



---

## 248

### **Besluit van 26 april 1995 tot vaststelling van regels voor het na gebruik innemen en verder verwijderen van personenwagenbanden (Besluit verwijdering personenwagenbanden)**

---

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

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 26 juli 1994, MJZ26794024, Centrale Directie Juridische Zaken, afdeling Wetgeving;

Gelet op de artikelen 10.4, eerste lid, tweede lid, onder e, zesde lid en zevende lid, en 10.8 van de Wet milieubeheer;

De Raad van State gehoord (advies van 11 januari 1995, no. W08.94.0481);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 19 april 1995, MJZ 19495011, Centrale Directie Juridische Zaken, afdeling Wetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

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

- a. motorrijtuigen: motorrijtuigen als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, met uitzondering van bromfietsen en als bromfiets uitgevoerde invalidervoertuigen;
- b. aanhangwagens: voertuigen die kennelijk bestemd zijn om te worden voortbewogen door een motorrijtuig;
- c. personenwagenbanden: banden met een grootte tot en met 17,5 inch velgmaat van aanhangwagens en van motorrijtuigen op drie of meer wielen, waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, niet meer bedraagt dan 3500 kilogram;
- d. producent: degene die personenwagenbanden dan wel motorrijtuigen of aanhangwagens, waaraan personenwagenbanden zijn gemonteerd, vervaardigt en in Nederland aan een ander ter beschikking stelt;
- e. importeur: degene die personenwagenbanden dan wel motorrijtuigen of aanhangwagens, waaraan personenwagenbanden zijn gemonteerd, als eerste in Nederland invoert en aan een ander ter beschikking stelt.

## **Artikel 2**

1. Een producent of importeur van personenwagenbanden draagt er zorg voor dat de banden van het merk dat door hem in Nederland op de markt wordt gebracht, na gebruik worden ingenomen en verder worden verwijderd.

2. Een producent of importeur van motorrijtuigen of aanhangwagens draagt er zorg voor dat personenwagenbanden tot ten hoogste de hoeveelheid die met die motorrijtuigen of aanhangwagens in Nederland op de markt is gebracht, na gebruik worden ingenomen en verder worden verwijderd.

## **Artikel 3**

1. Een ieder die personenwagenbanden verkoopt of anderszins ter beschikking stelt aan degene die deze personenwagenbanden gebruikt, neemt de aan hem aangeboden personenwagenbanden in, die zijn vrijgekomen bij het vervangen ervan.

2. Een ieder die een inrichting drijft, die behoort tot een categorie die is genoemd in bijlage I, onder 28.1, onder a, 3°, of b, van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, neemt de personenwagenbanden in die aan autowrakken of aanhangwagens zijn gemonteerd.

## **Artikel 4**

1. Een producent of importeur doet binnen dertien weken nadat de in artikel 2 bedoelde verplichting op hem van toepassing is geworden, aan Onze Minister mededeling over de wijze waarop hij uitvoering zal geven aan de daar bedoelde verplichting.

2. Bij de mededeling worden in ieder geval aangegeven:

a. de wijze waarop de inname van de personenwagenbanden plaatsvindt alsmede het daarbij te verwezenlijken inzamelpercentage;

b. welk percentage van de ingenomen personenwagenbanden als produkt wordt hergebruikt;

c. welk percentage van de ingenomen personenwagenbanden als materiaal wordt hergebruikt;

d. welk percentage van de resterende ingenomen personenwagenbanden anderszins wordt verwijderd en de wijze waarop dit geschiedt;

e. de wijze van financiering van de verwijderingsstructuur;

f. de maatregelen die zijn of worden getroffen in geval van een tijdelijke stagnatie bij de inname en verdere verwijdering;

g. de maatregelen die zijn of worden getroffen om de inname en verdere verwijdering zeker te stellen ingeval de producent of importeur ophoudt met het in Nederland op de markt brengen van personenwagenbanden;

h. het meet- en monitoringsysteem.

## **Artikel 5**

1. De mededeling, bedoeld in artikel 4, behoeft de goedkeuring van Onze Minister.

2. Onze Minister neemt binnen acht weken na ontvangst van de mededeling een beslissing over de goedkeuring daarvan. Hij kan binnen deze termijn bepalen dat zijn beslissing wordt verdaagd met een daarbij aangegeven termijn van ten hoogste acht weken.

3. Onze Minister kan aan de goedkeuring van de mededeling voorschriften of beperkingen verbinden. Hij kan tevens bepalen dat de goedkeuring slechts geldt voor een daarbij vast te stellen termijn.

4. Een producent of importeur voert de in artikel 2 bedoelde

verplichting uit overeenkomstig de door Onze Minister goedgekeurde mededeling.

5. Een producent of importeur zendt jaarlijks vóór 1 juli aan Onze Minister een verslag over de wijze waarop in het voorgaande kalenderjaar uitvoering is gegeven aan de in artikel 2 bedoelde verplichting.

#### **Artikel 6**

Zolang geen goedkeuring is verleend, draagt de producent of importeur er zorg voor dat personenwagenbanden die door hem op de markt worden gebracht, na gebruik worden ingenomen en bewaard.

#### **Artikel 7**

1. Producenten en importeurs kunnen gezamenlijk een mededeling doen als bedoeld in artikel 4.

2. In afwijking van artikel 4 kan een producent of importeur, indien een mededeling als bedoeld in het eerste lid is goedgekeurd, volstaan met de mededeling dat hij uitvoering geeft aan de in artikel 2 bedoelde verplichting overeenkomstig die goedgekeurde mededeling.

#### **Artikel 8**

1. Onze Minister kan, indien de ontwikkelingen op het gebied van de technische mogelijkheden van verwijdering daartoe aanleiding geven, bij ministeriële regeling bepalen dat vóór een door hem aangegeven tijdstip door de producenten en importeurs opnieuw een mededeling dient te worden gedaan.

2. In geval van toepassing van het eerste lid, vervalt de goedkeuring van een eerder gedane mededeling op het in dat lid bedoelde tijdstip dan wel, indien vóór dat tijdstip een nieuwe mededeling is gedaan, op het tijdstip waarop door Onze Minister een beslissing inzake de mededeling, bedoeld in dat lid, is genomen.

#### **Artikel 9**

Dit besluit is niet van toepassing op personenwagenbanden die voor de inwerkingtreding van dit besluit zijn vrijgekomen.

#### **Artikel 10**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

#### **Artikel 11**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit verwijdering personenwagenbanden.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 13 juni 1995, nr. 111.

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

's-Gravenhage, 26 april 1995

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Margaretha de Boer

Uitgegeven de *elfde* mei 1995

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

## NOTA VAN TOELICHTING

### 1. Inleiding

Eind 1988 is de «Notitie inzake preventie en hergebruik van afvalstoffen» aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II 1988/89, 20 877, nrs. 1–2). In deze notitie zijn voor 29 afvalstromen taakstellingen opgenomen voor preventie en hergebruik in het jaar 2000. Eén van deze prioritaire afvalstromen is autobanden.

Ten aanzien van autobanden is een taakstelling opgenomen die inhoudt dat van de in het jaar 2000 jaarlijks vrijkomende banden 50% dient te worden hergebruikt en de resterende 50% dient te worden verbrand, waardoor de te storten hoeveelheid banden tot nul zal zijn gereduceerd.

Autobanden is een verzamelnaam voor verschillende soorten banden die jaarlijks in het afvalstadium terechtkomen: in totaal geschat op 65 500 ton autobanden, bestaande uit personenwagenbanden (28 000 ton/jaar), bedrijfswagenbanden (25 500 ton/jaar) en overige banden (12 000 ton/jaar). Onder deze laatste categorie valt een grote diversiteit aan banden uit de landbouw, industrie en dienstverlening. De totale hoeveelheid in het jaar 2000 vrijkomende banden wordt geschat op 70 000 ton, waarvan 35 000 ton personenwagenbanden.

Gebruikte autobanden komen vrij bij de vervanging door nieuwe banden en bij het buiten gebruik stellen van motorrijtuigen. De vrijkomende banden kunnen onderverdeeld worden naar karkassen en schrotbanden. Karkassen zijn nog geschikt (te maken) voor het oorspronkelijk doel; schrotbanden kunnen niet meer gebruikt worden als band voor het oorspronkelijke doel.

Veel gebruikte autobanden worden geëxporteerd voor direct hergebruik dan wel hergebruik als band na loopvlakvernieuwing. Daarnaast blijft er een hoeveelheid schrotbanden over die op een andere wijze verwijderd moet worden.

Het huidige hergebruik van autobanden in Nederland betreft voornamelijk bedrijfswagenbanden. De goed bruikbare karkassen van banden van vrachtwagens en bussen worden van een nieuw loopvlak voorzien door bandenvernieuwingsbedrijven. Loopvlakvernieuwing van personenwagenbanden is op dit moment in Nederland van weinig betekenis. In het algemeen kan worden gesteld dat de problematiek van de bedrijfswagenbanden op dit moment van marginale betekenis is, enerzijds door de loopvlakvernieuwing en anderzijds door het vrijwel volledige hergebruik van deze gebruikte banden. Het probleem doet zich vooral voor bij de na gebruik vrijkomende personenwagenbanden. Het onderhavige besluit is dan ook alleen gericht op personenwagenbanden.

Van 1989 tot 1991 is in het Project Autobanden door overheid, maatschappelijke organisaties, onderzoeksinstituten en bedrijfsleven gezamenlijk gewerkt aan het opstellen van het implementatieplan autobanden. Ten behoeve van dit project heeft het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne het Informatiedocument Autobanden (rapport nr. 738902003) in 1990 opgeleverd waarin feiten en cijfers over deze afvalstroom te vinden zijn.

Op 11 april 1991 is het implementatieplan autobanden door de betrokken organisaties (BOVAG, NVR, RAI, STIBA en VACO) aangeboden aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en vervolgens bij brief van 19 juni 1991 ter informatie aan de Tweede Kamer toegezonden.

In dit plan worden de maatregelen die leiden tot realisatie van de taakstelling aangegeven, alsmede de acties die in het kader van die maatregelen door verschillende betrokkenen zullen worden ondernomen. Het pakket aan maatregelen dat is vastgelegd in het implementatieplan,

gaat verder dan de in de «Notitie preventie en hergebruik van afvalstoffen» vastgelegde taakstelling en is erop gericht dat in het jaar 2000 meer dan 70% van de vrijkomende banden zal worden hergebruikt.

Bij de aanbidding van het implementatieplan aan de Tweede Kamer werd aangegeven dat het op prijs werd gesteld dat de betrokken organisaties in overleg met het departement zouden nagaan op welke wijze aan het implementatieplan een verplichtend karakter ten opzichte van de overheid kon worden gegeven. Dit is echter niet mogelijk gebleken. Conform het in het implementatieplan voorkomende eventualiteitenplan wordt nu een wettelijke verplichting voor alle producenten en importeurs geïntroduceerd om de banden die zij op de Nederlandse markt brengen, in te nemen aan het eind van de gebruiksfase en verder te verwijderen. Vervolgens is begin 1993 het branchedocument bandenrecycling uitgekomen. In dit branchedocument wordt uitgebreid ingegaan op de structuur van de branche en het door de branche te voeren milieubeleid. Tevens is een aantal factoren beschreven die van belangrijke invloed zijn op het hergebruik van banden. Door het wegvallen van de Oost-Europagrens is de afgelopen jaren de vraag naar gebruikte banden toegenomen. De komende jaren zal moeten blijken of het om een structurele afzetmarkt gaat. In het licht van de in het branchedocument genoemde percentages voor hergebruik zijn de oorspronkelijk aan het implementatieplan ontleende percentages aan een nadere beschouwing onderworpen en aangepast.

Tevens is sinds 1 januari 1995 Auto Recycling Nederland bv (ARN) operationeel. ARN is verantwoordelijk voor het realiseren van een hoog recyclingpercentage van materialen die bij de demontage van autowrakken vrijkomen. In de door hen opgezette verwijderingsstructuur worden banden van autowrakken meegenomen.

ARN heeft tevens plannen om de banden die vrijkomen bij vervanging (oud voor nieuw) mee te nemen in hun verwijderingsstructuur. Voor de realisatie van deze verwijderingsstructuur wordt het niet uitgesloten geacht dat de consument bij vervanging van zijn banden een bedrag voor de verwijdering hiervan moet betalen.

Daarnaast is begin 1994 door de branche de oprichting van de Stichting Band en Milieu aangekondigd. De stichting vertegenwoordigt circa 90% van de producenten en importeurs van autobanden. Het doel van de stichting is om als beheerder van de verwijderingsstructuur van afgedankte banden op te treden. De wijze waarop hieraan gestalte wordt gegeven is neergelegd in hun voorlopige «brancheplan van aanpak». De kern van het brancheplan is dat het inzamelen en be- en verwerken van banden door gecertificeerde inzamelaars zou moeten plaatsvinden. Ook in dit plan wordt ervan uitgegaan dat de consument om een bedrag voor de verwijdering van de banden kan worden gevraagd.

Naar aanleiding van de bovengeschetste ontwikkelingen is het ontwerp-besluit zoals dat is voorgepubliceerd in de Staatscourant op een aantal punten gewijzigd. Het besluit heeft tot doel een structurele oplossing te bieden voor de verwijdering van banden en de verwijdering niet afhankelijk te laten zijn van fluctuaties in de markt. Tevens geeft het besluit een stimulans tot een hoogwaardige verwerking van banden.

De opzet van het onderhavige besluit komt tegemoet aan de wensen van het bedrijfsleven om een flexibele en marktconforme aanpak mogelijk te maken. Het bedrijfsleven kan – binnen een aantal randvoorwaarden – zelf invulling geven aan de inname- en verdere verwijderingsplicht en op deze wijze rekening houden met de branche-specifieke situatie. Het staat hen vrij om deze verplichtingen gezamenlijk uit te voeren dan wel anderen in te schakelen voor de uitvoering.

## 2. Inhoud van de regeling

### 2.1. Algemeen

Zoals in het voorgaande is uiteengezet, spitst het probleem van de autobanden zich op dit moment toe op de personenwagenbanden. Wanneer zich ook bij de verwijdering van banden van andere categorieën van motorrijtuigen problemen zullen voordoen, zal bezien worden of dit besluit met die categorieën moet worden uitgebreid<sup>1</sup>.

Het besluit heeft alleen betrekking op banden die na de inwerking-treding van het besluit vrijkomen bij het vervangen en bij het verwerken van autowrakken. De grootste hoeveelheid komt vrij bij de banden-vervanging in garages en bandenservicebedrijven. Daarnaast komt echter een aanzienlijke hoeveelheid banden vrij bij bedrijven die zich met het bewerken, verwerken en vernietigen van autowrakken bezighouden.

De keuze om de reikwijdte van het besluit te beperken tot de bovengenoemde categorieën van banden is gedaan omdat er sprake is van een «historische voorraad», die gevormd wordt door verschillende toepassingen van gebruikte banden in de landbouw, beroepsvaart, recreatie, etc. en door opslag op verschillende plaatsen in het binnen- en buitenland. Deze banden vallen op deze wijze niet onder de werking van dit besluit. Het betreft overigens een kleine hoeveelheid banden die niet goed in het onderhavige besluit is mee te nemen. Het realiseren van een milieu-verantwoorde verwijdering van deze banden is de verantwoordelijkheid van degene die zich van deze banden wil ontdoen. Als vangnet blijven de gemeenten en/of provincies zorg dragen voor de verwijdering van deze restcategorie van banden. Het is overigens niet ondenkbaar dat in het plan van de branche-organisaties deze zogenaamde «bezemfunctie» wordt meegenomen.

Nieuwe banden worden langs verschillende kanalen op de Nederlandse markt gebracht. In de eerste plaats is tussen de 25% en 30% banden gemonteerd aan nieuwe personenwagens. Deze banden worden door de producenten en importeurs van personenwagens in Nederland op de markt gebracht. In de tweede plaats kan gedacht worden aan een in Nederland gevestigde fabrikant, een in Nederland gevestigd verkoopkantoor, een officiële merk-importeur van een buitenlandse fabrikant of een internationale groothandel van banden. In de derde plaats wordt tussen de 20% en 30% van de nieuwe banden ingevoerd buiten de officiële importkanalen om, de zg. parallelimporteurs.

De inname- en verdere verwijderingsplicht is gelegd op al deze categorieën van producenten en importeurs. Ten aanzien van de parallelimporteurs moet worden opgemerkt dat deze groep soms moeilijk te achterhalen is. Desondanks vallen zij onder de werking van dit besluit en zal de handhaving van het besluit ook op deze parallelimport betrekking hebben.

In het besluit is in artikel 2 voor producenten en importeurs de verplichting opgenomen om banden die na gebruik vrijkomen in te nemen en verder te verwijderen. Het gaat hierbij om één producent en ongeveer 40 importeurs van banden en om één producent en ongeveer 45 importeurs van personenwagens.

Een producent of importeur is verplicht alle banden van het merk dat door hem op de markt wordt gebracht, in te nemen en verder te verwijderen. Hij zal moeten aangeven hoe hij de inname en verdere verwijdering van de door hem op de markt gebrachte banden ziet. Dit betekent dat ook parallelimporteurs verantwoordelijk zijn voor de door hen op de markt gebrachte banden.

Een soortgelijke inname- en verdere verwijderingsplicht is gelegd op de producenten en importeurs van personenwagens en aanhangwagens.

<sup>1</sup> Waar verder in deze toelichting gesproken wordt over banden, heeft dit alleen betrekking op personenwagenbanden.

Hierbij is echter geen relatie gelegd met de door hen op de markt gebrachte merken van banden, maar met de hoeveelheid banden die met die nieuwe personenwagens of aanhangwagens jaarlijks op de markt wordt gebracht. Zij zijn verplicht banden in te nemen en verder te verwijderen tot ten hoogste de hoeveelheid die met de nieuwe personenwagens en aanhangwagens jaarlijks op de markt wordt gebracht.

De wijze waarop producenten en importeurs de banden inzamelen en verder verwijderen moet worden neergelegd in een mededeling waaraan de minister zijn goedkeuring moet hechten. De elementen die een dergelijke mededeling moet bevatten, zijn in artikel 4, tweede lid, van het besluit neergelegd. Het gaat hierbij o.a. om percentages van inzameling, bewerking en verwerking van banden.

De beschrijving hiervan kan in de vorm van een soort verwijderingsplan per producent of importeur plaatsvinden. Vanzelfsprekend kunnen de producenten en importeurs bij het opstellen van een dergelijk verwijderingsplan ook samenwerken of zelfs komen met een gezamenlijk verwijderingsplan. Producenten en importeurs kunnen dan ook gezamenlijk een mededeling doen waarin zij aangeven op welke wijze zij uitvoering gaan geven aan de inname- en verdere verwijderingsplicht. Indien deze mededeling door de minister wordt goedgekeurd, kunnen nieuw op de markt komende producenten of importeurs een mededeling doen waarin zij aangeven zich te willen aansluiten bij deze verwijderingsstructuur. Een dergelijke mededeling behoeft geen goedkeuring van de minister. Het verdient aanbeveling in een vroegtijdig stadium overleg te voeren met de minister over het in te dienen plan.

De mededeling moet binnen acht weken door de minister worden goedgekeurd. De minister kan binnen deze acht weken bepalen dat de beslissing op de mededeling wordt verdaagd met nogmaals acht weken. Zolang de mededeling niet is goedgekeurd, zijn de producenten en importeurs conform artikel 6 verplicht de banden in te nemen en te bewaren. Zij kunnen de ingenomen banden dan niet verder verwijderen.

Door deze opzet van het besluit hebben producenten en importeurs een grote mate van vrijheid om zelf aan te geven op welke wijze zij de verwijdering van hun banden in het afvalstadium gestalte willen geven en welke taakstellingen zij daarbij willen realiseren.

Mochten zich nieuwe technologische ontwikkelingen voordoen die om een bijstelling van de goedgekeurde mededeling vragen, dan kan bij ministeriële regeling worden bepaald dat opnieuw een mededeling moet worden ingediend. Van deze bevoegdheid zal niet lichtvaardig gebruik worden gemaakt. Alvorens tot een dergelijke regeling zal worden overgegaan, zal overleg met de betrokkenen plaatsvinden.

Het besluit heeft blijkens artikel 9 alleen betrekking op de banden die vrijkomen na inwerkingtreding van dit besluit. Dit is gebeurd om te voorkomen dat de producenten en importeurs worden geconfronteerd met voorraadvorming die is ontstaan voor de inwerkingtreding van dit besluit of import van gebruikte banden.

Indien na enige tijd blijkt dat geen lekvrije inzameling van banden wordt gerealiseerd, zal overwogen worden alsnog een retourpremieregeling (gebaseerd op artikel 15.32 van de Wet milieubeheer) in te stellen. Dit houdt in dat de consument bij omwisseling van zijn oude band een retourpremie ontvangt. In dat geval zal het onderhavige besluit worden gewijzigd.

## *2.2. Inname- en verdere verwijderingsplicht*

Als eerste schakel in de keten van na gebruik vrijkomende banden is in artikel 3 een innameplicht gelegd op degene die banden ter beschikking



stelt aan de gebruikers/consumenten en op degene die een inrichting exploiteert bestemd tot het bewerken en verwerken van autowrakken.

Voor wat betreft de eerste categorie gaat het om circa 7700 garages en bandenservicebedrijven. Deze bedrijven zijn verplicht de aan hun aangeboden banden die vrijkomen bij het verwisselen van banden («oud voor nieuw») in te nemen. De verplichting om banden in te nemen heeft niet alleen betrekking op de door het betreffende bedrijf verkochte merken, maar op alle merken banden. Er is derhalve in deze schakel niet gekozen voor een systeem waarbij de gebruiker/consument zijn banden van een bepaald merk alleen kan inleveren bij de verkoper van dat merk.

In de beide in paragraaf 1 beschreven verwijderingsstructuren voor banden wordt ervan uitgegaan dat de gebruiker/consument bij het zich ontdoen van de banden een bepaald bedrag in rekening mag worden gebracht. De beoordeling van een dergelijke verwijderingsstructuur moet plaatsvinden in het licht van het realiseren van een lekvrije verwijdering van banden. Het vervangen van banden vindt vrijwel altijd in garages of bandenservicebedrijven plaats. Dit hangt samen met het feit dat voor het vervangen speciale apparatuur nodig is. Het is in deze situatie onwaarschijnlijk dat consumenten hun oude banden mee naar huis zullen nemen of zich anderszins van deze banden zullen ontdoen. Daarom is in het onderhavige besluit afgezien van het voorschrijven van een inname «om niet». Hierbij moet worden opgemerkt dat degene die de band verwisselt, wel een reëel bedrag in rekening moet brengen. Indien blijkt dat de lekvrije inzameling in gevaar komt, zal overwogen worden om een retourpremieregeling in te stellen.

Voor wat betreft de tweede categorie, de be- en verwerkers van autowrakken, gaat het om circa 900 bedrijven. Ook voor deze categorie van bedrijven geldt dat zij verplicht zijn de autowrakken, waaraan banden gemonteerd zijn (inclusief reserveband), in te nemen. Voor autowrakken is immers via de verwijderingsbijdrage voor auto's reeds betaald voor de verwijdering. In de verwijderingsbijdrage die bij de aanschaf van een nieuwe auto wordt betaald, zijn ook de verwijderingskosten van de banden verdisconteerd.

Die autodemontagebedrijven die een contract hebben met Auto Recycling Nederland BV, zijn verplicht de autowrakken met een Nederlands kenteken, inclusief banden, ten minste om niet van de consument in te nemen.

Producenten en importeurs dienen er vervolgens zorg voor te dragen dat de afgedankte banden worden ingezameld en verder verwijderd. Daartoe moeten zij binnen dertien weken nadat het besluit in werking is getreden aan de minister meedelen op welke wijze zij hieraan gestalte zullen geven. In artikel 4, tweede lid, is aangegeven welke onderwerpen in ieder geval aan de orde moeten komen:

A. de wijze waarop de inname van de personenwagenbanden plaatsvindt alsmede de daarbij te verwezenlijken inzamelpercentages.

Producenten en importeurs moeten in hun mededeling aangeven op welke wijze zij de banden die na gebruik of demontage vrijkomen, gaan innemen. Met de betrokken bedrijven en de huidige inzamelaars, zullen afspraken gemaakt moeten worden over de wijze van inzamelen.

B. welk percentage van de ingenomen banden als produkt wordt hergebruikt.

Een gedeelte van de afgedankte banden zal geschikt zijn voor «een tweede leven». Hierbij moet gedacht worden aan de verkoop voor hergebruik als band en hergebruik als band na loopvlakvernieuwing.

Hiertoe zal eerst een selectie gemaakt moeten worden op geschiktheid voor produkthergebruik.

Producenten en importeurs wordt gevraagd aan te geven hoe het traject van produkthergebruik (selectie en realisering van produkthergebruik) georganiseerd wordt en welke percentages produkthergebruik ze zullen realiseren. Hierbij moet worden gestreefd naar een percentage van ten minste 60%. Het is mogelijk dat nieuwe technieken worden ontwikkeld die een ander percentage produkthergebruik tot gevolg kunnen hebben. In de mededeling zullen producenten/importeurs moeten onderbouwen welk percentage produkthergebruik zij willen realiseren. Hierbij kunnen zij beargumenteerd afwijken van het percentage van 60.

C. welk percentage van de ingenomen banden als materiaal wordt hergebruikt.

Komen banden niet in aanmerking voor produkthergebruik, dan zullen de materialen zoveel mogelijk gescheiden en gesorteerd moeten worden, waardoor de afzet ten behoeve van materiaalhergebruik mogelijk wordt. Onder materiaalhergebruik wordt verstaan het na een be- of verwerking van de band wederom gebruiken van de daaruit resulterende materialen voor dezelfde of een andere functie als waarvoor zij oorspronkelijk waren bestemd. Het gaat hierbij bv. om het hergebruik als secundaire grondstof na granuleren of regenereren.

Van producenten en importeurs wordt gevraagd aan te geven op welke wijze het hergebruik van materialen wordt vormgegeven en welke percentages van hergebruik gerealiseerd zullen worden.

Gezien de huidige stand van zaken met betrekking tot materiaalhergebruik zal hierbij gestreefd moet worden naar een percentage van 20%. Ook hiervoor geldt dat bij een goed onderbouwde argumentatie kan worden afgeweken van deze 20%. Indien een hoger percentage wordt gerealiseerd bij produkthergebruik, daalt het percentage voor materiaalhergebruik. Dit betekent echter niet dat een hoger percentage banden kan worden verbrand met energierecuperatie.

D. welk percentage van de resterende ingenomen banden anderszins wordt verwijderd en de wijze waarop dit gebeurt.

Ondanks het streven naar een zo hoog mogelijk percentage van herverwerking zal er toch een aantal banden resteren.

Producenten en importeurs wordt gevraagd aan te geven hoeveel banden resteren en op welke wijze deze zullen worden verwijderd. Bij voorkeur moeten deze banden worden verbrand met hoge energierecuperatie. Vanwege de milieuhygiënische bezwaren tegen het storten van afvalstoffen en om het hergebruik van produkten en materialen te bevorderen zal tegelijkertijd met de inwerkingtreding van het onderhavige besluit het Besluit stortverbod afvalstoffen in werking treden. In dat besluit is een stortverbod voor autobanden opgenomen.

E. de wijze van financiering van de verwijderingsstructuur

Producenten en importeurs zijn verantwoordelijk voor een lekvrije inzameling en een milieuhygiënisch verantwoorde wijze van verwijdering van personenwagenbanden. Aan de minister moet worden meegedeeld hoe zij de verwijderingsstructuur gaan financieren. De kosten kunnen bestaan uit kosten voor: inzameling, opslag, transport en verdere verwijdering.

Bij de financiering moet een onderscheid gemaakt worden tussen banden die vrijkomen bij het vervangen en banden afkomstig van autowrakken. Voor de financiering van de verwijderingsstructuur van banden die vrijkomen bij het vervangen, kunnen de producenten en

importeurs gebruik maken van het instrument van de verwijderingsbijdrage, zoals dat is ingevoegd bij de wijziging van de Wet milieubeheer (verwijderingsbijdragen). Op deze wijze worden de verwijderingskosten reeds bij de aanschaf van een nieuwe band verdisconteerd. Daarnaast is het mogelijk dat de gebruiker/consument bij het ontdoen van zijn banden een bepaald bedrag door de garagehouder/bandenservicebedrijf in rekening wordt gebracht.

Ten behoeve van de financiering van de verwijdering van autowrakken geldt sinds 1 januari 1995 een verwijderingsbijdrage die door de minister algemeen verbindend is verklaard. De verwijderingsbijdrage die door de consument bij de aanschaf van een nieuwe auto wordt betaald, bevat ook de kosten van de verwijdering van de gebruikte banden.

F. de maatregelen die zijn of worden getroffen in geval van een tijdelijke stagnatie bij de onder a tot en met d genoemde onderwerpen.

Er kan zich een situatie voordoen dat er een stagnatie optreedt in bijvoorbeeld de inzamelcapaciteit, verwerkingscapaciteit, afzetmogelijkheden (stagnatie export) e.d.. Continuïteit van de afvalverwijdering is een belangrijk uitgangspunt in het afvalstoffenbeleid. Voorkomen moet worden dat het afval op diffuse wijze vrijkomt of dat er geen verwerkingscapaciteit is. Producenten en importeurs wordt gevraagd aan te geven welke voorzieningen zij treffen om hierin te voorzien. Mogelijkheden op dit gebied zijn bijvoorbeeld het maken van afspraken met meerdere verwerkers, zodat er geen groot «gat» ontstaat als er een verwerker afvalt of het creëren van (tijdelijke) opslagmogelijkheden van banden tot het moment dat er voldoende verwerkingscapaciteit of afzetmogelijkheden zijn ontstaan.

G. de maatregelen die zijn of worden getroffen om de inname en verdere verwijdering zeker te stellen in geval een producent of importeur ophoudt met het in Nederland op de markt brengen van personenwagenbanden

Het kan voorkomen dat een producent/importeur zijn activiteiten staakt. Voorkomen moet worden dat in dat geval geen inname en verdere verwijdering geregeld is voor de banden die op dat moment nog op de markt zijn.

Producenten en importeurs wordt gevraagd aan te geven welke voorzieningen getroffen worden om ervoor zorg te dragen dat de banden waarvan de producenten en importeurs niet meer bestaan, toch verwijderd kunnen worden. Het kan zijn dat hierover afspraken gemaakt worden tussen producenten en importeurs. Hierbij kan tevens gedacht worden aan het algemeen verbindend verklaren van een verwijderingsbijdrage voor dat produkt. Uit het fonds dat door de verwijderingsbijdrage wordt gevoed kan dan de verwijdering van de banden waarvan de producent of importeur niet meer in Nederland actief is of in het geheel is opgehouden te bestaan, betaald worden.

H. het meet- en monitoringsysteem.

Onder monitoring wordt verstaan het op geregelde wijze verkrijgen, bewerken en registreren van de gegevens die nodig zijn om de ontwikkelingen en het verloop van de verwijderingsactiviteiten zoals onder A t/m G beschreven, te volgen. Het is noodzakelijk om hiertoe een adequaat registratie- en controlesysteem te ontwikkelen, dat zich zowel richt op het financiële verkeer als op materiële input en output in termen van bijvoorbeeld aantal ingezamelde banden.

Het meet- en monitoringsysteem dient ten minste de volgende elementen te bevatten: het aantal geproduceerde en geïmporteerde banden in een bepaalde periode, het aantal banden dat daarvan op de

Nederlandse markt wordt gebracht, het aantal banden dat na gebruik vrijkomt, de hoeveelheid ingezamelde banden en de daarmee gepaard gaande geldstroom en de hoeveelheden banden die op de verschillende wijzen verder worden verwijderd. Op basis van het meet- en monitoring-systeem moet ook zijn na te gaan hoe de geldstromen lopen, vanaf de consument tot de producent. Hierbij moet ook het bedrag dat een garagehouder of bandenservicebedrijf bij de vervanging van een band kan vragen gemeten en gemonitord worden.

Jaarlijks vóór 1 juli moet een producent of importeur op grond van artikel 5 in een verslag aangeven op welke wijze hij uitvoering heeft gegeven aan de op hem rustende verplichtingen. Hierbij zullen de verschillende hierboven genoemde onderwerpen aan de orde moeten komen. Gelet op de verwachte inwerkingtredingsdatum van het besluit (1 augustus 1995) en de termijnen die gelden voor de indiening en goedkeuring van de mededeling behoeft het eerste verslag pas uiterlijk 30 juni 1997 te worden ingediend.

### *2.3. Goedkeuring minister*

Binnen dertien weken nadat de verplichtingen uit het besluit van toepassing zijn geworden, zal de betreffende producent/importeur aan de minister de in paragraaf 2.2 omschreven mededeling moeten doen. Deze mededeling kan plaatsvinden door het overleggen van een individueel of gezamenlijk verwijderingsplan. De producent/importeur mag pas tot uitvoering overgaan van hetgeen hij in zijn mededeling heeft aangegeven, nadat de mededeling is goedgekeurd door de minister. Indien een nieuw op de markt komende producent/importeur in zijn mededeling aangeeft dat hij zich aansluit bij een eerder goedgekeurde, gezamenlijke mededeling, kan de goedkeuring achterwege blijven. Het verdient aanbeveling om voor de indiening van een gezamenlijke mededeling alvast overleg te voeren met de minister.

De minister neemt in principe binnen acht weken een beslissing over de goedkeuring. Deze termijn kan hij binnen die acht weken met ten hoogste acht weken doen verlengen. De noodzaak hiertoe kan zich bijvoorbeeld voordoen, wanneer in een bepaalde periode veel per individuele producent/importeur opgestelde mededelingen zullen worden gedaan. Bij de goedkeuring van de mededelingen worden de regels van de Algemene wet bestuursrecht in acht genomen.

De mededeling zal worden getoetst aan een aantal criteria.

Ten eerste zal de mededeling getoetst worden aan de uitgangspunten van het afvalstoffenbeleid, zoals deze zijn vastgelegd in de brief van 19 oktober 1990 (Kamerstukken II 1990/91, 21 137, nr. 49) over de producentenverantwoordelijkheid en in artikel 10.1 van de Wet milieubeheer.

Ten tweede zal de mededeling getoetst worden aan de taakstellingen ten aanzien van preventie en hergebruik, zoals die zijn vastgelegd in de Notitie preventie en hergebruik van afvalstoffen en in het Nationaal Milieubeleidsplan (Kamerstukken II 1988/89, 21 137, nrs. 1-2).

Ten derde zal een toetsing plaatsvinden aan de taakstellingen die zijn neergelegd in het «implementatieplan autobanden» en het «branche-document bandenrecycling». In deze twee documenten is aangegeven dat de taakstellingen die in de «Notitie preventie en hergebruik van afvalstoffen» zijn neergelegd ruimschoots kunnen worden gehaald. Bij de toetsing van de mededeling wordt van deze strengere taakstellingen uitgegaan.

Tot slot is bij de toetsing voorts het volgende van belang. Indien producenten en importeurs een gezamenlijk inname- en verwijderings-systeem opzetten dan zullen in dat verband doorgaans afspraken nodig zijn. Deze kunnen ertoe leiden dat sprake is van een mededingings-

regeling in de zin van de Wet economische mededinging. Een mededeling die verwijst naar een gezamenlijk systeem, zal geen goedkeuring krijgen, indien duidelijk is dat afspraken zijn of worden gemaakt die strijd opleveren met het nationale en/of Europese mededingingsrecht. Strijd met het mededingingsrecht kan bijvoorbeeld ontstaan, indien deelname aan een verwijderingssysteem niet aan een ieder is toegestaan of het feitelijk niet meer mogelijk is banden in Nederland te importeren of te verhandelen zonder dat men zich aansluit bij een door enkele private ondernemingen opgezet systeem. Indien een systeem strijd met het mededingingsrecht oplevert, is de Nederlandse overheid verplicht goedkeuring te onthouden, gelet op de artikelen 3, onder f, 5 en 85 van het EG-verdrag. In andere gevallen zal bij gezamenlijke verwijderings-systemen de goedkeuring geschieden onder het voorbehoud dat geen met het mededingingsbeleid strijdige regelingen ontstaan. Producenten en importeurs zullen hiermee rekening moeten houden bij het opstellen en uitwerken van gezamenlijke verwijderingssystemen.

Vrijwel alle toetsingselementen van paragraaf 2.2 zijn reeds bij de totstandkoming van de bovengenoemde documenten in beschouwing genomen en verwerkt. Tevens is de minister nauw bij de totstandkoming van deze mededelingen betrokken. Het ligt in de verwachting dat de goedkeuring door de minister, zeker bij een gezamenlijke aanpak, niet al te veel tijd zal kosten. Wanneer de toetsing aan deze elementen moet leiden tot de conclusie dat de mededeling op een aantal belangrijke punten niet voldoet, is niet uitgesloten dat geen goedkeuring aan de mededeling gegeven zal worden. In dit verband wordt erop gewezen dat, zolang de goedkeuring niet is verkregen, de producent/importeur wel verplicht is ervoor zorg te dragen dat de door hem op de markt gebrachte banden in het afvalstadium worden ingenomen en bewaard.

De toetsing door de minister kan er toe leiden dat aan de goedkeuring van de mededeling bepaalde voorschriften of beperkingen verbonden worden. Deze voorschriften of beperkingen kunnen onder andere betrekking hebben op het realiseren van bepaalde verwijderingspercentages of het overleggen van bepaalde nadere onderzoeksgegevens. Tevens kan de minister een termijn bepalen waarvoor de mededeling geldt.

Tegen de beslissing van de minister kan op grond van artikel 20.1 van de Wet milieubeheer beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alvorens beroep in te stellen dient in beginsel eerst een bezwaarschrift te worden ingediend bij het orgaan dat de beschikking heeft afgegeven, in casu de minister. De procedure voor de indiening en behandeling van dit bezwaarschrift is geregeld in de afdelingen 7.1 en 7.2. van de Algemene wet bestuursrecht. Indien de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht zou worden gevolgd, kan de indiening van een bezwaarschrift achterwege blijven.

### **3. Internationale aspecten**

Begin 1991 is in Brussel op initiatief van de Commissie van de Europese Gemeenschap een Europees project Autobanden gestart, gericht op het tot stand brengen van een communautair beleid met betrekking tot preventie en hergebruik van de afvalstroom autobanden. De inbreng vanuit Nederland was gebaseerd op het onderhavige besluit en op het implementatieplan autobanden, waarbij ernaar werd gestreefd de hierin vastgelegde verplichtingen en strategie zo goed mogelijk in te bedden in de communautaire aanpak. Het project is inmiddels afgerond en de resultaten zijn aangeboden aan de Commissie.

In «Towards Sustainability», het vijfde actieprogramma van de

Europese Gemeenschap (COM (92)23), gericht op milieu en duurzame ontwikkeling, is opgenomen dat het essentieel is dat ondernemers zich meer bewust worden van de afvalfase van hun produkt en hun verantwoordelijkheid accepteren voor dit afval. Door de Europese bandenfabrikanten, verenigd in de BLIC, is begin 1992 een document aan de Commissie voorgelegd, waarin zij hun betrokkenheid bevestigen bij het vinden van mogelijke oplossingen op het gebied van preventie, bandenvernieuwing, recycling, verbranden met energierecuperatie en storten.

In diverse landen wordt gewerkt aan regelingen met betrekking tot autobanden. In Zweden is sinds oktober 1994 een regeling van kracht waarin producenten, importeurs en handelaren van autobanden verantwoordelijk zijn voor een milieuhygiënisch verantwoorde verwijdering van autobanden. De betrokken partijen hebben hiertoe zelf een verwijderingssysteem opgezet.

Het ontwerp-besluit is bij brief van 4 januari 1994 overeenkomstig het Akkoord van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 5 maart 1973 inzake maatregelen ter bescherming van het milieu (PbEG C9 van 15 maart 1973) bij de Commissie genotificeerd.

Zoals uit het bovenstaande blijkt, is in EU-verband nog geen regeling terzake opgesteld. Wel is het onderhavige besluit getoetst aan de algemene eisen die door het EG-verdrag en de jurisprudentie van het Hof van Justitie der Europese Gemeenschappen aan een nationale regeling worden gesteld. Met name de artikelen 30 e.v. van het EG-verdrag (vrije verkeer van goederen) zijn van belang.

Bij het ontbreken van een gemeenschappelijke regeling voor autobanden wordt gekeken of er sprake is van een handelsregeling die het vrije verkeer in de gemeenschap rechtstreeks of potentieel kan belemmeren. Aan het besluit worden de volgende eisen gesteld: de regeling dient in het belang van de bescherming van het milieu te zijn, niet te discrimineren naar herkomst, niet disproportioneel en niet onnodig handelsbelemmerend te zijn. Aan deze eisen wordt voldaan. De regeling is in de eerste plaats ingegeven door de ruimtelijke en milieuhygiënische problemen die er zijn bij de huidige verwijdering van banden. Daarnaast is een milieuhygiënisch verantwoorde verwijdering van banden mogelijk. De opzet van de regeling is zodanig dat deze niet discrimineert naar herkomst van de banden. Zij heeft betrekking op zowel hier geproduceerde als geïmporteerde banden. Tevens is de regeling niet disproportioneel en onnodig handelsbelemmerend. Zoals uit de inleiding blijkt, heeft uitgebreid overleg met de betrokken producenten en importeurs plaatsgevonden. Bij de keuze van de in te zetten instrumenten is grote terughoudendheid betracht en is aan de betrokkenen veel vrijheid gelaten om de verantwoordelijkheden op eigen wijze in te vullen. De regeling biedt voldoende ruimte voor producenten en importeurs om hun eigen verwijderingsstructuur voor banden op te zetten. Het gekozen instrument gesteld tegenover de milieuhygiënische problemen die ontstaan bij de huidige verwijdering van banden, maakt de regeling niet disproportioneel.

Bij de overbrenging van afvalstoffen tussen landen moet rekening gehouden worden met de verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 1 februari 1993 betreffende het toezicht en de controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap (PbEG L30). Deze verordening bevat regels ten aanzien van het grensoverschrijdend transport van afvalstoffen. Daarnaast bevat de verordening een aantal verbodsbepalingen. De verordening is niet van toepassing op de overbrenging van afvalstoffen die bestemd zijn voor nuttige toepassing en die in bijlage II (groene lijst) van de verordening staan vermeld. Banden komen voor op deze zogenaamde groene lijst van de verordening. De na gebruik vrijkomende

banden, bestemd voor een nuttige toepassing kunnen dan ook vrij binnen de EU en naar OESO-landen worden overgebracht. Bij het transport binnen de EU moet overigens wel bepaalde informatie bij het transport aanwezig zijn.

#### **4. Controle en handhaving**

Bij de controle en handhaving van het besluit kan gebruik worden gemaakt van het instrumentarium van hoofdstuk 18 van de Wet milieubeheer en het instrumentarium van de Wet op de economische delicten. Het gaat hierbij om zowel bestuursrechtelijke (dwangsom en bestuursdwang) als strafrechtelijke handhavingsmiddelen. Voor zover het de bestuursrechtelijke handhaving betreft is de minister het bevoegde gezag, in casu de Inspectie van de Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu.

Bij de controle en handhaving kan onder andere gebruik worden gemaakt van gegevens die zijn neergelegd in de mededeling en het jaarlijkse verslag. Tevens zijn producenten en importeurs verplicht een meet- en monitoringsysteem op te zetten. Om een dergelijk systeem goed te kunnen laten werken, is het noodzakelijk gegevens te registreren. Ook van deze gegevens kan bij de controle gebruik worden gemaakt.

In het besluit wordt de opzet en uitvoering van een verwijderingsstructuur voor gebruikte banden overgelaten aan de branche. In artikel 4, tweede lid, is een aantal randvoorwaarden opgenomen die producenten en importeurs hierbij in acht moeten nemen. Dit betekent dat de producenten en importeurs verantwoordelijk zijn voor een juiste uitvoering van de verplichtingen uit het besluit.

Het toezicht op de naleving zal zich primair richten op de producenten en importeurs van banden en van personenwagens. Bij garagebedrijven is sprake van inlevering van een oude band op het moment van aanschaf van een nieuwe band. Mede door de mogelijkheid voor de garagehouder om een bedrag bij afdanking in rekening te brengen, lijkt het onwaarschijnlijk dat consumenten niet de mogelijkheid wordt geboden om hun banden in te leveren. Indien dit toch het geval is, kunnen zij dit melden bij de Inspectie.

De handhaving zal in eerste instantie gericht zijn op de mededeling. Het zal hierbij gaan om de volgende vragen:

1. Is de mededeling binnen de gegeven termijn van dertien weken gedaan? Aangezien de groep van producenten en importeurs bekend is, is een overtreding relatief gemakkelijk te constateren en aan te pakken.
2. Worden de gebruikte banden ingenomen en bewaard op het moment dat de mededeling (nog) niet door de minister is goedgekeurd of is afgekeurd? Bij controle zal eerst een antwoord op de eerste vraag gegeven moeten worden. Vervolgens wordt fysiek en boekhoudkundig gecontroleerd wat met de ingezamelde banden is gebeurd.
3. Geschiedt de uitvoering van het besluit overeenkomstig hetgeen de producent of importeur in zijn goedgekeurde mededeling heeft neergelegd?

#### **5. Financiële aspecten**

In de huidige situatie vragen de meeste garagehouders een bedrag voor de verwijdering van de afgedankte band. De inwerkingtreding van het onderhavige besluit behoeft hierin geen verandering te brengen. Indien producenten en importeurs gezamenlijk een verwijderingssysteem opzetten, is het waarschijnlijk dat het bedrag dat thans wordt betaald, omlaag gaat.

De kosten van de producenten en importeurs zullen bestaan uit de inzamelingskosten en de kosten van verdere verwijdering van de

ingenomen banden. Aangezien deze kosten door iedere producent/ importeur gemaakt moeten worden, is het niet te verwachten dat de onderlinge concurrentiepositie daardoor beïnvloed zal worden.

De verwijdering van banden bij de demontage van autowrakken zal worden gefinancierd uit de verwijderingsbijdrage autowrakken. Uit voorlopige berekeningen van de Stichting Band en Milieu blijkt dat de kosten voor inzameling en verdere verwijdering van banden uit de vervangingsmarkt in de orde liggen van f 0,50 tot f 1.00 per ingezamelde band.

Tevens bestaat de mogelijkheid dat de financiering van de kosten geheel of gedeeltelijk zal plaatsvinden via een verhoging van de nieuwprijs van een band. In dat geval betaalt de consument in beginsel de kosten van verwijdering reeds bij de aanschaf van een nieuwe band en niet op het moment van afdanking. Het verdisconteren van de verwijderingskosten in de nieuwprijs van het produkt is geheel in lijn met hetgeen in de brief van 19 oktober 1990 aan de Tweede Kamer is opgemerkt over de doorberekening van deze kosten van een produkt in de afvalfase.

## **6. Inspraak- en adviesronde**

Het ontwerp-besluit verwijdering personenwagenbanden is op 24 november 1993 in de Staatscourant gepubliceerd. Tegelijkertijd is het ontwerp-besluit toegestuurd aan de Raad voor het milieubeheer, de Tweede Kamer en Eerste Kamer en diverse instanties. Naar aanleiding van deze inspraak- en adviesronde zijn de volgende reacties ontvangen.

De Raad voor het milieubeheer heeft bij brief van 29 november 1993 laten weten geen advies uit te brengen, gezien de gewijzigde taakstelling van de raad.

De provincie Noord-Holland wijst in haar reactie op de in het besluit opgenomen afgifteverplichtingen en het verbod om afvalstoffen af te geven aan een ander tenzij deze in het bezit is van een geldige vergunning. De afgifteverplichtingen maken geen onderdeel meer uit van het besluit, maar degene die afvalstoffen inzamelt moet inderdaad over een geldige vergunning beschikken. Een tweede punt waar op wordt gewezen is de relatie tussen het besluit en de rol van de provincies bij ontheffing- en vergunningverlening waarbij o.a. getoetst wordt op doelmatigheid.

Het onderhavige besluit legt de verantwoordelijkheid voor een efficiënte en doelmatige verwijderingsstructuur bij de producenten en importeurs. Zij worden geacht invulling te geven aan deze efficiënte en doelmatige verwijderingsstructuur. Dit zou betekenen dat provincies de volgende elementen van doelmatigheid: capaciteit van verwijderingsinrichtingen en de spreiding van deze inrichtingen, marginaal kunnen toetsen.

Om aansluiting te zoeken bij het provinciale afvalstoffenbeleid ligt het in de bedoeling om met de provincies in gezamenlijk verband te overleggen over de door producenten en importeurs ingestuurde plannen. Bij het opstellen van de provinciale milieuverordening kunnen de provincies rekening houden met hetgeen in het besluit en de plannen is neergelegd. De door de minister goedgekeurde mededelingen kunnen door de provincie als toetsingskader worden gebruikt voor de ontheffing- en vergunningverlening. De provincie behoeft de bovengenoemde punten van doelmatigheid slechts marginaal te toetsen.

De Stichting Band en Milieu heeft als reactie op het besluit een eigen branche-plan van aanpak gepresenteerd en pleit daarbij voor ondersteunende regelgeving door de rijksoverheid. Tevens verzoekt de stichting de rijksoverheid een bemiddelende rol te spelen tussen de provincies en de Stichting. Zoals reeds eerder is vermeld, biedt het besluit voldoende ruimte voor de branche om haar eigen verwijderingsplannen uit te voeren.



De Auto Recycling Nederland bv heeft geen directe reactie op het besluit gegeven, maar vraagt in een brief om uitstel totdat haar eigen plan gereed is. Ook hierbij kan worden opgemerkt dat het besluit voldoende ruimte biedt om binnen de gestelde randvoorwaarden eigen plannen uit te voeren.

De onderneming Kwik-Fit stelt in haar reactie dat de voorgestelde verwijderingsstructuur, met name door de extra kosten, ondoorzichtig is. In de huidige opzet van het besluit moeten de producenten en importeurs in hun plan aangeven hoe de verwijderingsstructuur eruit ziet; de wijze van financiering maakt daar een onderdeel van uit.

Naar aanleiding van bovengenoemde reacties en het overleg met de branche-organisaties is het ontwerp-besluit op een aantal punten aangepast. De huidige opzet van het besluit geeft de branche-organisaties voldoende ruimte om hun eigen verwijderingsstructuur op te zetten en komt zo aan de wensen van deze organisaties tegemoet.

## **7. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1*

In het algemene gedeelte van de toelichting is er reeds op gewezen dat het besluit alleen betrekking heeft op personenwagenbanden. Blijkens de in artikel 1 opgenomen definities gaat het om de banden van personen- en bedrijfsauto's en soortgelijke banden van aanhangwagens, caravans, etc. Uit deze omschrijving volgt dat bijvoorbeeld de banden van vrachtwagens, autobussen, fietsen, bromfietsen en motorfietsen niet onder dit besluit vallen.

Tevens zijn definities opgenomen van de begrippen producent en importeur. Het gaat hierbij niet alleen om producenten en importeurs van banden, maar ook om de producenten en importeurs van motorrijtuigen en aanhangwagens waaraan banden zijn gemonteerd, inclusief de reserveband.

Onder importeur wordt verstaan degene die banden in Nederland invoert en aan een ander ter beschikking stelt. Ook een handelaar die een partij banden rechtstreeks uit het buitenland haalt en hier verkoopt, wordt als importeur beschouwd.

### *Artikel 2*

Uit het gebruik van de term verwijderen in hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer (zie met name artikel 10.3, tweede lid) kan worden afgeleid dat daaronder dient te worden verstaan: het inzamelen, bewaren, overslaan, bewerken, verwerken, verbranden of storten van afvalstoffen.

Uit voornoemd hoofdstuk kan tevens worden afgeleid dat onder verwerken wordt verstaan: het behandelen van afvalstoffen, anders dan verbranden of storten, op een zodanige wijze dat de chemische samenstelling en eigenschappen van het oorspronkelijke produkt worden gewijzigd.

### *Artikel 9*

De opzet van het besluit is zodanig dat banden die voor de inwerking-treding van dit besluit zijn vrijgekomen, niet onder de werking van dit besluit vallen. De achterliggende reden is dat op deze wijze producenten en importeurs niet geconfronteerd worden met een historische voorraad.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
Margaretha de Boer