- (7) De relevantie van de verschillende gegevens in de berekening van het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing moet worden beoordeeld in het licht van de procedures voor de verwerking van autowrakken. Daarom moet de fabrikant een strategie voor de verwerking van autowrakken aanbevelen en de details daarvan aan de bevoegde instantie overleggen. Deze strategie moet zijn gebaseerd op beproefde technologieën, die beschikbaar of in ontwikkeling zijn op het ogenblik van de aanvraag van de typegoedkeuring.
- (8) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkenaanpassingen die de fabrikant niet volledig onder controle heeft. Daardoor kan het percentage van de recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Deze voertuigen moeten daarom van de bepalingen in verband met de berekening worden vrijgesteld.
- (9) Incomplete voertuigen maken een aanzienlijk deel uit van alle voertuigen van categorie N_1 . De fabrikant van het basisvoertuig is niet in staat om het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing voor voltooide voertuigen te berekenen, aangezien over de volgende constructiefasen geen gegevens beschikbaar zijn op het ogenblik dat het basisvoertuig wordt ontworpen. Het is daarom aangewezen alleen van het basisvoertuig te eisen dat het aan deze richtlijn voldoet.
- (10) Het marktaandeel van in kleine series gebouwde voertuigen is erg beperkt, waardoor de winst voor het milieu gering is als deze voertuigen aan deze richtlijn moeten voldoen. Het is daarom aangewezen ze van sommige bepalingen van deze richtlijn vrij te stellen.

- (11) Overeenkomstig artikel 7, lid 5, van Richtlijn 2000/53/EG moeten in het belang van de verkeersveiligheid en de milieubescherming passende maatregelen worden genomen om te voorkomen dat sommige onderdelen, die uit autowrakken zijn verwijderd, opnieuw worden gebruikt. Dergelijke maatregelen moeten beperkt blijven tot het hergebruik van onderdelen bij de constructie van nieuwe voertuigen.
- (12) Ingevolge de bepalingen van deze richtlijn zijn fabrikanten verplicht nieuwe gegevens in het kader van de typegoedkeuring te verstrekken; dat moet dan ook blijken uit Richtlijn 70/156/EEG, die de lijst vaststelt van alle gegevens die voor typegoedkeuring moeten worden ingediend. Die richtlijn moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (13) De vereiste maatregelen voor de aanpassing van deze richtlijn aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang moeten worden aangenomen overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG.
- (14) Aangezien de doelstelling van het overwogen optreden, namelijk het effect van autowrakken op het milieu tot een minimum beperken door te eisen dat voertuigen reeds van in de conceptfase worden ontworpen met het oog op de vereenvoudiging van hergebruik, recycling en nuttige toepassing, niet voldoende kan worden verwezenlijkt door de lidstaten alleen en vanwege de omvang van het optreden dus beter op communautair niveau kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen goedkeuren overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1
Onderwerp

Deze richtlijn stelt de administratieve en technische bepalingen vast voor de typegoedkeuring van de voertuigen die onder artikel 2 vallen, om te garanderen dat de onderdelen en materialen ervan voor de minimumpercentages in bijlage I in aanmerking komen voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing.

Ze bevat specifieke bepalingen om te garanderen dat het hergebruik van onderdelen niet tot veiligheids- of milieurisico's leidt.

Artikel 2
Toepassingsgebied

Deze richtlijn is van toepassing op voertuigen van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in deel A van bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, en op nieuwe of opnieuw gebruikte onderdelen van dergelijke voertuigen.

Artikel 3 **Vrijstellingen**

Onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikel 7 is deze richtlijn niet van toepassing op:

- a) voertuigen voor speciale doeleinden zoals gedefinieerd in deel A, punt 5, van bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG;
- b) in meer fasen gebouwde voertuigen van categorie N₁, op voorwaarde dat het basisvoertuig aan deze richtlijn voldoet;
- c) in kleine series gefabriceerde voertuigen, waarvan sprake in artikel 8, lid 2, onder a), van Richtlijn 70/156/EEG.

Artikel 4 **Definities**

Voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:

- 1) "*voertuig*": motorvoertuig;
- 2) "*onderdeel*": alle delen of samenbouwen van delen die tijdens de productie aan een voertuig worden toegevoegd. Omvat ook onderdelen en technische eenheden, zoals gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn 70/156/EEG;
- 3) "*voertuigtype*": het type van een voertuig zoals gedefinieerd in deel B, punten 1 en 3, van bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG;
- 4) "*autowrak*": voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 2, van Richtlijn 2000/53/EG;
- 5) "*referentievoertuig*": de versie van een voertuigtype die volgens de goedkeuringsinstantie op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing de meeste problemen oplevert;
- 6) "*in meer fasen gebouwd voertuig*": voertuig dat voortvloeit uit een meerfasenconstructieproces;
- 7) "*basisvoertuig*": voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2, vierde streepje, van Richtlijn 70/156/EEG, dat in de eerste fase van een meerfasenconstructie wordt gebruikt;
- 8) "*meerfasenconstructie*": proces waarbij een voertuig in meerdere fasen wordt gebouwd door onderdelen aan een basisvoertuig toe te voegen of door die onderdelen te wijzigen;
- 9) "*hergebruik*": hergebruik zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 6, van Richtlijn 2000/53/EG;
- 10) "*recycling*": recycling zoals gedefinieerd in de eerste zin van artikel 2, punt 7, van Richtlijn 2000/53/EG;

- 11) "*terugwinning van energie*": terugwinning van energie zoals gedefinieerd in de tweede zin van artikel 2, punt 7, van Richtlijn 2000/53/EG;
- 12) "*nuttige toepassing*": nuttige toepassing zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 8, van Richtlijn 2000/53/EG;
- 13) "*herbruikbaarheid*": mogelijkheid om onderdelen van autowrakken opnieuw te gebruiken;
- 14) "*recycleerbaarheid*": mogelijkheid om onderdelen of materialen van autowrakken te recycleren;
- 15) "*mogelijke nuttige toepassing*": mogelijkheid om onderdelen of materialen van autowrakken nuttig toe te passen;
- 16) "*recycleerbaarheidspercentage (R_{cyc})*": het percentage van de massa van een nieuw voertuig dat mogelijk voor hergebruik en recycling in aanmerking komt;
- 17) "*percentage mogelijke nuttige toepassing (R_{cov})*": het percentage van de massa van een nieuw voertuig dat mogelijk voor hergebruik en nuttige toepassing in aanmerking komt;
- 18) "*strategie*": grootschalig plan bestaande uit gecoördineerde acties en technische maatregelen die op het ogenblik dat een voertuig in de ontwikkelingsfase is, moeten worden uitgevoerd in verband met demontage, shredding of gelijkaardige procedures, recycling en nuttige toepassing van materialen om te garanderen dat het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing die worden nagestreefd, haalbaar zijn;
- 19) "*massa*": massa van het voertuig in rijklare toestand zoals gedefinieerd in punt 2.6 van bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG, maar zonder de bestuurder, van wie de massa op 75 kg wordt vastgesteld.

Artikel 5

Bepalingen inzake typegoedkeuring

1. Wat herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing betreft, verlenen de lidstaten, naar gelang van het geval, alleen EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring aan voertuigtypes die aan de eisen van bijlage I bij deze richtlijn voldoen.
2. Voor de toepassing van lid 1 zal de fabrikant de goedkeuringsinstantie de gedetailleerde technische informatie ter beschikking stellen die nodig is voor de in bijlage I bij deze richtlijn genoemde berekeningen en controles met betrekking tot de aard van de materialen die bij de constructie van het voertuig en de onderdelen ervan worden gebruikt. Wanneer kan worden aangetoond dat dergelijke informatie door intellectuele-eigendomsrechten wordt beschermd of specifieke knowhow van de fabrikant of van zijn leveranciers vormt, verstrekt de fabrikant of zijn leverancier voldoende informatie om een correcte berekening mogelijk te maken.

3. De goedkeuringsinstantie gaat na of de onderdelen van polymeren of elastomeren die op de in bijlage I, punt 2, bij deze richtlijn genoemde demontagelijst zijn vermeld, zijn gemarkeerd overeenkomstig Beschikking 2003/138/EG van de Commissie van 27 februari 2003³² tot vaststelling van onderdeel- en materiaalcoderingsnormen voor voertuigen uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG.
4. Wat herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing betreft, garanderen de lidstaten dat de fabrikant het model-inlichtingenformulier in bijlage II bij deze richtlijn gebruikt, wanneer hij een aanvraag voor een EG-typegoedkeuring indient overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG.
5. Bij de toekenning van een EG-typegoedkeuring overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Richtlijn 70/156/EEG gebruikt de typegoedkeuringsinstantie het in bijlage III bij deze richtlijn opgenomen model van het EG-typegoedkeuringsformulier.

Artikel 6 ***Voorafgaande beoordeling***

1. De lidstaten verlenen geen enkele typegoedkeuring zonder eerst te garanderen dat de fabrikant toereikende regelingen en procedures heeft ingevoerd, overeenkomstig punt 3 van bijlage IV bij deze richtlijn, om alle aspecten inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing in deze richtlijn naar behoren te behandelen. Na afloop van deze voorafgaande beoordeling ontvangt de fabrikant een "Certificaat van overeenstemming met bijlage IV" (hierna "het certificaat van overeenstemming" genoemd).
2. Voor de toepassing van lid 1 beveelt de fabrikant een strategie aan om de demontage, het hergebruik van onderdelen, de recycling en de nuttige toepassing van materialen te garanderen. In deze strategie wordt rekening gehouden met de beproefde technologieën die beschikbaar of in ontwikkeling zijn op het ogenblik van de aanvraag voor een typegoedkeuring.
3. De lidstaten wijzen krachtens punt 2 van bijlage IV bij deze richtlijn een bevoegde instantie aan die de voorafgaande beoordeling uitvoert en het certificaat van overeenstemming afgeeft.
4. Het certificaat van overeenstemming bevat passende documentatie en beschrijft de door de fabrikant aanbevolgen strategie. De bevoegde instantie gebruikt het model in aanhangsel 1 bij bijlage IV bij deze richtlijn.
5. Het certificaat van overeenstemming blijft, te rekenen vanaf de afgiftedatum van het certificaat, tenminste twee jaar geldig alvorens nieuwe controles worden uitgevoerd.
6. De fabrikant brengt de bevoegde instantie op de hoogte van elke significante verandering die de relevantie van het certificaat van overeenstemming zou kunnen beïnvloeden. Na overleg met de fabrikant beslist de bevoegde instantie of nieuwe controles nodig zijn.

³² PB L 53 van 28.2.2003, blz. 58.

7. Bij het verstrijken van het certificaat van overeenstemming geeft de bevoegde instantie, naar gelang van het geval, een nieuw certificaat van overeenstemming af of verlengt ze de geldigheid van het certificaat met nog eens twee jaar. Wanneer de bevoegde instantie van ingrijpende veranderingen in kennis is gesteld, geeft zij een nieuw certificaat af.

Artikel 7

Hergebruik van onderdelen

De in bijlage V bij deze richtlijn opgesomde onderdelen:

- a) worden bij de berekening van het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing geacht niet-herbruikbaar te zijn;
- b) mogen niet opnieuw worden gebruikt bij de constructie van voertuigen die onder Richtlijn 70/156/EEG vallen.

Artikel 8

Wijzigingen van Richtlijn 70/156/EEG

Richtlijn 70/156/EEG wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage VI bij deze richtlijn.

Artikel 9

Aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

Wijzigingen van deze richtlijn om ze aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang aan te passen, worden door de Commissie aangenomen krachtens de procedure in artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG.

Artikel 10

Uitvoeringsdata voor de typegoedkeuring

1. Vanaf [.....12 maanden plus een dag na de inwerkingtreding van deze richtlijn] mogen de lidstaten in verband met een voertuigtype dat aan de eisen van deze richtlijn voldoet:
 - a) de EG- of nationale typegoedkeuring niet weigeren,
 - b) de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen niet verbieden.
2. Vanaf [.....36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] moeten de lidstaten in verband met een voertuigtype dat niet aan de eisen van deze richtlijn voldoet:
 - a) de EG-typegoedkeuring weigeren;
 - b) de nationale typegoedkeuring weigeren.

3. Vanaf [.....36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] moeten de lidstaten bij niet-naleving van de eisen van deze richtlijn:
- a) de certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe voertuigen vergezeld gaan als niet langer geldig beschouwen voor de doeleinden van artikel 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG;
 - b) de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen weigeren, behalve waar artikel 8, lid 2, onder b), van Richtlijn 70/156/EEG van toepassing is.
4. Artikel 7 is van toepassing vanaf [.....12 maanden plus een dag na de inwerkingtreding van deze richtlijn].

Artikel 11
Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden en maken deze bekend om uiterlijk [.....12 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis, alsmede van een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Zij passen deze bepalingen toe vanaf [.....12 maanden plus een dag na de inwerkingtreding van deze richtlijn].

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationaal recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 12
Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 13
Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE

LIJST VAN DE BIJLAGEN

Bijlage I	Eisen
Bijlage II	Inlichtingenformulier voor EG-typegoedkeuring van voertuigen
Bijlage III	Model van het EG-typegoedkeuringsformulier
Bijlage IV	Voorafgaande beoordeling van de fabrikant Aanhangsel 1: model van het certificaat van overeenstemming
Bijlage V	Niet-herbruikbare onderdelen
Bijlage VI	Wijzigingen van Richtlijn 70/156/EEG

BIJLAGE I

EISEN

1. Voertuigen van categorie M₁ en voertuigen van categorie N₁ worden zo gebouwd dat ze:
 - voor ten minste 85% van hun massa herbruikbaar en/of recycleerbaar zijn;
 - voor ten minste 95% van hun massa herbruikbaar en/of nuttig toepasbaar zijn,zoals vastgesteld door de procedures in deze bijlage.

2. Met het oog op de typegoedkeuring dient de fabrikant een volledig ingevuld gegevenspresentatieformulier in, opgesteld volgens bijlage A bij ISO-norm 22628 : 2002. Ook de materiaalspecificatie staat op dit formulier.

Het moet vergezeld gaan van een lijst van de gedemonteerde onderdelen, zoals door de fabrikant aangegeven in het kader van de demontagefase, en het proces dat de fabrikant aanbeveelt voor de verwerking ervan.

3. Voor de toepassing van de punten 1 en 2 moet de fabrikant tot volle tevredenheid van de goedkeuringsinstantie aantonen dat de referentievoertuigen aan de eisen voldoen. De in bijlage B bij ISO-norm 22628 : 2002 voorgeschreven berekeningsmethode is van toepassing.

De fabrikant moet echter kunnen aantonen dat elke versie van het voertuigtype aan de eisen van deze richtlijn voldoet.

4. Van een voertuigtype wordt één referentievoertuig geselecteerd uit:
 - a) elk "type carrosserie", zoals gedefinieerd in bijlage II, deel C, punt 1, van Richtlijn 70/156/EEG in het geval van voertuigen van categorie M₁;
 - b) elk "type carrosserie", d.w.z. bestelwagen, chassis-cabine, pick-up enz. in het geval van voertuigen van categorie N₁.

5. Bij de selectie van de referentievoertuigen wordt rekening gehouden met de beschikbaarheid van verschillende afwerkingsniveaus en optionele uitrusting³³.

Onder optionele uitrusting moet worden verstaan: de extra onderdelen die waarschijnlijk, onder de verantwoordelijkheid van de fabrikant, op het voertuig worden gemonteerd alvorens het voertuig wordt ingeschreven of in gebruik wordt genomen.

6. Banden worden bij de berekeningen als recycleerbaar beschouwd.

7. Massa's worden uitgedrukt in kg tot één cijfer achter de komma. De percentages worden berekend in procent tot één cijfer achter de komma en vervolgens als volgt afgerond:

³³ Bv. lederen bekleding, ingebouwde radio-uitrusting, airconditioning, lichtmetalen wielen enz.

- a) als het cijfer achter de komma tussen 0 en 4 ligt, wordt het totaal naar beneden afgerond;
 - b) als het cijfer achter de komma tussen 5 en 9 ligt, wordt het totaal naar boven afgerond.
8. Om de in deze bijlage genoemde berekeningen te controleren, garandeert de goedkeuringsinstantie dat het in punt 2 van deze bijlage genoemde gegevenspresentatieformulier overeenkomt met de aanbevolen strategie die aan het in artikel 6, lid 1, genoemde certificaat van overeenstemming is gehecht.
9. Voor de controle van de materialen en de massa van de onderdelen stelt de fabrikant voor elk type carrosserie alle representatieve voertuigen en onderdelen ter beschikking die de typegoedkeuringsinstantie noodzakelijk acht.

BIJLAGE II

INLICHTINGENFORMULIER VOOR EG-TYPEGOEDKEURING VAN VOERTUIGEN

overeenkomstig bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad ⁽³⁴⁾ betreffende de EG-typegoedkeuring van een voertuig inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing

De onderstaande gegevens worden in voorkomend geval verstrekt in drievoud en gaan vergezeld van een lijst van de opgenomen elementen. Eventuele tekeningen worden op een passende schaal met voldoende details in formaat A4 of tot dat formaat gevouwen verstrekt. Op eventuele foto's moeten voldoende details te zien zijn.

- 0. ALGEMEEN
- 0.1. Merk (firmanaam):
- 0.2. Type:
- 0.2.0.1. Chassis:
- 0.2.1. Handelsbenaming(en) (indien beschikbaar):
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien op het voertuig aangegeven ^(b):.....
- 0.3.1. Plaats van dat merkteken:
- 0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort ^(c):.....
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
- 0.8. Adres(sen) van de assemblagefabriek(en):.....
- 1. ALGEMENE BOUWWIJZE VAN HET VOERTUIG
- 1.1. Foto's en/of tekeningen van een representatief voertuig:
- 1.2. Maattekening van het volledige voertuig:
- 1.3. Aantal assen en wielen:
- 1.3.1. Aantal en plaats van assen met dubbele bandenmontage:
- 1.3.3. Aangedreven assen (aantal, plaats en onderlinge verbindingen):.....
- 1.7. Stuurcabine (front of normaal) ^(z):

³⁴ De punten en voetnoten in dit inlichtingenformulier komen overeen met die in bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG. Punten die niet relevant zijn voor deze richtlijn, zijn weggelaten.

3. MOTOR ⁽⁹⁾ (Bij voertuigen die zowel op benzine, diesel enz. als in combinatie met een andere brandstof kunnen rijden, moeten deze rubrieken worden herhaald.) ^(†)
 - 3.1. Fabrikant:.....
 - 3.2. Verbrandingsmotor
 - 3.2.1. Specifieke gegevens over de motor
 - 3.2.1.1. Werkingsbeginsel: elektrische ontsteking/compressieontsteking, viertakt/tweetakt ⁽¹⁾
 - 3.2.1.2. Aantal en opstelling van de cilinders:.....
 - 3.2.1.3. Cilinderinhoud ⁽⁸⁾: cm³
 - 3.2.2. Brandstof: diesel/benzine/LPG/aardgas/ethanol: ⁽¹⁾.....
4. TRANSMISSIE ⁽⁹⁾
 - 4.2. Transmissiesysteem (mechanisch, hydraulisch, elektrisch enz.):.....
 - 4.5. Versnellingsbak
 - 4.5.1. Type (manueel/automatisch/CVT (continu-variabele transmissie)) ⁽¹⁾
 - 4.9. Differentieelblokkering: ja/nee/optioneel ⁽¹⁾
9. CARROSSERIE
 - 9.1. Type carrosserie:.....
 - 9.3.1. Configuratie van de deuren en aantal deuren:
 - 9.10.3. Zitplaatsen
 - 9.10.3.1. Aantal:
15. HERBRUIKBAARHEID, RECYCLEERBAARHEID en NUTTIGE TOEPASSING
 - 15.1. Versie waartoe het referentievoertuig behoort:
 - 15.2. Massa van het referentievoertuig met carrosserie of massa van het chassis met cabine, zonder carrosserie en/of koppelinrichting indien niet gemonteerd door de fabrikant (met inbegrip van de massa van vloeistoffen, gereedschap, reservewiel, indien gemonteerd) en zonder bestuurder:.....
 - 15.3. Massa van de materialen van het referentievoertuig
 - 15.3.1. Massa van de materialen waarmee rekening wordt gehouden bij de voorbehandeling ^(##):.....

- 15.3.2. Massa van de materialen waarmee rekening wordt gehouden bij de demontage (^{##}):.....
- 15.3.3. Massa van de als recycleerbaar beschouwde materialen waarmee rekening wordt gehouden bij het behandelen van het niet-metalen residu (^{##}):
- 15.3.4. Massa van de voor energierugwinning in aanmerking komende materialen waarmee rekening wordt gehouden bij het behandelen van het niet-metalen residu (^{##}):
- 15.3.5. Materiaalspecificatie (^{##}):
- 15.3.6. Totale massa van herbruikbare en/of recycleerbare materialen:
- 15.3.7. Totale massa van herbruikbare en/of nuttig toepasbare materialen:
- 15.4. Percentages
- 15.4.1. Recycleerbaarheidspercentage "R_{cyc}(%)" :
- 15.4.2. Percentage mogelijke nuttige toepassing "R_{cov}(%)" :

BIJLAGE III

MODEL VAN HET EG-TYPEGOEDKEURINGSFORMULIER

Maximumformaat: A4 (210 x 297 mm)

EG-TYPEGOEDKEURINGSFORMULIER

Stempel van de EG-type-
goedkeuringsinstantie

Mededeling betreffende:

- EG-typegoedkeuring ⁽³⁵⁾ Van een type voertuig
- uitbreiding van de EG-typegoedkeuring ⁽²⁾
- weigering van de EG-typegoedkeuring ⁽²⁾

Met betrekking tot Richtlijn [...]/.../EG, *Deze richtlijn*

EG-typegoedkeuringsnummer:

Reden voor uitbreiding:

DEEL I

- 0.1. Merk (firmanaam):
 - 0.2. Type:
 - 0.2.1. Handelsbenaming(en) ⁽³⁶⁾:
 - 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien op het voertuig aangegeven:.....
 - 0.3.1. Plaats van dat merkteken:
 - 0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort ⁽³⁷⁾:
 - 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
 - 0.8. Naam en adres van de assemblagefabriek(en):.....
- [...]

³⁵ Doorhalen wat niet van toepassing is.

³⁶ Indien deze informatie niet beschikbaar is op het ogenblik dat de typegoedkeuring wordt verleend, moet ze ten laatste worden ingevuld op het ogenblik dat het voertuig op de markt wordt gebracht.

³⁷ Zoals gedefinieerd in bijlage II.A.

DEEL II

1. Aanvullende informatie:

Recycleerbaarheidspercentage van het referentievoertuig (de referentievoertuigen):

Percentage mogelijke nuttige toepassing van het referentievoertuig (de referentievoertuigen):
2. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de tests:
3. Datum van het testrapport:
4. Referentie van het testrapport:.....
5. Eventuele opmerkingen:
6. Bijlagen: inhoudsopgave en informatiepakket
7. Het voertuig voldoet/voldoet niet (²) aan de technische eisen van deze richtlijn:

.....

(Plaats)

(Handtekening)

(Datum)

Bijlagen: Informatiepakket.

BIJLAGE IV

Voorafgaande beoordeling

1. Doel van deze bijlage

Deze bijlage beschrijft de voorafgaande beoordeling die de bevoegde instantie moet uitvoeren om te garanderen dat de fabrikant de nodige regelingen en procedures heeft ingevoerd.

2. Bevoegde instantie

De bevoegde instantie moet voldoen aan norm EN 45012:1989 of ISO/IEC Guide 62:1996 betreffende de algemene criteria voor certificatie-instellingen die kwaliteitscertificatie van de door de fabrikant toegepaste beheerssystemen verlenen.

3. Door de bevoegde instantie uit te voeren controles

3.1. De bevoegde instantie garandeert dat de fabrikant de nodige maatregelen heeft genomen om:

- a) in de volledige toeleveringsketen passende gegevens te verzamelen, met name over de aard en de massa van alle materialen die bij de constructie van voertuigen worden gebruikt, om de krachtens deze richtlijn vereiste berekeningen te maken;
- b) over alle andere relevante voertuiggegevens te beschikken die voor de berekening nodig zijn, zoals het volume van de vloeistoffen enz.;
- c) de informatie die leveranciers hebben meegedeeld, op passende wijze te controleren;
- d) de specificatie van de materialen te beheren;
- e) het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing te kunnen berekenen overeenkomstig ISO-norm 22628 : 2002;
- f) de in artikel 5, lid 3, genoemde markeringen op de onderdelen te controleren;
- g) erop toe te zien dat geen van de in bijlage V bij deze richtlijn opgesomde onderdelen opnieuw wordt gebruikt bij de constructie van nieuwe voertuigtypes.

3.2. De fabrikant bezorgt de bevoegde instantie alle desbetreffende informatie in de vorm van documenten. Met name de recycling en de nuttige toepassing van materialen moeten naar behoren worden gedocumenteerd.

Aanhangsel 1 bij bijlage IV

MODEL VAN HET CERTIFICAAT VAN OVEREENSTEMMING

**CERTIFICAAT VAN OVEREENSTEMMING
MET BIJLAGE IV BIJ RICHTLIJN [...*Deze richtlijn*]**

Nr. [.....*Referentienummer*]

[..... *de typegoedkeuringsinstantie*]

verklaart dat

(fabrikant):

(adres van de fabrikant):

voldoet aan de bepalingen van bijlage IV bij Richtlijn/.../EG [*Deze richtlijn*].

Controles uitgevoerd op:

door (naam en adres van de bevoegde instantie):

Nummer van het rapport:

Dit certificaat is geldig tot [.....*datum*]

Gedaan te [.....*plaats*]

[.....*datum*]

[.....*handtekening*]



Bijlagen: Beschrijving van de door de fabrikant aanbevolen strategie inzake hergebruik, recycling en energierugwinning

BIJLAGE V

NIET-HERBRUIKBARE ONDERDELEN

1. Inleiding

Deze bijlage heeft betrekking op de onderdelen van voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 die niet opnieuw mogen worden gebruikt bij de constructie van nieuwe voertuigen.

2. Lijst van onderdelen

- Alle airbags³⁸, inclusief kussens, pyrotechnische ontstekingsmechanismen, elektronische regeleenheden en sensoren;
- Automatische of niet-automatische veiligheidsgordels, inclusief weefsel, gespen, gordelspanners en pyrotechnische ontstekingsmechanismen;
- Stoelen (alleen als de bevestigingspunten van de veiligheidsgordels en/of de airbags in de stoelen zijn ingebouwd);
- Stuursloten die ingrijpen op de stuurkolom;
- Immobilisatiesystemen, inclusief transponders en elektronische regeleenheden;
- Katalysatoren;
- Uitlaatdempers.

³⁸ Wanneer de airbag zich in het stuurwiel bevindt, het stuurwiel zelf.

BIJLAGE VI

WIJZIGINGEN VAN RICHTLIJN 70/156/EEG

Richtlijn 70/156/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1) In bijlage I worden de volgende punten toegevoegd:

"15. HERBRUIKBAARHEID, RECYCLEERBAARHEID en NUTTIGE TOEPASSING

15.1. Versie waartoe het referentievoertuig behoort:

15.2. Massa van het referentievoertuig met carrosserie of massa van het chassis met cabine, zonder carrosserie en/of koppelinrichting indien niet gemonteerd door de fabrikant (met inbegrip van de massa van vloeistoffen, gereedschap, reservewiel, indien gemonteerd) en zonder bestuurder:

15.3. Massa van de materialen van het referentievoertuig

15.3.1. Massa van de materialen waarmee rekening wordt gehouden bij de voorbehandeling (^{##}):

15.3.2. Massa van de materialen waarmee rekening wordt gehouden bij de demontage (^{##}):

15.3.3. Massa van de als recycleerbaar beschouwde materialen waarmee rekening wordt gehouden bij het behandelen van het niet-metalen residu (^{##}):

15.3.4. Massa van de voor energierterugwinning in aanmerking komende materialen waarmee rekening wordt gehouden bij het behandelen van het niet-metalen residu (^{##}):

15.3.5. Materiaalspecificatie (^{##}):

15.3.6. Totale massa van herbruikbare en/of recycleerbare materialen:

15.3.7. Totale massa van herbruikbare en/of nuttig toepasbare materialen:

15.4. Percentages

15.4.1. Recycleerbaarheidspercentage "R_{cyc}(%)":

15.4.2. Percentage mogelijke nuttige toepassing "R_{cov}(%)":

(^{##}) Deze termen worden gedefinieerd in ISO-norm 22628 : 2002."

2) In deel I van bijlage IV wordt het volgende nummer toegevoegd:

"

Onderwerp	Richtlijn	Publicatieblad	Van toepassing op									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59. "Recycleerbaarheid"	[.../.../EG]	L ... van ..., blz. ...	X	-	-	X	-	-				

"

3) Bijlage XI wordt als volgt gewijzigd:

a) In aanhangsel 1 wordt het volgende nummer toegevoegd:

"

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
59	"Recycleerbaarheid"	[.../.../EG]	N/A	N/A	-	-

"

b) In aanhangsel 2 wordt het volgende nummer toegevoegd:

"

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59	"Recycleerbaarheid"	[.../.../EG]	N/A	-	-	N/A	-	-	-	-	-	-

"

c) In aanhangsel 3 wordt het volgende nummer toegevoegd:

"

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59	"Recycleerbaarheid"	[.../.../EG]	-	-	N/A	-	-	-	-	-	-

"

EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

TITEL VAN HET VOORSTEL

"Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad"

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

[ENTR F/5 - 503/02 Rev 5]

1. HET VOORSTEL

Het in artikel 5 van het Verdrag genoemde subsidiariteitsbeginsel is in acht genomen, maar de Commissie is van mening dat op dit gebied communautaire wetgeving noodzakelijk is.

De maatregelen hebben ten doel te garanderen dat nieuwe voertuigen van de categorieën M_1^{39} en N_1^1 op het ogenblik van hun constructie voldoen aan ontwerpcriteria in verband met hun "*herbruikbaarheid*", "*recycleerbaarheid*" en "*mogelijke nuttige toepassing*".

De bepalingen worden opgenomen in het communautaire typegoedkeuringsproces voor voertuigen, dat een efficiënte manier is om systematisch na te gaan of elk voertuigtype en elk voertuig in de productielijn aan de eisen voldoen.

Aangezien Richtlijn 70/156/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/116/EG, de communautaire typegoedkeuring voor voertuigen verplicht heeft gesteld, is wetgeving op basis van een richtlijn of verordening inzake typegoedkeuring de enige wijze van optreden. Met dit voorstel worden de noodzakelijke wettelijke eisen in deze sector vastgesteld.

2. EFFECT OP HET BEDRIJFSLEVEN

- 2.1. Dit voorstel heeft gevolgen voor de volledige automobielsector. Met name de leveranciers van onderdelen zullen informatie over materialen en massa's moeten verstrekken, zodat de fabrikanten met de nodige nauwkeurigheid het recycleerbaarheidspercentage en het percentage mogelijke nuttige toepassing kunnen berekenen van voertuigen die in samenspraak met de typegoedkeuringsinstanties zijn

³⁹ In dit effectbeoordelingsformulier wordt de term "personenwagens" gebruikt in plaats van "voertuigen van categorie M_1 " (categorie M_1 omvat momenteel personenwagens, SUV's (sport utility vehicles), monovolumewagens en minibussen); gemakshalve wordt de term "lichte bedrijfsvoertuigen" gebruikt in plaats van "voertuigen van categorie N_1 ". (Categorie N_1 omvat lichte bedrijfsvoertuigen van minder dan 3,5 ton).

gekozen. Door de typegoedkeuringsinstanties aangewezen technische diensten verrichten de nodige goedkeuringscontroles en controles van de overeenstemming van de productie.

De fabrikanten moeten passende strategieën voor de nabehandeling van autowrakken bestuderen en aanbevelen, waarbij specifieke bijstand van demontagebedrijven, recyclingondernemingen, shredders enz. vereist is.

Fabrikanten van personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen zijn doorgaans wereldwijd actief. De andere bovengenoemde sectoren kunnen bij het midden- en kleinbedrijf worden ingedeeld.

Er zijn geen specifieke geografische gebieden in de Gemeenschap met een concentratie van dergelijke bedrijven.

- 2.2. Fabrikanten van personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen investeren al in de nodige aanpassingen om ervoor te zorgen dat nieuwe voertuigtypen voldoen aan de nieuwe eisen van Richtlijn 2000/53/EG, die gelden vanaf 1 januari 2006 en in een tweede fase vanaf 1 januari 2015.

Om verder onderzoek naar betere recyclingtechnieken te doen, zullen ondernemingen in de ontwikkeling van efficiëntere processen moeten investeren.

- 2.3. Waarschijnlijke economische gevolgen van het voorstel

- 2.3.1. Op het gebied van de werkgelegenheid

De fabrikanten en alle betrokken leveranciers zullen door dit voorstel extra moeten investeren in de ontwikkeling, productie en typegoedkeuring van toekomstige producten die aan de eisen van deze richtlijn voldoen.

- 2.3.2. Op het gebied van investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven

De invloed op nieuwe bedrijven zal beperkt zijn aangezien al de grote spelers al aanwezig zijn in deze sector.

- 2.3.3. Op het gebied van het concurrentievermogen van bedrijven

Het voorstel brengt geen risico's met zich mee voor de bedrijven in deze sector.

- 2.4. Het voorstel bevat ook maatregelen die rekening houden met de specifieke situatie van fabrikanten die kleine series bouwen. Deze hoeven namelijk niet aan de bepalingen van de richtlijn te voldoen.

Ook in meerdere fasen gebouwde voertuigen worden van deze richtlijn vrijgesteld. Carrosseriebouwers, die meestal bij het midden- en kleinbedrijf kunnen worden ingedeeld, hoeven dus geen berekeningen in te dienen, want alle voertuigen worden geval per geval behandeld.

3. RAADPLEGING

De fabrikantenverenigingen en de vereniging van leveranciers zijn over dit voorstel geraadpleegd.

De Commissie heeft bij het opstellen van dit voorstel geluisterd naar de visie en de ervaringen die deze organisaties hebben opgedaan, met name bij hun onderzoek op het gebied van nabehandeling.

Deze organisaties staan volledig achter de maatregelen die de Commissie voorstelt, ook al hebben ze hun bezorgdheid uitgedrukt met betrekking tot de uitvoering ervan.

Er heeft een workshop over het hergebruik van auto-onderdelen plaatsgevonden, met representatieve deelnemers uit de recycling- en de ombouwbranche.