

## **Projet de Convention environnementale relative aux véhicules hors d'usage pour la Région de Bruxelles-Capitale**

Vu la Directive du Conseil 2000/53/CEE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage tel que modifiée;

Vu la décision de la Commission du 1er avril 2005 du 1er avril 2005 établissant les modalités nécessaires au contrôle du respect des objectifs fixés en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage par la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage ;

Vu l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets modifiée par l'ordonnance de 18 mai 2000 ;

Vu l'Ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 avril 2004 relative aux conventions environnementales ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur élimination et en particulier son article 4 ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 avril 2004 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage ;

Vu l'Arrêté Royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

Vu la convention environnementale véhicules hors d'usage conclue le 19 avril 2004 ;

Vu que, conformément à l' Ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 avril 2004 relatif aux conventions environnementales, le projet de convention environnementale a fait l'objet d'une consultation publique et d'une publication au Moniteur belge en date du **[date]**;

Vu la décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du **[date]** portant approbation de la présente convention environnementale;

Considérant que cette convention est conclue en exécution de l'obligation de reprise des véhicules hors d'usage ;

Considérant que l'objectif de cette convention est également de donner exécution aux obligations de reprise de pneus, d'huiles, de batteries et d'accumulateurs de première monte ou de premier équipement des véhicules;

Considérant qu'il est d'intérêt essentiel que tous les acteurs économiques concernés par le cycle de vie de véhicules motorisés se rendent d'avantage compte en quelle mesure ces véhicules deviennent des déchets et qu'ils acceptent d'assumer la responsabilité partagée de la gestion globale de tels déchets sans pour autant porter préjudice à la responsabilité des producteurs ainsi qu'elle est organisée par la législation dans sa totalité, y compris les conventions environnementales;

Considérant que la gestion globale de véhicules hors d'usage comprend en première priorité, conformément à la politique relative aux déchets de l'Union européenne et de la Région de

Bruxelles-Capitale, la prévention de déchets provenant de véhicules motorisés et comme autre principes :

- a) la réutilisation de composants
- b) le recyclage de matériaux et de matières premières
- c) les autres formes de valorisation, y compris la valorisation énergétique
- d) l'incinération ou l'enfouissement des déchets ultimes ;

Considérant que cette gestion comprend également en priorité l'amélioration de la performance du point de vue environnemental, tout en tenant compte des pondérations économiques de tous les secteurs concernés par le cycle de vie de véhicules motorisés, notamment la performance des secteurs qui sont directement concernés par le traitement de véhicules hors d'usage.

#### **LES PARTIES CI-APRES :**

- 1° la Région de Bruxelles-Capitale,  
représentée par monsieur Monsieur Charles Piqué, Ministre-président et Madame Evelyne Huytebroeck , Ministre de l'Environnement, ci-après dénommée "la Région de Bruxelles-Capitale",
- 2° les organisations de tutelle représentatives des entreprises suivantes :
  - l'a.s.b.l. FEBIAC, la Fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle, sise boulevard de la Woluwe 46, bte 6, à 1200 Bruxelles, représentée par Monsieur Pierre-Alain De Smedt, président,
  - l'a.s.b.l. FEDERAUTO la Confédération Belge du Commerce et de la Réparation automobile et des Secteurs connexes, sise avenue Jules Bordet 164 à 1140 Evere, représentée par Monsieur Freddy Van Hoe, président
    - o l'a.s.b.l. G.D.A., Groupement des Distributeurs et Agents de Marques automobiles, sise avenue Jules Bordet 164 à 1140 Evere, représentée par Monsieur Henry Paise, président,
    - o l'a.s.b.l. Groupement des Négociants en Véhicules d'Occasion, sise avenue Jules Bordet 164 à 1140 Evere, représentée par Monsieur Alexandre Leemans, président,
    - o l'a.s.b.l. REPARAUTO, Groupement des Entreprises de Réparation automobile, sise avenue Jules Bordet 164 à 1140 Evere, représentée par Monsieur Eric Geentjens, président,
    - o DETABEL, Groupement des Entreprises de Dépannage-Remorquage de Belgique, sise avenue Jules Bordet 164 à 1140 Evere , représentée par Monsieur Marc Dewilde, président,
  - l'a.s.b.l. Fédération du Matériel Automobile, sise avenue Jules Bordet 164 à 1140 Evere, représentée par Monsieur Leon Nelissen, président,
  - l'a.s.b.l. FEBELCAR, Royale Fédération belge de la Carrosserie et des Métiers connexes, sise boulevard de la Woluwe 46, bte 4 à 1200 Bruxelles, représentée par Monsieur Eric Leyn, président,

- l'a.s.b.l. DETABEL, Groupement des Entreprises de Dépannage-Remorquage de Belgique, sise avenue Jules Bordet 164 à 1140 Evere , représentée par Monsieur Marc Dewilde, président,
- l'a.s.b.l. Fédération du Matériel Automobile, sise avenue Jules Bordet 164 à 1140 Evere, représentée par Monsieur Leon Nelissen, président,
- l'a.s.b.l. COBEREC Metals, Fédération des Entreprises pour la Récupération des Métaux ferreux et non ferreux, sise rue des Comédiens 16/22, bte 7, à 1000 Bruxelles, représentée par Monsieur Pierre Vandeputte, président, pour la division des broyeurs par Monsieur Karel Casier, président, et pour la division des centres agréés par Madame Caroline Craenhals, président,
- l'a.s.b.l. FEVAR, Fédération des Entreprises de Vente de Pièces de Rechange d'Autos et de Recyclage, sise Oude Baan 28, à 2800 Mechelen, représentée par Monsieur Joan Vanderhoydonck, président,
- l'a.s.b.l. FEDERPLAST.be, Association belge des producteurs d'articles en matières plastiques et élastomères auprès d'Agoria et Essenscia, sise Diamant Building, boulevard A. Reyers 80 à 1030 Bruxelles, représentée par Henri Vliegen,
- l'a.s.b.l. FEDUSTRIA, Fédération belge du Textile et de l'industrie du bois et de l'ameublement, sise Hof ter Vleestdreef 5 bte 1, à 1070 Bruxelles, représentée par Monsieur Fa Quix, directeur général,
- l'a.s.b.l. AGORIA, Fédération multi-sectorielle de l'Industrie technologique, sise boulevard Auguste Reyers 80, à 1030 Bruxelles, représentée par Monsieur Paul Soete, administrateur délégué,
- + Assuralia

## **dénommées ci-après « les Organisations »**

### **CONVIENNENT CE QUI SUIT :**

#### **Chapitre 1 : Dispositions générales**

##### Article 1er. Définitions et concepts

§ 1. Les concepts et définitions, contenus dans l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets modifiée par l'ordonnance de 18 mai 2000, dans l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise, s'appliquent à la présente convention, sans préjudice des définitions supplétives, décrites dans la présente convention.

§ 2. Pour l'application de la présente convention l'on entend par :

##### 1. Plan de gestion

L'ensemble des actions et mesures prises par l'asbl de pilotage, comprenant au minimum les éléments suivants :

- un plan de prévention;
- un aperçu des actions à destination du secteur;

- un aperçu des actions relatives à la collecte et au traitement des véhicules hors d'usage;
- un plan financier;
- une méthode de contrôle et de suivi.

## 2. Véhicule

Le terme désigne les véhicules appartenant à la catégorie M1 ou N1 et décrits dans la directive 70/156/EEG du 6 février 1970 sur l'adaptation réciproque des législations en vigueur dans les différents Etats membres en matière d'homologation de véhicules à moteur et de leur attelage, ainsi que les véhicules à moteur à trois roues tels que décrits dans la directive 92/61/EEG du 30 juin 1992 relative à l'homologation des véhicules à moteur à deux ou trois roues, à l'exclusion des tricycles, indépendamment de la manière dont le véhicule a été entretenu ou réparé en cours d'utilisation, et indépendamment du fait s'il a été équipé d'accessoires fournis par le constructeur ou d'autres éléments montés en tant que pièce de rechange ou intégrés conformément aux prescriptions générales ou à des dispositions internes.

## 3. Véhicule hors d'usage

Tout véhicule, dont le propriétaire se défait, prévoit de se défaire ou se voit contraint de se défaire conformément à la définition réglementaire prévue dans l'article 2 de l'Arrêté du 15 avril 2004 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la gestion des véhicules hors d'usage.

## 4. Dernier détenteur ou propriétaire

La personne physique ou morale qui présente le véhicule hors d'usage au centre agréé en vue de sa destruction ou au point de reprise.

## 5. Pneu

Tout pneu en caoutchouc, pneumatique ou plein, en ce compris les bandages et à l'exception de pneus de vélo.

## 6. Pneu usé

Uniquement dans le cadre de la présente convention environnementale, il est compris sous un pneu usé tout pneu équipant un véhicule hors d'usage, indépendamment du fait que le pneu ait été démonté ou non avant son arrivée dans un centre agréé. Le terme englobe aussi bien les pneus réutilisables que les pneus à rechapier ou valorisables.

## 7. Pneu à rechapier

Tout pneu usé qui après démontage, dans l'état où il se trouve, ne peut plus être réutilisé et dont la bande de roulement peut être remplacée pour qu'il soit réaffecté à son utilisation d'origine

## 8. Pneu valorisable

Tout pneu usé qui après démontage, dans l'état où il se trouve, ne peut plus être réutilisé et n'est pas rechapable.

## 9. Pneu réutilisable

Tout pneu qui satisfait aux normes légales d'utilisation initiale et qui est revendu ou cédé via un circuit destiné à prolonger l'usage pour lequel il a été conçu initialement, sans modification physique ni chimique.

## 11. Prévention

Toute mesure qui a pour effet tant de diminuer la quantité de déchets provenant des véhicules hors d'usage ainsi que des composants ou des matériaux qu'ils contiennent, que de limiter la nocivité de ces déchets pour l'environnement.

## 12. Traitement

Tout traitement que subit un véhicule hors d'usage dans une installation autorisée, en particulier toute activité de dépollution, de démontage ou de démantèlement, de réduction, de broyage/concassage, de valorisation et d'élimination des déchets de broyage, et toute autre activité, en vue de la séparation et de la valorisation de composants, de matériaux, de matières premières ou d'énergie à partir du véhicule hors d'usage ou de ses composants.

## 13. Réutilisation des composants et des fluides des véhicules hors d'usage

Toute opération par laquelle les composants ou les fluides de véhicules hors d'usage servent au même usage que celui pour lequel ils ont été conçus.

## 14 Réutilisation de pneus

La réaffectation du pneu au stade de déchet au même usage ou à un usage équivalent à celui pour lequel ils étaient initialement conçus.

## 15. Recyclage

La valorisation de matériaux et de matières premières, provenant du traitement de véhicules hors d'usage, soit lors du processus de production original qui était à la base des déchets, soit lors d'un autre processus de production, la récupération d'énergie non comprise.

## 16. Producteur de véhicule

Le constructeur d'un véhicule ou l'importateur professionnel d'un véhicule dans un État membre.

## 17. Vendeur final

Toute personne physique ou morale qui vend en Belgique des véhicules aux consommateurs.

## 18. Distributeur officiel

Toute personne physique ou morale qui distribue des véhicules neufs d'un ou de plusieurs producteurs et/ou importateurs de véhicules.

## 19. Secteur

Toute entreprise ou commerce concerné par le cycle de vie des véhicules, notamment par la production de véhicules ou de composants pour véhicules, la distribution, la réparation de carrosseries et le dépannage de véhicules, le traitement, le démontage, le démantèlement, le broyage/concassage, le recyclage et autres formes de valorisation. Le secteur est réparti dans les catégories mentionnées ci-dessous, en fonction de l'activité principale :

*Secteur 1* : secteur se composant de producteurs et de leurs importateurs, de leurs distributeurs officiels, de vendeurs finaux, de réparateurs de carrosseries, des entreprises de garage, de firmes de dépannage et de compagnies d'assurance automobile;

*Secteur 2* : secteur directement concerné par la gestion effective des véhicules hors d'usage, comprenant entre autres le traitement, la valorisation et l'élimination : entre autres les démolisseurs, les centres agréés, les broyeurs (shredders), les récupérateurs, les entreprises de recyclage;

*secteur 3* : secteur qui représente les fabricants de matériaux et de composants qui sont utilisés dans les véhicules.

20. Centre agréé

Toute personne physique ou morale agréée par l'asbl de pilotage, et autorisée par l'IBGE pour la dépollution, le démantèlement et la destruction d'une épave de véhicule ou un véhicule hors d'usage, et pour la délivrance d'un certificat de destruction.

21. Point de réception

Toute installation qui est indiquée par les producteurs et importateurs afin de réaliser la reprise des véhicules hors d'usage.

22. Opérateur de pneus

Toute personne physique ou morale disposant des autorisations et agréments légaux pour la collecte, le stockage et/ou le traitement des pneus usés qui sont requis dans le cadre de l'exercice de ses prestations de service pour son propre compte ou pour le compte des tiers.

23. Désimmatriculation définitive

La désactivation du numéro de châssis dans le répertoire officiel d'immatriculation de véhicules, ainsi que mentionnée à l'article 2 de l'arrêté royal du 31 décembre 1953, établissant la réglementation de l'immatriculation des véhicules et des remorques, de sorte que la nouvelle immatriculation de ce numéro de châssis ne soit plus possible.

24. Coûts de traitement des véhicules hors d'usage

les coûts de dépollution, de transfert, de destruction, de valorisation et de désimmatriculation administrative des véhicules hors d'usage, sans considération des coûts du démontage et du conditionnement de pièces d'occasion des véhicules hors d'usage en vue de leur revente.

25. Opérateurs de traitement

Les entreprises de broyage de même que les autres opérateurs qui traitent les véhicules hors d'usage dépollués provenant des centres agréés.

26. asbl de pilotage

FEBELAUTO a.s.b.l., sise boulevard de la Woluwe 46, bte 13, à 1200 Bruxelles conformément à l'article 18 de l'arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise.

27. IBGE

L'Institut bruxellois pour la gestion de l'Environnement créé par l'Arrêté royal du 8 mars 1989, confirmé par l'article 41 de la loi du 16 juin 1989 portant diverses réformes institutionnelles.

## Art. 2 Objectifs pour les véhicules hors d'usage

§1. Cette convention est conclue en exécution de l'article 4 de « l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise », dans lequel il est stipulé qu' en vue de respecter leur obligation de reprise, les producteurs ou importateurs peuvent conclure avec la Région une convention environnementale déterminant des modalités particulières d'exécution et de mise en oeuvre de leurs obligations.

La gestion globale des véhicules hors d'usage est basée sur l'ordre priorité suivante :

1. prévention de déchets provenant de véhicules;
2. réutilisation de composants;

3. recyclage de matériaux et de matières premières ;
4. autres formes de valorisation, y compris les modes de génération d'énergie;
5. incinération;
6. décharge écologiquement justifiée de déchets, qui ne peuvent ni être évités, ni récupérés pour valorisation, ni être incinérés avec récupération d'énergie.

Il est possible de déroger à cette priorité en tenant compte de la "meilleure technologie disponible n'entraînant pas de surcoût excessif" et en fonction de la faisabilité économique.

§2. Le traitement des véhicules hors d'usage collectés dans le cadre de l'obligation de reprise doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

1. au plus tard le 1er janvier 2006 :
  - a) au moins 85% du poids de l'ensemble des véhicules hors d'usage doit être réutilisé ou faire l'objet de valorisation;
  - b) au moins 80% du poids des véhicules hors d'usage doit être réutilisé ou recyclé;
2. au plus tard le 1er janvier 2015 :
  - a) au moins 95% du poids de l'ensemble des véhicules hors d'usage doit être réutilisé ou faire l'objet de valorisation;
  - b) au moins 85% du poids des véhicules hors d'usage doit être réutilisé ou recyclé.

§ 3. Le nombre de pneus usés à collecter et à traiter doit correspondre au nombre de véhicules hors d'usage avec un maximum de 100% de la quantité de pneus qui auraient dû être présents sur chaque véhicule hors d'usage. Les objectifs de recyclage et de valorisation seront conformes à la réglementation en matière d'obligation de reprise.

### Art. 3 Champ d'application

Cette convention s'applique aux secteurs concernés par la gestion de véhicules hors d'usage, aux véhicules hors d'usage, à leurs composants, y compris les pneus, les huiles, les batteries et les accumulateurs de première monte qui devraient être présents sur les véhicules hors d'usage, ainsi qu'aux matériaux qui composent ces véhicules hors d'usage et décrit les modes de prévention et de gestion globale, à savoir la collecte, le traitement et la valorisation des véhicules hors d'usage ainsi que de leurs composants et de leurs matériaux.

## Chapitre 2 : Prévention

### Art. 4 Mesures de prévention

Afin de promouvoir la prévention des déchets, les producteurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, mettent tout en œuvre :

- a) afin de limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules et à la réduire autant que possible dès la conception, afin de prévenir le rejet de ces substances dans l'environnement, de faciliter le recyclage et d'éviter d'avoir à éliminer des déchets dangereux;
- b) pour que le démontage, la réutilisation et la valorisation, et en particulier le recyclage, des véhicules hors d'usage et de leurs composants et matériaux, soient pleinement pris en compte et facilités lors de la conception et de la construction de nouveaux véhicules;
- c) afin d'intégrer une part croissante de matériaux recyclés dans les véhicules et autres produits afin de développer les marchés de matériaux recyclés.

Les producteurs et importateurs rassembleront toutes les informations dans la banque de données mentionnée à l'article 14, §3, qui est mise gratuitement à la disposition de tous les centres agréés par l'asbl de pilotage. Ces informations, y compris la localisation des substances et pièces à éliminer et une indication des outillages nécessaires, aident à dépolluer les véhicules hors d'usage. Sont également rassemblées, toutes les informations concernant les substances dangereuses et plus particulièrement les métaux lourds si ceux-ci sont présents dans certains matériaux ou certaines pièces.

## Art. 5 Plan de prévention

§1 Afin d'atteindre les objectifs de prévention décrits à l'article 4, l'asbl de pilotage propose un plan de prévention. Ce plan de prévention comprend au minimum :

- un aperçu des actions prévues par l'asbl de pilotage en vue de favoriser une prévention quantitative et qualitative;
- un aperçu des actions individuelles prévues par les producteurs en vue de favoriser une prévention quantitative et qualitative;
- des indicateurs pour chacune des activités prévues en fonction de l'évaluation des efforts consentis et/ou des résultats atteints.

§2 Six mois après la signature du présent accord, l'asbl de pilotage présente un plan de prévention en vue de son approbation.

§3 L'asbl de pilotage présentera un rapport annuel reprenant :

- les actions de l'asbl de pilotage;
- les actions des producteurs individuels;
- les indicateurs.

Le plan sera évalué annuellement sur base des indicateurs et des résultats et, si nécessaire, adapté ou corrigé en concertation avec toutes les parties.

## Chapitre 3 : Collecte sélective

### Art. 6 La collecte des véhicules hors d'usage auprès des producteurs

§ 1. L'obligation de reprise des véhicules hors d'usage par les producteurs et importateurs est réalisée par la mise en place d'un nombre suffisant de points de réception, régionalement répartis de manière équilibrée, permettant un degré de couverture suffisant du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Un point de réception est de préférence un centre agréé ou un point de vente de véhicules. Le point de réception doit disposer d'un permis d'environnement ou d'une autorisation pour le stockage des véhicules hors d'usage. Si le point de réception n'est pas un centre agréé, les véhicules hors d'usage repris sont transférés vers un centre agréé.

Le point de réception délivre, en échange de la remise d'un véhicule hors d'usage, un certificat de remise en vue du traitement et de la destruction.

En cas de remise directe d'un véhicule hors d'usage à un centre agréé, le certificat de destruction délivré par le centre agréé sert de certificat de remise du véhicule hors d'usage.

En cas d'achat d'un autre véhicule, la mention de remise du véhicule hors d'usage sur le bordereau d'achat ou la facture fait office de certificat de remise.

Un degré de couverture suffisant est atteint si le réseau des distributeurs officiels est utilisé ou si au moins un point de réception est indiqué par chaque producteur ou importateur sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Lorsqu'un producteur ou son importateur désigne un point de vente de véhicules comme point de réception, il s'engage à faire enlever gratuitement dans un délai de dix jours ouvrables après notification par le point de vente, les véhicules hors d'usage qui se trouvent dans le point de vente, conformément à l'exécution de l'obligation de reprise "1 contre 0". Il peut être dérogé à ce délai si le point de vente n'offre qu'un seul véhicule hors d'usage pour enlèvement.

Le véhicule hors d'usage doit être déposé dans un point de réception. Le véhicule hors d'usage sera accompagné de tous les documents de bord légaux.

La réception dans ces points se fait sans frais pour le détenteur et/ou propriétaire final du véhicule, sous les conditions cumulatives suivantes :

1. Le véhicule hors d'usage doit être complet et il doit contenir tous les composants essentiels à son fonctionnement, entre autres la chaîne de traction (moteur, boîte de vitesse, direction, essieux, roues et pneus), la carrosserie, les composants électriques et électroniques principaux, le cas échéant, le pot catalytique
2. Le véhicule ne peut contenir des déchets étrangers au véhicule hors d'usage.

Dans le cas où ces conditions ne seraient pas remplies, les points de réception peuvent réclamer les frais de traitement au dernier détenteur et/ ou propriétaire en tenant compte de l'impact économique dû à l'absence de composants valorisables et/ou des frais supplémentaires que ce manque pourrait entraîner.

§ 2. Dans le cas où la valeur vénale moyenne des matériaux des véhicules hors d'usage serait inférieure aux coûts de traitement des véhicules hors d'usage, tout producteur et importateur a l'obligation selon son choix :

- soit de compenser les pertes financières dûment constatées des centres agréés ayant trait à l'activité de la reprise sans frais. La constatation des pertes financières est faite par un tiers, expert indépendant et assermenté, désigné de commun accord entre le producteur et/ou importateur et les centres agréés. Les frais de l'expert sont partagés entre les centres agréés et le producteur et/ou importateur. Les organisations concernées fixent les conditions auxquelles la compensation a lieu ainsi que les modalités précises selon lesquelles la constatation des pertes financières est faite.
- soit d'organiser, à sa charge, la reprise pour les véhicules de sa marque en concluant les contrats nécessaires à cet effet avec un ou plusieurs centres agréés, garantissant au détenteur et/ou propriétaire final la reprise sans frais et permettant d'atteindre les objectifs de valorisation comme prévus à l'article 41 de « l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l' obligation de reprise ».

La valeur vénale moyenne des matériaux des véhicules hors d'usage est au moins égale à la valeur moyenne du poids des matériaux constituant les véhicules hors d'usage tel que défini au cours des douze derniers mois par le cours de la ferraille E40 (Bourse de Rotterdam), le taux de l'aluminium (London Metal Exchange) et le cours du platine, du palladium et du rhodium (London Metal Exchange).

A tout moment, le producteur et/ou importateur peut conclure un contrat avec un ou plusieurs centres agréés, contrat par lequel le producteur et/ou importateur garantit au détenteur et/ou propriétaire final la reprise sans frais de tout véhicule hors d'usage de ses propres marques selon les articles 2, 3 et 39 de l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise", et qui permet d'atteindre les objectifs de valorisation comme prévus à l'article 41 de l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise".

§ 3. Les points de réception s'engagent à évacuer les véhicules hors d'usage repris uniquement vers centres agréés dans les délais fixés par la législation.

Si le prix du marché est positif, la reprise par un centre agréé se fait sans frais pour les points de réception pour autant que le véhicule hors d'usage soit complet et qu'il contienne tous les composants essentiels à son fonctionnement, entre autres la chaîne de traction (moteur, boîte de vitesse, direction, essieux, roues et pneus), la carrosserie, les composants électriques et électroniques principaux, le cas échéant, le pot catalytique.

Dans le cas où ces conditions ne seraient pas remplies, les centres agréés peuvent réclamer les frais de traitement au dernier détenteur et/ ou propriétaire en tenant compte de l'impact économique dû à l'absence de composants valorisables et/ou des frais supplémentaires que ce manque pourrait entraîner.

#### Art. 7 Collecte des véhicules hors d'usage auprès des vendeurs finaux

§1. Le vendeur final accepte tous les véhicules hors d'usage déposés par le dernier détenteur et/ou propriétaire du véhicule dans un point de réception, dont une liste est mise à disposition par le vendeur final. Les véhicules hors d'usage sont accompagnés de tous les documents de bord légaux et ne contiennent pas de déchets étrangers au véhicule hors d'usage. L'acceptation des véhicules hors d'usage par le vendeur final se fait sans frais pour le dernier détenteur et/ou propriétaire du véhicule sous les conditions cumulatives suivantes :

1. Le véhicule hors d'usage doit être complet et il doit contenir tous les composants essentiels à son fonctionnement, entre autres la chaîne de traction (moteur, boîte de vitesse, direction, essieux, roues et pneus), la carrosserie, les composants électriques et électroniques principaux, le cas échéant, le pot catalytique.
2. Le véhicule ne peut contenir des déchets étrangers au véhicule hors d'usage.

Dans le cas où ces conditions ne seraient pas remplies, les vendeurs finaux peuvent réclamer les frais de traitement au dernier détenteur et/ ou propriétaire en tenant compte de l'impact économique dû à l'absence de composants valorisables et/ou des frais supplémentaires que ce manque pourrait entraîner.

§ 2. Les vendeurs finaux de véhicules s'engagent à rendre accessible au plus grand nombre, dans chacun de leurs points de ventes ou par moyen électronique approprié, la liste comprenant les noms et adresses, d'une part de tous les centres agréés et d'autre part de tous les points de réception en Belgique offrant une reprise sans frais des véhicules sous les conditions mentionnées dans l'article 7, § 1er de la présente convention.

§ 3. Les vendeurs finaux s'engagent à évacuer les véhicules hors d'usage repris uniquement vers les centres agréés dans les délais fixés par la législation

La reprise par un centre agréé se fait sans frais pour les points de réception pour autant que le véhicule hors d'usage soit complet et qu'il contienne tous les composants essentiels à son fonctionnement, entre autres la chaîne de traction (moteur, boîte de vitesse, direction, essieux, roues et pneus), la carrosserie, les composants électriques et électroniques principaux, le cas échéant, le pot catalytique.

Dans le cas où ces conditions ne seraient pas remplies, les éventuels frais de traitement seront calculés en tenant compte de l'impact économique dû à l'absence de composants valorisables et/ou des frais supplémentaires que ce manque pourrait entraîner.

#### Art. 8 Collecte des véhicules hors d'usage auprès des autres détenteurs professionnels appartenant aux secteurs 1 et 2

Les autres détenteurs professionnels de véhicules hors d'usage appartenant aux secteurs 1 et 2 s'engagent également à évacuer les véhicules hors d'usage repris uniquement vers les centres agréés dans les délais fixés par la législation.

#### Art. 9

En ce qui concerne les pneus usés, les distributeurs officiels, les vendeurs finaux, les réparateurs de carrosseries, les entreprises de garage et les firmes de dépannage s'engagent à ne pas mélanger le flux de pneus usés provenant des véhicules hors d'usage et le flux de pneus usés provenant de la vente directe de pneus neufs.

### **Chapitre 3 : Réutilisation, recyclage et valorisation**

#### Art. 10

§ 1. La réutilisation de composants et matériaux, le recyclage de matériaux et de matières premières et autres applications utiles provenant de véhicules hors d'usage, y compris l'utilisation de déchets comme source d'énergie, se font en respect des conditions prévues dans l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise et en fonction du mécanisme du marché et de manière écologique, sans toutefois porter préjudice aux autres exigences légales relevantes en matière de prévention, de sécurité et aux dispositions du § 2 ci-après.

§ 2. Chaque catégorie du secteur, dans le périmètre de ses obligations définies dans la présente convention, fera les plus grands efforts possibles pour réaliser le § 1er ci-dessus. Ces efforts porteront principalement sur :

1. le développement et l'amélioration de méthodes efficaces de dépollution et de démantèlement des véhicules hors d'usage, ainsi que de la séparation des différents matériaux, tant avant qu'après broyage;
2. l'incitation à la réutilisation et au recyclage des composants et matériaux des véhicules hors d'usage lorsque les conditions environnementales, techniques et économiques le permettent;
3. le développement de techniques de recyclage et de récupération d'énergie des déchets provenant du traitement des véhicules hors d'usage, en particulier le retraitement des résidus de broyage en vue de leur recyclage ultérieur ou de leur valorisation énergétique

### **Chapitre 4 : Sensibilisation**

#### Art. 11

L'asbl de pilotage se charge de sensibiliser les consommateurs via les vendeurs finaux et les intermédiaires à propos de la collecte et du traitement de véhicules hors d'usage, en exécution du présent accord et conformément au plan de prévention. Chaque campagne d'information générale prévue par l'asbl de pilotage doit préalablement être soumise à l'IBGE pour approbation.

### **Chapitre 5 : Financement**

#### Art. 12 Financement de l'asbl de pilotage

Les signataires garantissent la continuité du fonctionnement de l'asbl de pilotage Febelauto au sein duquel les différentes organisations seront associées en tant que co-responsables, en vue d'atteindre de manière durable les objectifs de cette convention. Ceci, sans préjudice de la responsabilité des détenteurs et/ou propriétaires des véhicules hors d'usage et des institutions publiques concernées.

L'a.s.b.l. précitée est, ainsi que prévu dans la structure de l'a.s.b.l., entièrement financée par l'ensemble des organisations, qui sont représentées de manière représentative dans l'a.s.b.l.

#### Art. 13 Plan financier

§ 1 Au plus tard six mois après la signature de la présente convention, l'asbl de pilotage soumettra pour avis à l'IBGE un plan financier pour la durée de la convention environnementale.

§ 2 Tous les ans avant le 1<sup>er</sup> octobre l'organisme soumettra pour avis un plan actualisé portant sur l'année calendaire suivante.

### **Chapitre 6 : Rapport**

#### Art. 14 Tâches de rapport de l'asbl de pilotage

§ 1 Avant le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année l'asbl de pilotage fournit à l'IBGE les renseignements suivants au titre de l'année calendaire précédente :

a) pour les véhicules hors d'usage :

- 1° la quantité totale de véhicules en Région de Bruxelles-Capitale, exprimée en kg et nombres qui a été mise sur le marché;
- 2° la quantité totale de véhicules hors d'usage, exprimée en kg, catégories M1 ou N1 qui a été acceptée en Région de Bruxelles-Capitale par les centres agréés;
- 3° le poids des pièces, matériaux et déchets en provenance des véhicules hors d'usage en kg, qui au cours de l'année calendaire précédente :
  - a) ont été réutilisés et recyclés;
  - b) ont été traités dans des installations autorisées avec récupération d'énergie;
  - c) ont été éliminés par les installations d'incinération de déchets;
  - d) ont été éliminés en décharge;
- 4° le lieu d'implantation des différents centres agréés et/ou installations de traitement autorisées pour véhicules hors d'usage, et la façon dont les véhicules hors d'usage acceptés ont été traités en Région de Bruxelles-Capitale.

b) afin de répondre aux obligations de rapport concernant les pneus usés :

- 1° la quantité totale de pneus usés provenant des centres agréés
- 2° la quantité totale de pneus usés, y compris ceux susceptibles d'être réutilisés, exprimée en kilogramme et sortes, collectée dans le cadre de l'application de l'obligation de reprise ;
- 3° les établissements où les pneus usés sont traités et les modes de traitement;
- 4° la quantité totale de pneus usés exprimée en kilogramme :
  - a) triée en vue d'être réutilisée ;
  - b) rechapée;
  - c) utilisée pour le recyclage des matériaux;
  - d) revalorisée énergétiquement.

§2 Chaque année avant le 1<sup>er</sup> juillet, l'asbl de pilotage fait aussi le rapport sur

- 1° les résultats commentés;
- 2° le plan de prévention (cfr. art 5);
- 3° le mode de collecte et de traitement, y compris la liste des centres agréés;
- 4° la gestion financière;
- 5° les progrès technologiques en matière de traitement permettant la diminution des résidus de broyage à mettre en décharge, tout en tenant compte de la confidentialité des données;
- 6° toutes les autres mesures du plan de gestion.

§3 Pour vérifier si les objectifs sont atteints, l'asbl de pilotage calcule les résultats sur base du système EMS (End-of-life vehicle Monitoring System), en y ajoutant les statistiques de recyclage validées des autres étapes de traitement. En accord avec l' IBGE et secteur 2, l'asbl de pilotage développera un processus afin de mettre à disposition les données relatives à la réutilisation et afin de pouvoir les contrôler et les valider sans pour autant augmenter de manière inacceptable la charge administrative pour les centres agréés.

#### Art. 15 Rapport financier

§ 1 L'asbl de pilotage, ensemble avec l'IBGE, désignera un organisme de contrôle chargé de contrôler les comptes de l'asbl de pilotage et des données reprises à l'art. 13 afin de pouvoir vérifier si les flux financiers sont utilisés en accord avec les objectifs de la présente convention. Annuellement, l'organisme de contrôle fera un rapport par écrit à l'asbl de pilotage ainsi qu'à l'IBGE.

§ 2 Dans le cadre du contrôle, l'IBGE peut demander toutes informations supplémentaires qu'il juge utile afin de vérifier si les flux financiers correspondent aux tâches de l'asbl de pilotage.

#### Art. 16

Le rapport doit respecter les règles suivantes :

1° les statistiques fournies à l'IBGE dans le cadre de l'obligation de reprise sont certifiées par un organisme de contrôle indépendant.

2° les statistiques fournies à l'asbl de pilotage ou au producteur par les centres de traitement dans le cadre de l'obligation de reprise doivent être certifiées au moins une fois tous les trois ans par un organisme de contrôle indépendant, mandaté par l'asbl de pilotage

3° les statistiques fournies par les producteurs à l'asbl de pilotage dans le cadre de l'obligation de reprise sont contrôlées par l'asbl de pilotage. L'asbl de pilotage contrôle tous les membres producteurs au moins 1 fois tous les 3 ans et fait annuellement le rapport à l'IBGE de cette action ainsi que des résultats.

#### Art. 17 Information

Via son site internet, l'asbl de pilotage met à la disposition permanente les informations suivantes :

- 1° la liste des points de réception;
- 2° la liste des centres agréés pour la dépollution, le démantèlement et la destruction des véhicules hors d'usage.

- 3° la liste des producteurs ayant donné leur accord à travailler ensemble avec l'asbl de pilotage.

## Chapitre 7 : Tâches et responsabilités du secteur

### Art. 18 Tâches et responsabilités du secteur

- §1 Tous les membres du secteur garantissent la continuité du fonctionnement de l'asbl de pilotage Febelauto.
- §2 Les acteurs du secteur affiliés à l'asbl de pilotage, et en particulier les producteurs, font le nécessaire, en tant que coresponsables et en concertation réciproque, pour garantir le fonctionnement de l'asbl de pilotage afin de respecter à long terme tous les engagements et en particulier les objectifs de la présente convention, et ce tenant compte de la responsabilité des détenteurs et/ou propriétaires de véhicules hors d'usage et des pouvoirs publics concernés.
- §3 Le secteur et en particulier les producteurs sont responsables du financement de l'asbl de pilotage.
- §4 Conformément à l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise, les producteurs, importateurs, distributeurs officiels et vendeurs finaux, mandatent l'asbl de pilotage Febelauto, dont les statuts ont été publiés dans le moniteur belge du 16 décembre 1999, afin de respecter leurs obligations d'information.
- §5 Toutes les parties concernées insistent auprès du gouvernement Fédéral et de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules sur la réforme de l'immatriculation des véhicules en Belgique dans les plus brefs délais. Cette réforme repose sur les principes de base suivants :
1. Le propriétaire du véhicule doit toujours être connu de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules.
  2. Tant qu'il ne pourra pas présenter une attestation de transfert de propriété, une preuve que le véhicule a été exporté ou un certificat de destruction émis par un centre agréé, le propriétaire du véhicule reste soumis à la taxe de circulation annuelle. Les professionnels du secteur automobile sont toutefois exonérés de cette taxe pour leur parc de véhicules en stock.
  3. Afin d'éviter toute surcharge administrative, le système réformé devra recourir au maximum au transfert de données via internet.

### Art. 19 Tâches et responsabilités des producteurs

- § 1 Afin de répondre à l'obligation de reprise des pneus, des huiles et des batteries de 1<sup>ère</sup> monte, les producteurs s'engagent avec effet rétroactif à partir du 1 juillet 2009
- Pour les huiles de 1<sup>er</sup> remplissage, à adhérer à l'organisme de gestion compétent pour les huiles
  - Pour les batteries et accus de 1<sup>ère</sup> monte, à adhérer à l'organisme de gestion compétent pour les batteries et accus
  - Pour les batteries portables et les batteries industrielles de 1<sup>ère</sup> monte, à adhérer à l'organisme de gestion compétent pour les batteries portables et les batteries industrielles
  - Pour les pneus de 1<sup>ère</sup> monte les producteurs s'engagent

- A réaliser les objectifs relatifs aux pneus usés ainsi que définis dans l'article 2 § 3. A cette fin ils feront appel à un ou plusieurs opérateurs de pneus ayant été désignés par les producteurs et détermineront de commun accord avec l'organisme de gestion compétent pour les pneus une compensation financière pour les pneus manquants des véhicules hors d'usage.
- A mandater l'asbl de pilotage Febelauto pour leur obligation de rapport conformément à l'article 14.

§ 2 Les producteurs s'engagent à reprendre gratuitement tous les véhicules hors d'usage remis par des particuliers et ce selon les conditions reprises à l'article 6 et à évacuer les véhicules hors d'usage repris uniquement aux centres agréés dans les délais fixés par la législation.

§ 3 Les producteurs s'engagent à prendre des mesures préventives afin de réduire l'impact sur l'environnement, sans toutefois nuire aux aspects sécuritaires. Ils informent l'asbl de pilotage de leurs efforts, en exécution des dispositions figurant au chapitre de cette convention relatif à la prévention.

§ 4 Conformément à l'article 6 et avant le 31 janvier de chaque année, chaque producteur mettra à la disposition de l'asbl de pilotage toutes les données devant être rapportées.

§ 5 Tout producteur s'engage à transférer à ses distributeurs officiels les informations nécessaires relatives aux contrats conclus avec les centres agréés.

§ 6 Tout producteur s'engage à sensibiliser le consommateur et à informer ce dernier ainsi que le vendeur final des points de réception.

§ 7 Lorsqu'un producteur désigne un point de vente de voitures en tant que point de reprise, il s'engage à faire enlever gratuitement tous les véhicules hors d'usage, se trouvant dans le point de vente suite à l'accomplissement de l'obligation de reprise « 1 pour 0 », et ce dans un délai de 10 jours ouvrables après avis par le point de vente. Il peut être dérogé de ce délai si le point de vente ne présente qu'un seul véhicule hors d'usage à enlever.

§ 8 Les producteurs ne sont pas obligés de mentionner sur la facture de vente d'un véhicule neuf au consommateur les différents contributions et cotisations environnementales.

#### Art. 20 Tâches et responsabilités des vendeurs finaux

§1 Les vendeurs finaux s'engagent à reprendre gratuitement tous les véhicules hors d'usage remis par des particuliers et ce selon les conditions reprises à l'article 7 et et à évacuer les véhicules hors d'usage repris uniquement aux centres agréés dans les délais fixés par la législation.

§2 Le vendeur final participe à la sensibilisation du public, conformément aux dispositions en matière de sensibilisation (art. 11) de la présente convention.

#### Art. 21 Tâches et responsabilités des centres agréés

§ 1. Le centre agréé assure en premier lieu la dépollution, la démolition et la désimmatriculation administrative du véhicule hors d'usage. Le centre agréé doit en outre

être intéressé au démantèlement en vue de la réutilisation et du recyclage de composants de matériaux en fonction du principe de "la meilleure technologie disponible qui n'engendre pas des frais excessifs" et en fonction de la faisabilité économique.

§ 2. Le centre agréé s'engage à transmettre gratuitement à l'asbl de pilotage selon la périodicité indiquée par l'asbl de pilotage, toutes les informations nécessaires à la réalisation de l'obligation d'information - conformément à l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise et à l' Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 avril 2004 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage – y compris toutes les informations nécessaires pour la détermination des pourcentages de réutilisation, de recyclage et de valorisation, conformément à la méthode imposée par la décision de la Commission européenne du 1<sup>er</sup> avril 2005 de la Commission du 1<sup>er</sup> avril 2005 établissant les modalités nécessaires au contrôle du respect des objectifs fixés en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage par la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage ;

Il s'agit en particulier :

- des informations relatives aux numéros de châssis, à la marque, au modèle, au type et au détenteur et/ou propriétaire final des véhicules hors d'usage pour lesquels le centre a délivré un certificat de destruction;
- de la masse individuelle des véhicules hors d'usage au moment de leur réception dans le centre agréé;
- du nombre de pneus manquants à l'arrivée au centre compte tenu d'un maximum de 4 pneus et ce pendant une période d'évaluation d'un an. Après cette période le nombre de pneus manquants est calculé sur base de la masse totale des pneus usés sortant du centre agréé;
- de la masse totale et de la destination des véhicules dépollués qui sont acheminés vers les opérateurs de traitement;
- de la masse totale et de la destination des matériaux provenant de la dépollution et du démontage sélectif.

Le centre agréé utilise obligatoirement pour la transmission des données en question le système informatisé de communication de données qui est mis gratuitement à sa disposition par l'asbl de pilotage conformément à l'article 23.

Le centre agréé garantit la véracité des données transmises.

La destination des véhicules dépollués et des matériaux provenant de cette dépollution doivent être des entreprises agréées à cet effet par les pouvoirs publics.

§ 3. Chaque centre agréé atteint annuellement les taux légaux de réutilisation, recyclage et valorisation au terme du traitement des véhicules hors d'usage, tels qu'imposés par l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise. Le centre agréé établira le choix des opérateurs de traitement et des opérateurs des matériaux provenant de la dépollution et du démontage sélectif en vue de la réalisation des objectifs légaux. Un centre agréé ou un opérateur de traitement belge peut faire appel à un opérateur de traitement étranger si ce dernier s'est fait auditer comme il est décrit à l'article 22 §2

§4. Dans le cas de véhicules incomplets, le centre agréé peut demander une indemnisation forfaitaire au dernier détenteur, au prorata des éléments manquants (conformément à l'article 6, § 3).

§ 5. Le centre agréé s'engage à payer à l'asbl de pilotage une indemnité par pneu qui est égale à la contribution environnementale devant être payée à l'asbl de pilotage des pneus au cas où le nombre de pneus collectés dans le système de collecte et de traitement mis en place par les producteurs dépasserait le nombre de pneus devant être présents sur les

véhicules hors d'usage et au cas où le centre agréé vendrait lui-même des pneus pour réutilisation en Belgique.

§ 6. Aux centres agréés qui ne sont pas membres d'une des parties signataires, l'asbl de pilotage proposera de signer un contrat dans lequel il est stipulé qu'ils pourront aussi faire usage du système de collecte et de traitement des pneus mis en place par les producteurs à condition que le centre agréé souscrive à l'article 21 de la présente convention.

§ 7. Le centre agréé remet gratuitement au dernier détenteur un certificat de destruction qui répond aux exigences minimales décrites par la décision de la Commission européenne du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage. Le système informatisé de communication de données qui est mis gratuitement à la disposition des centres agréés par l'organisme de gestion prévoit la modalité de créer les certificats de destructions qui répondent à ces exigences minimales.

#### Art. 22 Tâches et responsabilités des opérateurs de traitement

§1. Chaque opérateur de traitement s'engage à communiquer tous les trois ans à un bureau d'études indépendant désigné par l'asbl de pilotage, toutes les informations nécessaires pour déterminer les taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation de son procédé de traitement des véhicules hors d'usage. Chaque opérateur de traitement communique annuellement à ce bureau d'études les données relatives à l'évacuation des flux sortants sur base de la méthodologie développée en 2007 entre les Régions et l'organisme de gestion. Le bureau d'études indépendant garantira la confidentialité nécessaire dans un accord écrit entre lui et l'opérateur de traitement.

L'opérateur de traitement donnera également accès au bureau d'études à ses installations pour lui permettre d'effectuer les contrôles nécessaires.

§2. Si l'opérateur de traitement adopte une nouvelle technologie, le bureau d'études devra déterminer un nouveau pourcentage. Celui-ci sera ensuite introduit dans le système EMS par l'asbl de pilotage, au plus tard 10 jours ouvrables après que les résultats lui aient été communiqués par le bureau d'études. Les frais de calcul du nouveau pourcentage sont à charge de l'asbl de pilotage avec un maximum d'une étude tous les 3 ans et chaque fois qu'une amélioration en termes d'un pourcentage plus élevé en ressort. Un centre agréé ou un opérateur de traitement belge peuvent faire appel à un opérateur de traitement étranger si ce dernier s'est fait auditer comme il est décrit au §1

§ 3. Chaque opérateur de traitement s'engage à rechercher des améliorations continues ainsi que les meilleures technologies disponibles n'engendrant pas de frais excessifs pour le traitement de véhicules hors d'usage et la valorisation des résidus de broyage, permettant ainsi d'atteindre les objectifs de valorisation imposés par l'Arrêté du 18 juillet 2002 concernant l'obligation de reprise. Pour ce faire, chaque opérateur de traitement présentera au bureau d'étude et à l'IBGE un plan en plusieurs étapes et sous la garantie de confidentialité comme décrit au § 1.

## Chapitre 8 : Tâches de l'asbl de pilotage

### Art. 23

L'asbl de pilotage se chargera de toutes les tâches nécessaires à l'exécution de la présente convention environnementale, e.a.:

- 1° l'exécution des modalités du plan de prévention et les campagnes de sensibilisation, conformément aux articles 5 et 11 de la présente convention ;
- 2° la gestion du traitement des véhicules hors d'usage;
- 3° le monitoring des résultats obtenus du traitement des véhicules hors d'usage;
- 4° la gestion du système de monitoring "End-of-life vehicles Monitoring System", EMS, qui enregistre toutes les données et génère les rapports concernant la collecte, le traitement et l'élimination des véhicules hors d'usage et de leurs déchets, et ce tant au niveau national, régional qu'individuellement par société ;
- 5° mettre l'EMS gratuitement à disposition des centres agréés ;
- 6° le rapport à l'IBGE conformément à l'article 25 de la présente convention et le respect des autres obligations d'information inhérentes à cette convention;
- 7° pourvoir l'EMS d'une fonction telle que les centres agréés pourront également utiliser le système comme registre électronique des déchets;
- 8° l'établissement et la publication d'un rapport annuel dans lequel une rubrique est gratuitement mise à disposition de la Région de Bruxelles-Capitale afin que celle-ci puisse présenter son scénario de contrôle indiquant le budget, les moyens, le personnel disponible, la stratégie adéquate, le délai de réalisation, la fréquence des contrôles ainsi que la politique de poursuite ;
- 9° coordonner la concertation avec les autres acteurs concernés par la collecte des véhicules hors d'usage (communes, domaines, assurances) en collaboration avec les Régions ;
- 10° envoyer une fois par an un mailing aux centres agréés contenant l'information disponible sur les techniques de dépollution et de démontage après feedback des centres agréés de sorte à ce qu'ils puissent évoluer constamment ;
- 11° participer au dossier de la traçabilité des véhicules, c.-à.-d. assister aux réunions, faire le suivi et le rapport sur les progrès à ce niveau et contrôler si les solutions offertes sont complètes ;
- 12° stimuler l'enregistrement correct des données dans l'EMS tout en communiquant sur l'EMS et les objectifs de l'EMS vis-à-vis des centres agréés. La communication comprend e.a. des ateliers destinés à augmenter la transparence du système EMS pour les utilisateurs ;
- 13° agir en tant qu'intermédiaire et coordinateur entre les différentes catégories du secteur et assurer le monitoring de la mise en exécution des objectifs en collaboration avec toutes les catégories du secteur et en tant que coresponsables ;
- 14° centraliser les données sur les numéros de châssis détruits dans les centres agréés et les transférer au Service de l'Immatriculation de Véhicules en vue de leur radiation définitive du répertoire de véhicules belge ;
- 15° sur base des données mentionnées à l'article 21, § 2 ainsi que du poids à vide des véhicules au moment où ils sont mis sur le marché, calculer annuellement les taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation individuellement par centre pour les véhicules hors d'usage traités. Ces taux seront annuellement communiqués à tous les centres agréés par l'asbl de pilotage ;
- 16° mettre gratuitement à disposition via internet à tous les centres agréés la base de données pour le démantèlement, nommé IDIS. ;
- 17° organiser au moins une fois par an une réunion de concertation avec les organismes de certification et les régions afin d'optimiser les audits ;

- 18° prendre à charge les frais en vue de déterminer les nouveaux pourcentages de réutilisation, de recyclage et de valorisation du processus de traitement des véhicules hors d'usage auprès des opérateurs de traitement
- 19° remplir l'obligation d'information conforme à l'article 17.
- 20° aux centres agréés qui ne sont pas membres d'une des parties signataires, proposer de signer un contrat dans lequel il est stipulé qu'ils pourront aussi faire usage du système de collecte et de traitement des pneus mis en place par les producteurs à condition que le centre agréé souscrive à l'article 21 de la présente convention.

#### Art. 24

L'asbl de pilotage vise la plus grande uniformité possible en matière de procédures administratives et de logistique.

#### Art. 25 Plan de gestion

L'asbl de pilotage soumet au plus tard 6 mois après la signature de la convention environnementale un plan de gestion pour la durée de la convention environnementale à l'IBGE. Dans celui-ci, il indique comment il compte exécuter les dispositions de la convention. Le plan de gestion comprend au minimum les modalités d'exécution des dispositions à l'article 7 de l'arrêté du gouvernement de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002. L'asbl de pilotage soumet chaque année avant le 1er octobre une actualisation du plan de gestion pour approbation.

#### Art. 26 Plan financier

L'asbl de pilotage soumettra pour avis à l'IBGE au plus tard 6 mois après la signature de la convention environnementale un plan financier couvrant la durée de la convention. Chaque année avant le 1er octobre l'asbl de pilotage soumettra pour avis une actualisation du plan financier pour l'année calendaire suivante.

#### Art. 27 Conseil d'administration

L'IBGE jouera – au nom de la Région – le rôle d'observateur au Conseil d'administration et à l'Assemblée générale de l'asbl de pilotage. A cette fin, l'IBGE recevra les invitations et les rapports dans les temps.

### **Chapitre 9 : Engagements de la région de Bruxelles-Capitale**

#### Art. 28

La région de Bruxelles-Capitale se concertera avec les autres régions et les services fédéraux afin de maintenir dans la mesure du possible une réglementation harmonisée concernant l'obligation de reprise des véhicules hors d'usage sur tout le territoire belge.

#### Art. 29

L'IBGE veillera au nom de la région de Bruxelles-Capitale à ce que la législation de Bruxelles-Capitale relative à la prévention et à la gestion des déchets soit appliquée de manière concluante et à ce que les infractions soient verbalisées. Le cas échéant, la Région de Bruxelles-Capitale verbalisera le détenteur qui remet un véhicule hors d'usage à un centre non agréé et qui se trouve dans l'incapacité de présenter un certificat de destruction.

La Région de Bruxelles-Capitale s'engage à contrôler le respect de la législation en matière d'exportation de véhicules hors d'usage.

Au nom de la Région de Bruxelles-Capitale, l'IBGE entreprendra les actions de sensibilisation nécessaires pour que ville, communes et autres institutions ou organismes publics remettent leurs véhicules hors d'usage exclusivement à des centres agréés en veillant à ce qu'ils soient accompagnés de leurs documents de bord. La Région de Bruxelles-Capitale s'engage à contrôler le respect de cette disposition.

#### Art. 30

§1. La région de Bruxelles-Capitale s'engage à adapter si nécessaire la législation de Bruxelles-Capitale relative à la prévention et la gestion des déchets afin de rendre possible l'exécution de la présente convention.

§2. Si la région de Bruxelles-Capitale compte adapter sa législation en matière des véhicules hors d'usage, elle s'engage à établir préalablement une concertation avec le secteur.

#### Art. 31

Si nécessaire, les obligations découlant de la présente convention seront adaptées aux modifications éventuelles apportées aux dispositions de la directive européenne 2000/53 en matière d'épaves automobiles.

#### Art. 32

La Région de Bruxelles-Capitale s'engage, après concertation avec l'asbl de pilotage, à prendre les initiatives susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs définis par cette convention, notamment en :

- 1° prenant à son niveau les dispositions réglementaires complémentaires nécessaires;
- 2° en accordant l'attention nécessaire à la bonne évacuation des déchets;
- 3° jouant un rôle d'exemple lors de la passation de marchés de services et de travaux et de l'achat de produits via une politique d'achat durable et éthique.
- 4° s'engageant à établir un programme d'inspection pour les véhicules hors d'usage sur base d'une analyse des risques et à le mettre en œuvre en tenant compte les lignes directrices suivantes :
  - Prévoir suffisamment d'équivalents de temps plein faisant les contrôles.
  - Mener une politique active, par exemple au moyen de mesures administratives afin d'éliminer la concurrence déloyale des centres non agréés dans le secteur.
  - Lier les contrôles à des objectifs quantifiables et à un strict timing
  - Participer à la concertation avec les auditeurs en échangeant les connaissances sur les moyens et les faits.
  - Examiner les lacunes légales et y remédier en modifiant les lois.
  - Communiquer à propos de cet assainissement.

Art. 33

La Région de Bruxelles-Capitale, en collaboration avec les autres Régions, et avec toutes les parties concernées, prend le même engagement par rapport à la réforme de l'immatriculation des véhicules en Belgique conformément à l'article 18 § 5.

Art. 34

Néant.

Art. 35

La Région de Bruxelles-Capitale fournira sur demande de l'asbl de pilotage une liste des centres agréés et avertit l'asbl de pilotage de la délivrance de nouveaux agréments ainsi que du retrait ou de la suspension d'agréments.

Art. 36

La Région de Bruxelles-Capitale évaluera les modalités des audits des centres agréés dans un but de simplification administrative et de maîtrise des coûts.

Art. 37

La Région de Bruxelles-Capitale contrôle l'exécution de cette convention environnementale et remet annuellement un rapport au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale sur le plan de l'environnement lors du traitement des véhicules hors d'usage.

## **Chapitre 10: Dispositions finales**

Art. 38 Commission de litiges

§ 1. Une commission de litiges sera constituée en cas de conflit portant sur l'exécution de la convention environnementale. Cette commission sera composée ad hoc (en fonction de la nature du conflit) et consistera toujours en deux représentants de la Région de Bruxelles-Capitale et deux représentants de l'asbl de pilotage. Le président est élu parmi les représentants de la Région de Bruxelles-Capitale avec le consensus des quatre représentants.

§ 2. Les décisions sont prises par consensus. Lorsqu'un consensus ne peut pas être atteint, la commission de litige en fera rapport au ministre compétent.

Art. 39 Durée et résiliation de la convention

§ 1. La présente convention entre en vigueur 10 jours après sa publication au Moniteur belge, conformément à l'ordonnance du 29 avril 2004 relative aux conventions environnementales.

§ 2. La présente convention est conclue pour une durée déterminée de 5 ans.

§ 3. La présente convention peut être modifiée pendant la durée de validité moyennant l'accord de toutes les parties.

§ 4. Les parties peuvent à tout moment résilier cette convention, moyennant l'observation d'un délai de préavis de 6 mois. Si la résiliation n'est pas initiée par la Région de Bruxelles-Capitale, elle doit se faire par toutes les parties ensemble. La notification de ce préavis se fait, sous peine de nullité, soit par lettre recommandée, soit par exploit d'huissier. Le délai de préavis prend cours à partir du premier jour suivant la notification.

**Art. 40 Affiliation**

L'asbl de pilotage ne peut refuser l'affiliation d'aucune entreprise qui est tenue par l'obligation de reprise mentionnée dans la présente convention environnementale. L'asbl de pilotage peut y déroger en cas de raisons sérieuses et après approbation par l'IBGE.

**Art. 41 Clause de compétence**

Chaque différend surgissant du fait de cette convention ou s'y rapportant et pour lequel aucune solution n'a été trouvée par la Commission de litiges, ainsi que mentionnée à l'article 35, est soumis aux tribunaux de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles.

**Art. 42 Disposition finale**

La convention est conclue à Bruxelles, le XX/XX/XXXX et a été signée par les représentants de toutes les parties. Chaque partie reconnaît avoir reçu son exemplaire de la convention.

**Pour la Région de Bruxelles-Capitale:**

Le Ministre-Président,  
Charles Piqué

La Ministre de l'Environnement  
Evelyne Huytebroeck

**Pour les Organisations :**

Le Président de l'a.s.b.l. FEBIAC,  
Pierre-Alain DE SMEDT  
Le Président de l'a.s.b.l. FEDERAUTO  
Freddy VAN HOE  
Le Président de GDA,  
Carl VEYS  
Le Président de la division des Négociants en Véhicules d'Occasion  
Alexandre LEEMANS  
Le Président de REPARAUTO,  
Eric GEENTJENS  
Le Président de DETABEL,  
Marc DEWILDE  
Le Président de l'a.s.b.l. Fédération du Matériel automobile  
Leon NELISSEN  
Le Président de l'a.s.b.l. FEBELCAR,  
Eric LEYN  
Le Président de l'a.s.b.l. COBEREC Metals  
Pierre VANDEPUTTE  
Le Président de la division des broyeurs.,  
Karel CASIER  
Le Président du Groupement des centres agréés,

Caroline CRAENHALS  
Le Président de l'a.s.b.l. FEVAR,  
Joan VANDERHOYDONCK  
Le Président de l'a.s.b.l. FEDERPLAST.be  
Henri VLIEGEN  
Le directeur général de l'a.s.b.l. FEDUSTRIA,  
Fa Quix  
L'Administrateur délégué de l'a.s.b.l. AGORIA,  
Paul SOETE

## **ONTWERP VAN MILIEUOVEREENKOMST BETREFFENDE DE AFGEDANKTE VOERTUIGEN VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

Gelet op de ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen, gewijzigd bij de ordonnantie van 18 mei 2000;

Gelet op richtlijn 2000/53/EG van de Europese Raad van 18 september 2000 betreffende afgedankte voertuigen;

Gelet op het besluit van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest van 18 juli 2002 tot invoering van een terugnameplicht voor sommige afvalstoffen met het oog op hun nuttige toepassing of hun verwijdering, en in het bijzonder op artikel 4 van dat besluit;

Gelet op de beslissing van de Commissie van 1 april 2005 tot vaststelling van nadere voorschriften betreffende de bewaking van de streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling zoals vastgesteld bij richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

Gelet op het besluit van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest van 15 april 2004 betreffende het beheer van afgedankte voertuigen;

Gelet op de milieuovereenkomst afgedankte voertuigen afgesloten op 19 april 2004;

Gelet op de akkoordbevinding van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over de huidige overeenkomst, gegeven op ...[datum];

Overwegende dat deze overeenkomst werd afgesloten in uitvoering van de aanvaardingsplicht van afgedankte voertuigen;

Overwegende dat deze overeenkomst tevens beoogt uitvoering te geven aan de aanvaardingsplicht van banden, oliën, batterijen en accu's van eerste montage of eerste uitrusting van de wagens;

Overwegende dat het van essentieel belang is dat alle economische actoren die betrokken zijn bij de levenscyclus van motorvoertuigen er meer van bewust worden in welke mate deze voertuigen afval worden en dat zij de gedeelde verantwoordelijkheid voor het globaal beheer van dergelijk afval aanvaarden onverminderd de producentenverantwoordelijkheid zoals ze in haar totaliteit in de wetgeving georganiseerd is, met inbegrip van de milieuovereenkomsten ;

Overwegende dat het globaal beheer van afgedankte voertuigen overeenkomstig het afvalstoffenbeleid van de Europese Unie en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als eerste prioriteit de preventie van afval, voortkomende van motorvoertuigen, omvat en als verdere grondbeginselen:

- a) het hergebruik van onderdelen;
- b) de recycling van materialen en grondstoffen;
- c) de andere vormen van nuttige toepassing, energierecuperatie inbegrepen,
- d) de verbranding of het storten van de laatste afvalstoffen

Overwegende dat dit beheer tevens als prioriteit de verbetering van de milieuprestaties omvat, hierbij ook rekening houdend met economische overwegingen van alle sectoren die betrokken zijn bij de levenscyclus van motorvoertuigen, en meer in het bijzonder van de prestaties van de sectoren die rechtstreeks bij de verwerking van afgedankte voertuigen betrokken zijn;

## **DE HIERNAVOLGENDE PARTIJEN:**

1° het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

vertegenwoordigd door de heer Charles Piqué, Minister-President, en Mevrouw Evelyne Huytebroeck, Minister van Leefmilieu, hierna genoemd « het Brussels Hoofdstedelijk Gewest »,

2° de volgende overkoepelende representatieve organisaties van ondernemingen :

- de v.z.w. FEBIAC, Federatie van de Belgische Auto- en Rijwielindustrie, gevestigd Woluwedal 46 bus 6 te 1200 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Pierre-Alain De Smedt, voorzitter;
- de v.z.w. FEDERAUTO, Belgische Confederatie van de Autohandel en –reparatie en van de Aanverwante Sectoren, gevestigd Jules Bordetlaan 164 te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Freddy Van Hoe, voorzitter
  - o de v.z.w. GDA, Groepering van Autodealers en -Agenten, gevestigd Jules Bordetlaan 164 te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Henri Paise, voorzitter;
  - o de v.z.w. Groepering van Handelaars in Tweedehandse Voertuigen, gevestigd Jules Bordetlaan 164 te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Alexandre Leemans, voorzitter;
  - o de v.z.w. REPARAUTO, Groepering van Autoreparatiebedrijven, gevestigd Jules Bordetlaan 164 te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Eric Geentjens, voorzitter;
  - o de v.z.w. DETABEL, De Groepering van Takel- en Bergingsbedrijven van België, gevestigd Jules Bordetlaan 164 te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Marc Dewilde, voorzitter;

- o de v.z.w. Federatie Automateriaal, gevestigd Jules Bordetlaan 164 te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Leon Nelissen, voorzitter;
- de v.z.w. FEBELCAR, Koninklijke Belgische Federatie der Rijtuigmakerij en bijhorende Ambachten, gevestigd Woluwedal 46 bus 4 te 1200 Brussel, vertegenwoordigd door de heer -Eric Leyn, voorzitter;
- de v.z.w. COBEREC Metals., Verbond der Ondernemingen voor de Recuperatie van Ferro- en Non-Ferrometalen, gevestigd Komediante straat 16/22 bus 7 te 1000 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Pierre Vandeputte, voorzitter, door de heer Karel Casier, voorzitter van de afdeling van de shredders, en door mevrouw Caroline Craenhals, voorzitter van de afdeling van de erkende centra;
- de v.z.w. FEVAR, Federatie van Auto-onderdelen Recyclagebedrijven, gevestigd Oude Baan 28 te 2800 Mechelen, vertegenwoordigd door de heer Joan Vanderhoydonck, voorzitter;
- de v.z.w. FEDERPLAST.be, Belgische Vereniging van Producenten van Kunststof-en Rubberartikelen bij Agoria en Essenscia, gevestigd Diamant Building, Auguste Reyerslaan 80 te 1030 Brussel, vertegenwoordigd door Henri Vliegen, voorzitter;
- de v.z.w. FEDUSTRIA, Belgische Federatie van de Textiel-, hout- en meubelindustrie, gevestigd Hof ter Vleestdreef 5, bus 1 te 1070 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Fa Quix, directeur-generaal;
- de v.z.w. AGORIA, Multi-sectorele Federatie van de Technologische Industrie, gevestigd Diamant Building, Auguste Reyerslaan 80 te 1030 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Paul Soete, gedelegeerd bestuurder;
- + Assuralia

**hierna genoemd « de organisaties »,**

## **KOMEN OVEREEN WAT VOLGT:**

### **Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen**

#### **Art. 1 Definities en begrippen**

§ 1. De begrippen en definities vermeld in de ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen, gewijzigd bij de ordonnantie van 18 mei 2000 en in het besluit van 18 juli 2002 betreffende de terugnameplicht zijn van toepassing op deze overeenkomst, onverminderd de aanvullende definities in deze overeenkomst.

§ 2. Voor de toepassing van deze overeenkomst wordt verstaan onder:

1. Beheersplan

Het is een set van acties en maatregelen, genomen door het beheersorganisme, die minstens volgende elementen bevat:

- een preventieplan;
- een overzicht van acties voor de sector;
- een overzicht van acties betreffende inzameling en verwerking van de afgedankte voertuigen;
- een financieel plan;
- een methode van controle en opvolging.

2. voertuig

Voertuigen die onder de categorie M1 of N1 vallen, omschreven in richtlijn 70/156/EEG van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, alsmede driewielige motorvoertuigen als omschreven in de richtlijn 92/61/EEG van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen, met uitzondering van driewielers, ongeacht hoe het voertuig tijdens het gebruik werd onderhouden of gerepareerd en ongeacht of het werd uitgerust met door de producent geleverde onderdelen dan wel met andere onderdelen die als vervangings- of inbouwonderdeel in overeenstemming met de relevante gemeenschapsbepalingen of interne bepalingen werden aangebracht.

3. afgedankt voertuig:

Elk voertuig waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen conform de wettelijke definitie voorzien in artikel 2 van het Besluit van 15 april 2004 van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest inzake het beheer van afgedankte voertuigen.

4. Laatste houder of eigenaar

De natuurlijke of rechtspersoon die het afgedankt voertuig aanbiedt ter vernietiging aan het erkend centrum of aan het punt van inontvangstname.

5. Band

Elke volle of lucht rubberband met inbegrip van bandages met uitzondering van de fietsbanden.

6. Afvalband

Enkel in het kader van de huidige milieuovereenkomst wordt onder afvalband verstaan, elke band die op een afgedankt voertuig aanwezig is, onafhankelijk van het feit of de band al dan niet gedemonteerd werd voor aankomst in het erkend centrum. Het betreft zowel herbruikbare als rechapeerbare en valoriseerbare banden.

7. Rechapeerbare band

Een afvalband die na demontage en in de staat waarin hij zich bevindt niet meer in aanmerking komt voor hergebruik en waarvan het loopvlak kan vervangen worden zodat hij opnieuw voor zijn oorspronkelijk gebruik kan aangewend worden.

8. Valoriseerbare band  
Een afvalband die na demontage en in de staat waarin hij zich bevindt niet meer in aanmerking komt voor hergebruik en die niet meer kan worden gerechapeerd.
9. Herbruikbare band  
Een band die voldoet aan de wettelijke normen inzake het oorspronkelijk gebruik en die doorverkocht of afgestaan wordt via een circuit dat bestemd is om de band verder te gebruiken voor het doel waartoe hij ontworpen werd en dit zonder fysieke of chemische wijziging.
10. Preventie  
Iedere maatregel ter vermindering van de hoeveelheid en de schadelijkheid voor het milieu van afgedankte voertuigen en de daarin aanwezige materialen en stoffen.
11. Verwerking  
Iedere behandeling die het afgedankt voertuig ondergaat in een daartoe vergunde inrichting, inzonderheid elke activiteit van depollueren, demonteren of ontmantelen, verkleinen, shredderen (verbrijzelen/vermalen), nuttig toepassen en verwijderen van het shredderresidu, en ieder andere activiteit, met het oog op de scheiding en de terugwinning van onderdelen, materialen en grondstoffen uit het afgedankt voertuig of het gebruik van zijn bestanddelen als energiebron.
12. Hergebruik van onderdelen of vloeistoffen van afgedankte voertuigen  
Iedere handeling waarbij onderdelen of vloeistoffen van een afgedankt voertuig voor hetzelfde doel worden gebruikt als waarvoor ze initieel geconcipeerd werden.
13. Hergebruik van banden  
Het opnieuw aanwenden van een band in het afvalstadium voor hetzelfde doel of soortgelijk doel als waarvoor de band oorspronkelijk bestemd was.
14. Recyclage  
Het terugwinnen van materialen en grondstoffen, afkomstig van de verwerking van afgedankte voertuigen, ofwel in het oorspronkelijk productieproces dat aan de basis lag van de afvalstoffen, ofwel in een ander productieproces, niet inbegrepen de terugwinning van energie.
15. Voertuigproducent  
De voertuigfabrikant of de beroepsimporteur van een voertuig in een lidstaat.
16. Eindverkoper  
Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die in België voertuigen te koop aanbiedt aan de consument.
17. Officiële verdeler  
Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die nieuwe voertuigen van één of meer voertuigproducenten en/of invoerders verdeelt.
18. Sector  
Ieder bedrijf of iedere handel betrokken bij de levenscyclus van voertuigen, inzonderheid de

productie van voertuigen of voertuigonderdelen, de distributie, de koetswerkherstelling en de depannage van voertuigen, de verwerking, de ontmanteling, de verbrijzeling/vermaling (shreddering), de recyclage en andere vormen van nuttige toepassing. De sector wordt in de hiernavermelde categorieën al naargelang de hoofdactiviteit onderverdeeld :

sector 1: sector bestaande uit voertuigproducenten, hun officiële verdelers, eindverkopers, koetswerkherstellers, garage- en depannagebedrijven en autoverzekeringsinstellingen;

sector 2: sector die rechtstreeks betrokken is bij het effectieve beheer van afgedankte voertuigen, waaronder de verwerking, nuttige toepassing en verwijdering: onder meer de slopers, de erkende centra, de vermalers (shredders), de recuperanten en de recyclagebedrijven;

sector 3: sector die de fabrikanten van materialen en onderdelen die in voertuigen gebruikt worden, vertegenwoordigt.

19. Erkend centrum

Iedere natuurlijke of rechtspersoon door het beheersorganisme erkend, en toegelaten door het BIM, voor de depollutie, de ontmanteling en de vernietiging van een autowrak of een afgedankt voertuig, en voor de afgifte van een certificaat van vernietiging.

20. Punt van inontvangstname

Iedere inrichting die door de producenten en invoerders is aangeduid met het oog op de terugname van afgedankte voertuigen.

21. Operator voor banden

Elke natuurlijke of rechtspersoon die over de wettelijke vergunningen en erkenningen beschikt voor de inzameling, de stockage en/of de verwerking van afvalbanden die vereist zijn voor de uitoefening van zijn dienstprestaties voor eigen rekening of voor rekening van derden.

22. Definitieve uitschrijving

Het deactiveren van het chassisnummer in het officiële repertorium van de inschrijving van voertuigen zoals voorzien in artikel 2 van het koninklijk besluit van 31 december 1953 houdende de reglementering van de inschrijving van de voertuigen en de aanhangwagens, zodat de wederinschrijving van dit chassisnummer niet meer mogelijk is.

23. Verwerkingskost van de afgedankte voertuigen

De kosten voor depollutie, overbrenging, vernietiging, terugwinning en administratieve uitschrijving van de afgedankte voertuigen, niet inbegrepen de demontage- en behandelingskosten met het oog op de verkoop van tweedehands onderdelen van de afgedankte voertuigen.

24. Verwerkingsoperatoren

De shredderbedrijven evenals de andere operatoren die de gedepollueerde afgedankte voertuigen afkomstig van de erkende centra verwerken.

25. Beheersorganisme

FEBELAUTO v.z.w., gevestigd Woluwedal 46, bus 13, te 1200 Brussel, conform artikel 18 van het besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht.

## Art. 2 Doelstellingen voor afgedankte voertuigen

§1. Deze milieubeleidsvereenkomst wordt afgesloten in uitvoering van artikel 4 van het "besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht, waarin vastgesteld is dat de producenten of de invoerders met het oog op het vervullen van hun aanvaardingsplicht met het Gewest een milieuovereenkomst kunnen afsluiten waarin de bijzondere uitvoeringsmodaliteiten van hun verplichtingen bepaald worden.

Het globaal beheer van afgedankte voertuigen is gebaseerd op de volgende voorrang:

1. preventie van afval, voortkomende van voertuigen;
2. hergebruik van onderdelen;
3. recyclage van materialen en grondstoffen;
4. andere vormen van nuttige toepassing, wijzen van energieopwekking inbegrepen;
5. verbranding;
6. ecologisch verantwoord storten van de afvalstoffen, die noch kunnen worden voorkomen, noch teruggewonnen voor nuttige toepassing noch verbrand met energierecuperatie.

Van deze voorrang kan men afwijken in functie van het principe van "de beste beschikbare technologie die geen buitensporige kosten met zich meebrengt" en in functie van de economische haalbaarheid.

§2. De verwerking van de met toepassing van de aanvaardingsplicht ingezamelde afgedankte voertuigen moet ertoe leiden dat de volgende doelstellingen worden bereikt :

1. uiterlijk op 1 januari 2006 moet :
  - a) minimaal 85 % van het gewicht van alle afgedankte voertuigen worden hergebruikt of nuttig toegepast;
  - b) minimaal 80 % van het gewicht van afgedankte voertuigen worden hergebruikt of gerecycleerd;
2. uiterlijk op 1 januari 2015 moet :
  - a) minimaal 95 % van het gewicht van alle afgedankte voertuigen worden hergebruikt of nuttig toegepast;
  - b) minimaal 85 % van het gewicht van afgedankte voertuigen worden hergebruikt of gerecycleerd.

§3. Het aantal in te zamelen en te verwerken banden moet overeenstemmen met het aantal afgedankte voertuigen met een maximum van 100% van het aantal banden dat op elk afgedankt voertuig aanwezig had moeten zijn. De doelstellingen voor recyclage en nuttige toepassing zijn conform de reglementering inzake de aanvaardingsplicht.

## Art. 3 Toepassingsgebied

Deze overeenkomst heeft betrekking op de sectoren die betrokken zijn bij het beheer van afgedankte voertuigen, op de afgedankte voertuigen, hun onderdelen inclusief banden, olie, batterijen en accu's van eerste montage die op de afgedankte voertuigen aanwezig zouden moeten zijn, alsmede op de materialen waaruit de afgedankte voertuigen samengesteld zijn en houdt een regeling in m.b.t. de preventie en het globaal beheer, namelijk de inzameling, de verwerking en de nuttige toepassing van afgedankte voertuigen, met inbegrip van hun onderdelen en materialen.

## Hoofdstuk 2: Preventie

### Art. 4 Preventiemaatregelen

Om de preventie van afval kwantitatief en kwalitatief te bevorderen stellen de producenten van voertuigen, in samenwerking met materiaal- en apparatuurproducenten, alles in het werk:

- a) om het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen te beperken en voorzover mogelijk reeds in de ontwerpfase te verminderen, ten einde het vrijkomen ervan in het milieu te voorkomen, recyclage te vergemakkelijken, en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen te vermijden;
- b) opdat demontage, hergebruik, en nuttige toepassing en met name recyclage, van afgedankte voertuigen en van daarin verwerkte onderdelen en materialen, bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen volledig worden ingecalculeerd en vergemakkelijkt;
- c) om steeds meer gerecycleerd materiaal in voertuigen en in andere producten te gaan gebruiken, om de markten voor gerecycleerde materialen te ontwikkelen.  
Hierbij zullen de producenten alle informatie verzamelen in de databank zoals voornoemd in artikel 14, §3 die door het beheersorganisme gratis ter beschikking gesteld wordt van alle erkende centra. Deze informatie, met inbegrip van de plaats van de te verwijderen stoffen en onderdelen, en van een indicatie van de benodigde gereedschappen, helpt afgedankte voertuigen te depollueren. Tevens wordt hier ook de informatie verzameld over de gevaarlijke stoffen en meer bepaald de zware metalen indien aanwezig in bepaalde materialen of onderdelen.

### Art. 5 Preventieplan

- §1 Om tot de in artikel 4 omschreven preventiedoelen bij te dragen, stelt het beheersorganisme een preventieplan op. Dit preventieplan bevat minstens:
- een overzicht van de geplande acties door het beheersorganisme om kwantitatieve en kwalitatieve preventie te bevorderen;
  - een overzicht van de individueel geplande acties door de producenten om kwantitatieve en kwalitatieve preventie te bevorderen;
  - indicatoren bij de geplande activiteiten in functie van evaluatie van de inspanningen en/of het resultaat.
- §2 Zes maanden na ondertekening van deze overeenkomst legt het beheersorganisme een preventieplan ter goedkeuring voor.
- §3 Het beheersorganisme rapporteert jaarlijks over:
- de acties van het beheersorganisme;
  - de acties van de individuele producenten;
  - de indicatoren.

Het plan zal jaarlijks worden geëvalueerd op basis van de indicatoren en resultaten en, indien nodig, elk jaar in overleg met alle partijen worden bijgewerkt.

## Hoofdstuk 3: Selectieve inzameling

## Art. 6 Inzameling van afgedankte voertuigen bij de producenten

§ 1. De aanvaardingsplicht van de afgedankte voertuigen door de producenten wordt verwezenlijkt door de opstelling van een voldoende aantal punten van inontvangstname die op evenwichtige wijze verdeeld zijn over het gewest, zodat een voldoende dekkingsgraad van het grondgebied van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest gegarandeerd wordt. Een punt van inontvangstname is bij voorkeur een erkend centrum of een verkooppunt van voertuigen. Een punt van inontvangstname moet over een milieuvergunning of de nodige vergunning beschikken voor de opslag van afgedankte voertuigen. Indien het punt van inontvangstname geen erkend centrum is, worden de teruggenomen afgedankte voertuigen overgebracht naar een erkend centrum.

In ruil voor de afgifte van een afgedankt voertuig overhandigt het punt van inontvangstname een bewijs van afgifte van het afgedankt voertuig met het oog op de verwerking en de vernietiging. In geval van rechtstreekse afgifte van het afgedankte voertuig aan een erkend centrum geldt het certificaat van vernietiging afgeleverd door het erkend centrum als bewijs van afgifte van het afgedankte voertuig. In geval van aankoop van een ander voertuig geldt de vermelding van afgifte van het afgedankte voertuig op het aankoopborderel of geldt de factuur als bewijs van afgifte.

Een voldoende dekkingsgraad wordt bereikt indien het netwerk van officiële verdelers wordt gebruikt of indien minstens één inontvangstnamepunt door de producent of de invoerder op het grondgebied van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest wordt aangeduid.

Wanneer een producent of zijn invoerder een verkooppunt van voertuigen aanduidt als punt van inontvangstname, verbindt hij er zich toe om de afgedankte voertuigen, die zich in het verkooppunt bevinden als gevolg van het vervullen van de aanvaardingsplicht « 1 voor 0 », gratis te laten ophalen binnen een termijn van 10 werkdagen na berichtgeving door het verkooppunt. Van deze termijn mag afgeweken worden, indien het verkooppunt slechts 1 afgedankt voertuig voor ophaling aanbiedt.

Het afgedankte voertuig moet worden ingeleverd bij een punt van inontvangstname. Het afgedankte voertuig is hierbij vergezeld van alle wettelijke boorddocumenten.

De inontvangstname op deze punten geschiedt zonder kosten voor de laatste houder en/of eigenaar van het voertuig onder de volgende cumulatieve voorwaarden:

1. Het afgedankt voertuig moet volledig zijn en moet bijgevolg alle essentiële onderdelen bevatten voor zijn werking, onder andere de aandrijflijn (motor, versnellingsbak, stuurinrichting, assen, wielen inclusief banden), het koetswerk, de essentiële elektrische en elektronische onderdelen, en in voorkomend geval, de katalysator.
2. Het afgedankt voertuig mag geen afvalstoffen, vreemd aan het afgedankt voertuig bevatten.

Als aan de voornoemde voorwaarden niet wordt voldaan, kunnen de punten van inontvangstname verwerkingskosten aanrekenen aan de laatste houder en/of eigenaar in verhouding tot de economische impact door het ontbreken van de valoriseerbare onderdelen en/of de bijkomende kosten door het gebrek.

§ 2. In het geval dat de gemiddelde verkoopwaarde van de materialen van afgedankte voertuigen ondergeschikt zou zijn aan de verwerkingskost van de afgedankte voertuigen, heeft

iedere producent de verplichting om naar zijn keuze :

- ofwel de naar behoren vastgestelde financiële verliezen van de erkende centra die betrekking hebben op de kosteloze aanvaarding, te vergoeden. De vaststelling van de financiële verliezen wordt gedaan door een derde, onafhankelijk en beëdigd expert, die in gemeenschappelijk akkoord tussen de producent en/of invoerder en de erkende centra wordt aangeduid. De kosten van de expert worden gedeeld tussen de erkende centra en de producent en/of invoerder. De betrokken organisaties bepalen de voorwaarden aan dewelke een vergoeding plaatsvindt, evenals de juiste modaliteiten volgens dewelke de vaststelling van de financiële verliezen gedaan wordt;

- ofwel de aanvaarding voor voertuigen van eigen merk te organiseren op eigen kosten door de noodzakelijke overeenkomsten voor dit doel te sluiten met een of meerdere erkende centra, om de kosteloze aanvaarding voor de laatste houder en/of eigenaar te garanderen en die toelaten de doelstellingen van nuttige toepassing te behalen zoals voorzien in artikel 41 van het "besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht".

De gemiddelde verkoopwaarde van de materialen van afgedankte voertuigen is minstens gelijk aan de gemiddelde waarde van het gewicht van de materialen die de afgedankte voertuigen samenstellen, zoals bepaald in de loop van de laatste twaalf maanden door de koers van het schroot E40 (Beurs van Rotterdam), de koers van het aluminium (Londen Metal Exchange) en de koers van platina, palladium en rhodium (Londen Metal Exchange).

Op elk moment kan de producent en/of invoerder een overeenkomst afsluiten met een of meerdere erkende centra, waardoor de producent en/of invoerder aan de laatste houder en/of eigenaar de kosteloze aanvaarding garandeert van elk afgedankt voertuig van het eigen merk overeenkomstig de artikelen 2,3 en 39 van het "besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht" en die toelaat de doelstellingen van nuttige toepassing te behalen zoals voorzien in artikel 41 van het "besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht".

§3. De punten van inontvangstname verbinden er zich toe om de in ontvangst genomen afgedankte voertuigen enkel af te voeren naar erkende centra binnen de door de wetgeving gestelde termijnen. Wanneer de marktprijs positief is, geschiedt de inontvangstname door een erkend centrum zonder kosten voor de punten van inontvangstname als het afgedankte voertuig volledig is en bijgevolg alle essentiële onderdelen bevat voor zijn werking, onder andere de aandrijflijn (motor, versnellingsbak, stuurinrichting, assen, wielen inclusief banden), het koetswerk, de essentiële elektrische en elektronische onderdelen, en in voorkomend geval, de katalysator. Als aan de voornoemde voorwaarden niet wordt voldaan, kunnen de erkende centra verwerkingskosten aanrekenen aan de laatste houder en/of eigenaar in verhouding tot de economische impact door het ontbreken van de valoriseerbare onderdelen en/of de bijkomende kosten door het gebrek.

## Art. 7 Inzameling van afgedankte voertuigen bij de eindverkopers

§1. De eindverkoper aanvaardt alle afgedankte voertuigen die door de laatste houder en/of eigenaar van het voertuig gedeponereerd worden op een punt van inontvangstname waarvan een lijst ter beschikking gesteld wordt door de eindverkoper. De afgedankte voertuigen zijn vergezeld van alle wettelijke boorddocumenten en bevatten geen afvalstoffen vreemd aan het afgedankte voertuig. De aanvaarding bij de eindverkoper geschiedt zonder kosten voor de laatste houder en/of eigenaar van het voertuig onder de volgende cumulatieve voorwaarden:

1. Het afgedankt voertuig moet volledig zijn en moet bijgevolg alle essentiële onderdelen bevatten voor zijn werking, onder andere de aandrijflijn (motor, versnellingsbak,

stuurinrichting, assen, wielen inclusief banden), het koetswerk, de essentiële elektrische en elektronische onderdelen, en in voorkomend geval, de katalysator.

2. Het afgedankt voertuig mag geen afvalstoffen, vreemd aan het afgedankt voertuig bevatten.

Als aan de voornoemde voorwaarden niet wordt voldaan, kunnen de eindverkopers verwerkingskosten aanrekenen aan de laatste houder en/of eigenaar in verhouding tot de economische impact door het ontbreken van de valoriseerbare onderdelen en/of de bijkomende kosten door het gebrek.

§ 2. De eindverkopers van voertuigen verbinden zich ertoe om aan een zo groot mogelijk publiek toegang te verlenen in elk van hun verkooppunten, of via een daartoe geëigend elektronisch medium, tot de lijst met namen en adressen, enerzijds van alle erkende centra en anderzijds van alle punten van inontvangstname in België die een kosteloze aanvaarding van de voertuigen aanbieden onder de voorwaarden vermeld in artikel 7, § 1 van de huidige overeenkomst.

§3. De eindverkopers van voertuigen verbinden er zich toe om de in ontvangst genomen afgedankte voertuigen enkel af te voeren naar erkende centra binnen de door de wetgeving gestelde termijnen . Wanneer de marktprijs positief is geschiedt de inontvangstname door een erkend centrum zonder kosten voor de punten van inontvangstname als het afgedankte voertuig volledig is en bijgevolg alle essentiële onderdelen bevat voor zijn werking, onder andere de aandrijflijn (motor, versnellingsbak, stuurinrichting, assen, wielen inclusief banden), het koetswerk, de essentiële elektrische en elektronische onderdelen, en in voorkomend geval, de katalysator. Als aan de voornoemde voorwaarden niet wordt voldaan, kunnen de erkende centra verwerkingskosten aanrekenen aan de laatste houder en/of eigenaar in verhouding tot de economische impact door het ontbreken van de valoriseerbare onderdelen en/of de bijkomende kosten door het gebrek.

Art. 8 Inzameling van afgedankte voertuigen bij andere professionele houders van sector 1 en sector 2

Ook andere professionele houders van sector 1 en sector 2 van afgedankte voertuigen verbinden er zich toe om de in ontvangst genomen afgedankte voertuigen enkel af te voeren aan de erkende centra binnen de door de wetgeving gestelde termijnen.

Art. 9

De concessiehouders, eindverkopers, koetswerkherstellers, garage- en depannagebedrijven engageren zich de afvalbanden afkomstig van afgedankte voertuigen niet te mengen met de afvalbanden afkomstig uit de directe verkoop van nieuwe banden.

### **Hoofdstuk 3: Hergebruik, recyclage en nuttige toepassing**

Art. 10

§ 1. Het hergebruik van onderdelen en materialen, de recyclage van materialen en grondstoffen en de terugwinning van grondstoffen en andere nuttige toepassingen van afvalstoffen uit

afgedankte voertuigen, met inbegrip het gebruik van afvalstoffen als energiebron gebeurt in naleving van de voorwaarden voorzien in het besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht en in functie van het marktmechanisme, en op een milieuvriendelijke wijze, evenwel zonder afbreuk te doen aan de preventie-en veiligheidsvereisten en aan de bepalingen van § 2 hierna.

§ 2. In het kader van zijn verplichtingen gedefinieerd in onderhavige milieubeleidsovereenkomst, zal iedere categorie van de sector de grootst mogelijke inspanningen leveren die nodig zijn om § 1 hierboven te realiseren.

Die inspanningen zullen voornamelijk gericht zijn op :

1. het ontwikkelen en verbeteren van efficiënte methodes voor depollutie en ontmanteling van afgedankte voertuigen en voor het scheiden van de verschillende materialen, zowel voor als na vermaling;
2. het stimuleren van het hergebruik en van de recyclage van onderdelen en materialen van afgedankte voertuigen wanneer milieu-, technische en economische omstandigheden dit toelaten;
3. het verder ontwikkelen van technieken voor recyclage en het gebruik van de afvalstoffen afkomstig van de verwerking van afgedankte voertuigen, inzonderheid de opwerking van de shredderresidu's voor verdere recyclage of energetische valorisatie.

#### **Hoofdstuk 4: Sensibilisering**

Art. 11

Het beheersorganisme zorgt voor de nodige sensibilisering van de consumenten via de eindverkopers en tussenhandelaars in verband met de inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen in uitvoering van deze overeenkomst en conform het preventieplan. Elke algemene voorlichtingscampagne die het beheersorganisme wil voeren wordt vooraf ter goedkeuring aan het BIM voorgelegd.

#### **Hoofdstuk 5: Financiering**

Art. 12 Financiering beheersorganisme

De ondertekenaars waarborgen de continuïteit van de werking van het beheersorganisme Febelauto waarin de verschillende organisaties als medeverantwoordelijken en in samenwerking met elkaar betrokken zijn met het oog op het bereiken op duurzame wijze van de doelstellingen van deze overeenkomst, dit alles onverminderd de verantwoordelijkheid van de houders en/of eigenaars van afgedankte voertuigen en de betrokken overheidsinstellingen.

De voornoemde v.z.w. wordt volledig gefinancierd zoals uitgewerkt in de structuur van de v.z.w. door het geheel van de organisaties die op representatieve wijze in de v.z.w. vertegenwoordigd zijn.

## Art. 13 Financieel plan

§1 Het beheersorgaanisme legt uiterlijk 6 maanden na ondertekening van de milieubeleidsvereenkomst een financieel plan voor de looptijd van de milieubeleidsvereenkomst ter advies voor aan het BIM.

§2 Het beheersorgaanisme legt jaarlijks vóór 1 oktober een actualisatie van het plan voor het volgende kalenderjaar ter advies voor.

## Hoofdstuk 6: Rapportering

### Art. 14 Rapportagetaken van het beheersorgaanisme

§1 Het beheersorgaanisme stelt vóór 1 juli van elk jaar de volgende gegevens over het voorgaande kalenderjaar ter beschikking van het BIM :

a) voor afgedankte voertuigen:

- 1° de totale hoeveelheid voertuigen die op de markt werden gebracht in het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest, uitgedrukt in kg en aantallen;
- 2° de totale hoeveelheid afgedankte voertuigen, uitgedrukt in kilogram, categoriën M1 of N1, en aantallen, die in het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest werden aanvaard door de erkende centra;
- 3° het gewicht van de onderdelen, materialen en afvalstoffen afkomstig van afgedankte voertuigen in kilogram, die gedurende het voorafgaande kalenderjaar:
  - a) werden hergebruikt en gerecycleerd;
  - b) werden verwerkt in vergunde installaties met terugwinning van energie;
  - c) werden verwijderd in vergunde installaties voor de verbranding van afvalstoffen;
  - d) werden verwijderd in of op stortplaatsen;
- 4° de locatie van de verschillende erkende centra en/of vergunde verwerkingsinstallaties voor afgedankte voertuigen en de wijze waarop de aanvaarde afgedankte voertuigen in het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest werden verwerkt;

b) voor afvalbanden:

- 1° de totale hoeveelheid afvalbanden afkomstig van de erkende centra;
- 2° de totale hoeveelheid afvalbanden, inclusief die welke in aanmerking komen voor hergebruik, uitgedrukt in kilogram en soorten, die in het kader van de uitoefening van de aanvaardingsplicht werd ingezameld;
- 3° de inrichting(en) waar en de wijze waarop de ingezamelde afvalbanden werden verwerkt;
- 4° de totale hoeveelheid afvalbanden uitgedrukt in kilogram, die:
  - a) werd uitgesorteerd voor hergebruik;
  - b) een nieuw loopvlak kreeg;
  - c) werd gebruikt voor materiaalrecyclage;
  - d) energetisch werd gevaloriseerd.

§2 Het beheersorgaanisme rapporteert vóór 1 juli van elk jaar ook over:

- 1° toelichting bij de resultaten;
- 2° het preventieplan (cfr art 5);
- 3° de wijze van inzameling en verwerking, inclusief de lijst van erkende centra;
- 4° het financieel beheer;

- 5° de technologische vooruitgang inzake verwerking die toelaat dat het te storten shredderresidu vermindert en waarbij rekening wordt gehouden met de vertrouwelijkheid van de gegevens;
- 6° al de andere maatregelen uit het beheersplan.

§3 Om na te gaan of de doelstellingen bereikt werden berekent het beheersorganisme de resultaten op basis van het End-of-life vehicles Monitoring System, EMS, aangevuld met de gevalideerde recyclageresultaten van de verdere verwerkingsstappen. Het beheersorganisme zal in akkoord met het BIM en sector 2 een proces uitwerken om de gegevens over hergebruik in kaart te brengen en te kunnen controleren en valideren evenwel zonder de administratieve last voor de erkende centra onaanvaardbaar te verhogen.

#### Art. 15 Financiële rapportering

§1 Het beheersorganisme en het BIM wijzen gezamenlijk een doorlichtingsbedrijf aan dat ermee belast is de rekeningen van het beheersorganisme en de gegevens vermeld in art. 13 te controleren zodat er kan worden nagegaan dat de financiële stromen worden aangewend overeenkomstig de doelstelling van deze overeenkomst. Het doorlichtingsbedrijf brengt jaarlijks schriftelijk verslag uit aan het beheersorganisme en het BIM.

§2 Het BIM kan elke bijkomende informatie in het kader van de doorlichting vragen die ze nuttig acht om na te gaan of de financiële stromen met de opdrachten van het beheersorganisme overeenstemmen.

#### Art. 16

Voor de rapportering geldt:

1° de cijfergegevens die in het kader van de aanvaardingsplicht aan het BIM worden verstrekt, worden gecertificeerd door een onafhankelijk controleorganisme;

2° de cijfergegevens van verwerkers die in het kader van de aanvaardingsplicht aan het beheersorganisme of de producent worden geleverd worden minstens één keer om de drie jaar gecertificeerd door een onafhankelijk controleorganisme aangesteld door het beheersorganisme;

3° de cijfergegevens die in het kader van de aanvaardingsplicht door de producenten aan het beheersorganisme worden verstrekt, worden door het beheersorganisme gecontroleerd. Het beheersorganisme controleert alle producenten minstens 1 maal per 3 jaar en rapporteert jaarlijks aan het BIM over deze actie en de resultaten.

#### Art. 17 Informatie

Het beheersorganisme stelt via zijn website permanent volgende informatie ter beschikking :

1° de lijst van inontvangstnamepunten;

2° de lijst van de erkende centra voor depollutie, ontmanteling en vernietiging van afgedankte voertuigen;

3° de lijst van producenten die hun akkoord hebben gegeven om samen te werken met het beheersorganisme.

## Hoofdstuk 7: Taken en verantwoordelijkheden van de sector

### Art. 18 Taken en verantwoordelijkheden van de sector

- §1 Alle leden van de sector waarborgen de continuïteit van de werking van het beheersorganisme Febelauto.
- §2 De bij het beheersorganisme aangeslotenen van de sector en in het bijzonder de producenten doen als medeverantwoordelijken en in wederzijds overleg met elkaar het nodige om de werking van het beheersorganisme te garanderen teneinde op een duurzame wijze alle afspraken en in het bijzonder de doelstellingen van deze overeenkomst na te leven, dit alles rekening houdende met de verantwoordelijkheid van de houders en/of eigenaars van afgedankte voertuigen en de betrokken overheidsinstellingen.
- §3 De sector en in het bijzonder de producenten, zijn verantwoordelijk voor de financiering van het beheersorganisme.
- §4 Overeenkomstig het besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht geven de producenten, de officiële verdelers en de eindverkopers een mandaat aan en doen beroep op het beheersorganisme Febelauto, waarvan de statuten gepubliceerd werden in het Belgisch Staatsblad van 16 december 1999, om hun informatieplicht te vervullen.
- §5 Alle betrokken partijen dringen aan bij de federale regering en de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen op de hervorming op zo kort mogelijke tijd van de inschrijving van de voertuigen in België die gebaseerd is op de volgende basisprincipes:
1. De eigenaar van het voertuig moet steeds door de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen gekend zijn.
  2. Zolang hij geen bewijs van eigendomsoverdracht, bewijs van export of certificaat van vernietiging van een erkend centrum kan voorleggen, blijft de eigenaar van het voertuig onderworpen aan de jaarlijkse verkeersbelasting. De professionelen van de automobielsector zijn evenwel vrijgesteld van deze belasting voor de voertuigen in hun handelsvoorraad.
  3. Om administratieve overlast te vermijden, dient het hervormde systeem maximaal gebruik te maken van data-overdracht via het internet.

### Art. 19 Taken en verantwoordelijkheden van de producenten

- §1 Om te voldoen aan hun aanvaardingsplicht:
- Voor olie van eerste vulling zullen de producenten vanaf 1 juli 2009 aansluiten bij het beheersorganisme voor afgewerkte olie;
  - Voor autobatterijen en -accu's van eerste montage zullen de producenten vanaf 1 juli 2009 aansluiten bij het beheersorganisme voor autobatterijen en -accu's;
  - Voor draagbare batterijen en accu's en de industriële batterijen en accu's van eerste montage zullen de producenten vanaf 1 juli 2009 aansluiten bij het beheersorganisme voor draagbare en industriële batterijen en -accu's;
  - Voor banden van eerste montage zullen de producenten vanaf 1 juli 2009:
    - de doelstellingen voor afvalbanden zoals bepaald in artikel 2, §3 verwezenlijken. Hiertoe zullen de producenten beroep doen op een of

meerdere operatoren voor banden die door hen aangesteld worden na consultatie van de markt op basis van een bestek en financiële regelingen treffen met het beheersorganisme voor banden voor de ontbrekende banden van de afgedankte voertuigen.

- o het beheersorganisme Febelauto mandateren voor de rapportering conform artikel 14.

§2 De producenten engageren zich om alle afgedankte voertuigen die aangeboden worden door particulieren gratis in ontvangst te nemen volgens de voorwaarden onder artikel 6 en om deze enkel af te voeren naar erkende centra binnen de door de wetgeving gestelde termijnen.

§3 De producenten doen inspanningen inzake preventie om de milieu-impact te verminderen zonder dat hierbij het veiligheidsaspect in het gedrang komt en informeren het beheersorganisme hierover ter uitvoering van de bepalingen onder het hoofdstuk preventie van deze overeenkomst.

§ 4 Iedere producent stelt vóór 31 januari van elk jaar alle rapportagegegevens conform artikel 6 ter beschikking van het beheersorganisme.

§ 5 Iedere producent verbindt er zich toe om aan hun officiële verdelers alle noodzakelijke informatie door te geven met betrekking tot de afgesloten overeenkomsten met de erkende centra.

§6 Iedere producent verbindt er zich toe om de consument te sensibiliseren en deze alsook de eindverkoper in te lichten over de punten van inontvangstname.

§7 Wanneer een producent een verkooppunt van voertuigen aanduidt als punt van inontvangstname, verbindt hij er zich toe om de afgedankte voertuigen, die zich in het verkooppunt bevinden als gevolg van het vervullen van de aanvaardingsplicht « 1 voor 0 », gratis te laten ophalen binnen een termijn van 10 werkdagen na berichtgeving door het verkooppunt. Van deze termijn mag afgeweken worden, indien het verkooppunt slechts 1 afgedankt voertuig voor ophaling aanbiedt.

§8 De producenten zijn niet verplicht om de verschillende milieubijdragen, -heffingen of enig andere vergoeding te vermelden op de factuur aan de consument.

## Art. 20 Taken en verantwoordelijkheden van eindverkopers

§1 De eindverkopers engageren zich om alle afgedankte voertuigen die aangeboden worden door particulieren gratis in ontvangst te nemen volgens de voorwaarden onder artikel 7 en om deze voertuigen enkel af te voeren naar erkende centra binnen de door de wetgeving gestelde termijnen.

§2 De eindverkoper werkt mee aan de sensibilisering conform de bepalingen over sensibilisering (in art. 11) van deze overeenkomst.

## Art. 21 Taken en verantwoordelijkheden van de erkende centra

§ 1. Het erkend centrum zorgt in de eerste plaats voor depollutie, vernietiging en administratieve uitschrijving van het afgedankt voertuig. Bijkomend moet het erkend centrum oog hebben voor ontmanteling met het oog op hergebruik en recyclage van onderdelen en materialen en dit in functie van het principe van "de beste beschikbare technologie die geen buitensporige kosten met zich meebrengt" en in functie van de economische haalbaarheid.

§2. Het erkend centrum verbindt er zich toe om kosteloos aan het beheersorganisme op de door het beheersorganisme aangegeven tijdstippen, alle inlichtingen over te maken, die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de informatieplicht -conform het besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht et het besluit van de Brussels-Hoofdstedelijke Regering van 15 april 2004 inzake het beheer van afgedankte voertuigen- met inbegrip van alle relevante informatie die nodig is voor het bepalen van de percentages van hergebruik, recyclage en nuttige toepassing, conform de methode die opgelegd werd door de beslissing van de Europese Commissie van 1 april 2005 tot vaststelling van nadere voorschriften betreffende de bewaking van de streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling zoals vastgesteld bij richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken;

Het betreft hier in het bijzonder:

- de chassisnummers, het merk, model, type en de laatste houder en/of eigenaar van de afgedankte voertuigen waarvoor het centrum een certificaat van vernietiging heeft afgeleverd;
- de individuele massa van de afgedankte voertuigen op het ogenblik dat zij het erkend centrum binnenkomen;
- gedurende een evaluatieperiode van 1 jaar het aantal ontbrekende banden bij aankomst in het centrum met een maximum van 4. Na deze periode wordt het aantal ontbrekende banden berekend op basis van de totale massa van de afvalbanden die het erkend centrum verlaten.
- de totale massa en de bestemming van de gedepollueerde voertuigen die naar de verwerkingsoperatoren worden afgevoerd;
- de totale massa, de bestemming van de materialen afkomstig uit de depollutie en selectieve demontage.

Het erkend centrum maakt voor de overdracht van vernoemde gegevens verplicht gebruik van het geïnformatiseerd datacommunicatiesysteem dat hen kosteloos ter beschikking wordt gesteld door het beheersorganisme conform artikel 23. Het erkend centrum waarborgt de waarheidsgetrouwheid van de overgemaakte gegevens.

De bestemming van de gedepollueerde voertuigen en van de materialen afkomstig uit de depollutie moeten door de overheid daartoe vergunde bedrijven zijn.

§3. Elk erkend centrum behaalt op jaarbasis de wettelijke percentages van hergebruik, recyclage en nuttige toepassing bij de verwerking van de afgedankte voertuigen zoals opgelegd door het besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht. Het erkend centrum zal de keuze van de verwerkingsoperatoren en de andere operatoren van materialen afkomstig uit de depollutie en selectieve demontage bepalen met het oog op het behalen van de wettelijke doelstellingen. Een erkend centrum of een binnenlandse verwerkingsoperator kan beroep doen op een buitenlandse verwerkingsoperator als deze laatste een audit heeft laten uitvoeren zoals beschreven in artikel 22 §2.

§4. Voor onvolledige voertuigen mag het erkend centrum een forfaitaire vergoeding vragen aan de laatste houder voor de ontbrekende delen conform artikel 6, §3.

§5. Het erkend centrum verbindt er zich toe om depollutie en/of ontmanteling vóór aankomst in het erkend centrum niet te stimuleren.

§6. Het erkend centrum verbindt er zich toe om aan het beheersorganisme een vergoeding per band te betalen gelijk aan de milieubijdrage van het beheersorganisme voor banden indien het aantal ingezamelde banden in het door de producenten opgezette inzamel- en verwerkingssysteem het normale aantal banden per voertuig overtreft en indien het erkend centrum zelf opnieuw de banden verkoopt voor hergebruik in België.

§7. Het beheersorganisme zal aan de erkende centra die geen lid zijn van één van de ondertekende partijen, voorstellen om een contract te ondertekenen waarin bepaald is dat zij ook gebruik mogen maken van het door de producenten opgezette inzamel- en verwerkingssysteem op voorwaarde dat het erkend centrum artikel 21 van de huidige overeenkomst onderschrijft.

§8. Het erkend centrum geeft aan de laatste houder gratis een certificaat van vernietiging dat beantwoordt aan de minimale vereisten zoals beschreven in de beslissing van de Europese Commissie van 19 februari 2002 betreffende de minimale vereisten waaraan een certificaat van vernietiging moet voldoen in uitvoering van artikel 5, paragraaf 3 van de Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende afgedankte voertuigen. Het geïnformatiseerde systeem voor dataoverdracht dat door het beheersorganisme gratis ter beschikking wordt gesteld van de erkende centra voorziet de modaliteit om certificaten van vernietiging op te maken die voldoen aan de minimale vereisten.

## Art. 8 Taken en verantwoordelijkheden van de verwerkingsoperatoren

§1. Elke verwerkingsoperator verbindt er zich toe om driejaarlijks aan een onafhankelijke onderzoeksbureau, aangesteld door het beheersorganisme, alle inlichtingen mee te delen die nodig zijn voor de bepaling van de percentages van hergebruik, recyclage en nuttige toepassing van zijn verwerkingsprocédé voor afgedankte voertuigen. Elke verwerkingsoperator geeft jaarlijks de afvoergegevens aan dit onafhankelijk onderzoeksbureau op basis van de methodologie die in 2007 ontwikkeld werd tussen de Gewesten en het beheersorganisme. Het onafhankelijke onderzoeksbureau zal hiertoe de nodige confidentialiteit garanderen in een geschreven overeenkomst tussen de verwerkingsoperator en het onderzoeksbureau. De verwerkingsoperator zal tevens aan het onderzoeksbureau toegang verschaffen teneinde het onderzoeksbureau de nodige onderzoeken te laten doen.

§2. Indien de verwerkingsoperator een nieuwe technologie in gebruik neemt, zal een nieuw percentage moeten bepaald worden door het onderzoeksbureau. Dit nieuwe percentage zal dan door het beheersorganisme in het EMS-systeem ingebracht worden ten laatste 10 werkdagen nadat de resultaten door het onderzoeksbureau aan het beheersorganisme werd meegedeeld. De kosten voor het bepalen van het nieuwe percentage worden ten laste genomen van het beheersorganisme met een maximum van 1 onderzoek per 3 jaar en telkens als een verbetering in termen van een hoger percentage blijkt. Een erkend centrum of een binnenlandse verwerkingsoperator kan beroep doen op een buitenlandse verwerkingsoperator als deze laatste een audit heeft laten uitvoeren zoals hierboven beschreven in §1.

§3. Elke verwerkingsoperator verbindt er zich toe om te streven naar continue verbetering en naar de beste beschikbare technologieën die geen buitensporige kosten met zich meebrengen voor de verwerking van afgedankte voertuigen en de nuttige toepassing van het shredderresidu, om het aldus mogelijk te maken de doelstellingen opgelegd door het besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht te behalen. Hiertoe zal iedere verwerkingsoperator een stappenplan voorleggen aan het onderzoeksbureau en aan het BIM en onder de confidentialiteitsgaranties zoals bepaald in §1.

## **Hoofdstuk 8: Taken van het beheersorganisme**

### Art. 23

Het beheersorganisme zal alle beheerstaken op zich nemen die nodig zijn voor de uitvoering van de huidige milieuovereenkomst, onder meer:

- 1° Het uitvoeren van de modaliteiten over het preventieplan en het voeren van sensibilisering conform artikelen 5 en 11 van deze overeenkomst.
- 2° Het beheer van de verwerking van de afgedankte voertuigen.
- 3° De monitoring van de bekomen resultaten van verwerking van de afgedankte voertuigen.
- 4° Het beheren van het monitoringsysteem "End-of-life vehicle Monitoring System", EMS, dat alle gegevens registreert, en rapporten regeneert van de inzameling, de verwerking en de verwijdering van afgedankte voertuigen en hun afvalstoffen zowel op nationaal, gewestelijk niveau als per individueel bedrijf.
- 5° Het EMS kosteloos ter beschikking stellen van de erkende centra.
- 6° Het voldoen aan de rapportering aan het BIM conform artikel 25 van deze overeenkomst en aan andere informatieverplichtingen van deze overeenkomst.
- 7° Het EMS voorzien van een functionaliteit zodat EMS door de erkende centra ook als elektronisch afvalstoffenregister kan gebruikt worden.
- 8° Het opstellen en publiceren van een jaarverslag waarin voor het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest gratis ruimte ter beschikking gesteld wordt voor rapportering over haar controledraaiboek dat het budget, de middelen, het beschikbare personeel, een adequate strategie, de realisatieduur, de frequentie van de controles evenals het vervolgingsbeleid aangeeft.
- 9° Het overleg met de andere actoren betrokken bij de inzameling van de afgedankte voertuigen (gemeenten, domeinen, verzekering) in samenwerking met de gewesten coördineren.
- 10° Het uitsturen van een jaarlijkse mailing aan de erkende centra met beschikbare informatie over technieken betreffende de depollutie en de demontage na feedback vanwege de erkende centra zodat een constante evolutie mogelijk is.
- 11° In het dossier van de traceerbaarheid van de voertuigen: deelname aan de vergadering en opvolging en rapportering van de vooruitgang evenals het nagaan van de volledigheid van de oplossing.
- 12° Het stimuleren van een zo correct mogelijke input van de gegevens in EMS, door onder andere initiatieven te nemen zoals goede communicatie over EMS en de doelstellingen van EMS aan de erkende centra in de vorm van workshops en zoals het verhogen van de transparantie van EMS voor de gebruikers.
- 13° Het optreden als tussenpersoon en coördinator tussen de verschillende categorieën van de sector en het verzekeren van de monitoring van de doelstellingen in samenwerking met en in medeverantwoordelijkheid van alle categorieën van de sector.

- 14° Het centraliseren van de gegevens over de vernietigde chassisnummers van de erkende centra en het bezorgen van deze gegevens aan de Dienst voor de Inschrijving van de Voertuigen met het oog op hun definitieve uitschrijving uit het Belgisch voertuigenrepertorium.
- 15° Op basis van de in artikel 21, §2 vernoemde gegevens en van het leeggewicht van de voertuigen in nieuwe toestand, het jaarlijks berekenen van de behaalde percentages van hergebruik, recyclage en nuttige toepassing per erkend centrum van de door de centra verwerkte afgedankte voertuigen. Deze percentages zal het beheersorganisme jaarlijks aan alle erkende centra meedelen.
- 16° De databank voor ontmanteling, genaamd IDIS, gratis beschikbaar stellen via internet voor alle erkende centra.
- 17° Het organiseren van minstens jaarlijks overleg met de keuringsinstellingen en de gewesten voor optimalisatie van de keuringen.
- 18° Het ten laste nemen van de kosten voor het bepalen van nieuwe percentages van hergebruik, recyclage en nuttige toepassing van de verwerkingsoperatoren voor het verwerkingsprocédé voor afgedankte voertuigen.
- 19° De informatieplicht conform artikel 17 uitvoeren.
- 20° Aan de erkende centra die geen lid zijn van één van de ondertekende partijen, voorstellen om een contract te ondertekenen waarin bepaald is dat zij ook gebruik mogen maken van het door de producenten opgezette inzamel- en verwerkingssysteem op voorwaarde dat het erkend centrum artikel 21 van de huidige overeenkomst onderschrijft.

#### Art. 24

Het beheersorganisme streeft naar een zo groot mogelijke uniformiteit inzake administratieve procedures en logistiek.

#### Art. 25 Beheersplan

Het beheersorganisme legt uiterlijk 6 maanden na ondertekening van de milieubeleidsvereenkomst een beheersplan voor de looptijd van de milieubeleidsvereenkomst ter goedkeuring voor aan het BIM waarin het aangeeft hoe het de bepalingen van de overeenkomst zal uitvoeren. Het beheersplan bevat minimaal de uitvoeringsmodaliteiten van de bepalingen in artikel 7 van het besluit van 18 juli 2002 inzake de aanvaardingsplicht geven de producenten Het beheersorganisme legt jaarlijks voor 1 oktober een actualisatie voor het volgende kalenderjaar ter goedkeuring voor.

#### Art. 26 Financieel plan

Het beheersorganisme legt uiterlijk 6 maanden na ondertekening van de milieubeleidsvereenkomst een financieel plan voor de looptijd van de milieubeleidsvereenkomst ter advies voor aan het BIM. Het beheersorganisme legt jaarlijks vóór 1 oktober een actualisatie voor het volgende kalenderjaar ter advies voor.

Art. 27 Raad van Bestuur

Het BIM zal namens het Gewest de rol van waarnemer vervullen in de Raad van Bestuur en de Algemene Vergadering van het beheersorganisme. Daartoe ontvangt het BIM tijdig de uitnodigingen en verslagen.

## **Hoofdstuk 9: Engagements van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest**

Art. 28

Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest zal overleggen met de andere gewestelijke overheden en de federale overheid om in de mate van het mogelijke een geharmoniseerde regelgeving voor het Belgische grondgebied inzake aanvaardingsplicht van afgedankte voertuigen te hanteren.

Art. 29

Het BIM zal namens het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest erover waken dat de wetgeving van Brussel-Hoofdstad inzake de voorkoming en het beheer van afvalstoffen stringent wordt toegepast en de nodige handelingen treffen om vastgestelde overtredingen te verbaliseren . Desgevallend zal het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest handhaving de houder verbaliseren die een afgedankt voertuig aan een niet-erkend centrum overdraagt en geen certificaat van vernietiging kan voorleggen.

Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest engageert zich om handhaving uit te voeren op de naleving van de wetgeving op export van afgedankte voertuigen .

Het BIM zal namens het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest de nodige sensibiliseringsacties voeren zodat steden, gemeenten en alle andere openbare instellingen of organismen, hun afgedankte voertuigen uitsluitend bij erkende centra inleveren en dat ze vergezeld zijn van de boorddocumenten. Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest engageert zich om handhaving uit te voeren op te naleving hiervan.

Art. 30

§1. Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest verbindt er zich toe de wetgeving van Brussel-Hoofdstad inzake afvalvoorkoming en –beheer indien nodig aan te passen teneinde de uitvoering van deze overeenkomst mogelijk te maken.

§2. Indien het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest de Brusselse wetgeving betreffende afgedankte voertuigen aan wil passen, engageert zij zich om voorafgaandelijk overleg te plegen met de sector.

Art. 31

Indien nodig zullen de verplichtingen in deze overeenkomst aangepast worden aan eventuele wijzigingen van de bepalingen van de Europese richtlijn 2000/53 betreffende autowrakken.

#### Art. 32

Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest verbindt er zich toe, na overleg met het beheersorganisme, initiatieven te nemen die bijdragen tot het bereiken van de doelstellingen van deze overeenkomst onder andere door:

- 1° op haar niveau de nodige aanvullende reglementaire bepalingen te treffen;
- 2° aandacht te besteden aan de afzet van afvalstoffen;
- 3° een voorbeeld functie te vervullen bij de aankoop van diensten, werken en producten door in overheidsopdrachten oog te hebben voor een duurzaam en ethische verantwoord aankoopsbeheer.
- 4° zich engageren om een inspectieprogramma voor de afgedankte voertuigen uit te werken op basis van een risico-analyse en dit uit te voeren, met als belangrijkste krachtlijnen:
  - Voldoende VTE voorzien voor controles.
  - Een actief beleid voeren, bijvoorbeeld door middel van bestuurlijke maatregelen in het kader van het handhavingsdecreet om de oneerlijke concurrentie door niet-erkende centra in de sector te elimineren.
  - De controles relateren aan kwantificeerbare doelstellingen en aan een strikte timing.
  - Deelnemen aan controleursoverleg met uitwisseling van kennis over middelen en feiten.
  - Onderzoeken naar wettelijke lacunes en remediëren door wetswijzigingen.
  - Communiceren over deze sanering.

#### Art. 33

Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest, samen met de andere gewesten en alle betrokken partijen, neemt hetzelfde engagement voor wat betreft de hervorming van de inschrijving van voertuigen in België conform artikel 18 § 5.

#### Art. 34

onbestaande

#### Art. 35

Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest overhandigt op vraag van het beheersorganisme een lijst van de erkende centra en verwittigt het beheersorganisme in geval van nieuwe erkenningen en opheffingen van erkenningen.

#### Art. 36

Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest zal de modaliteiten voor de audits van de erkende centra evalueren met het oog op administratieve vereenvoudiging en kostenbeheer.

Art. 37

Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest controleert de uitvoering van de milieubeleidsovereenkomst en brengt jaarlijks aan het Brussels-Hoofdstedelijk Parlement een verslag uit op het vlak van leefmilieu bij de verwerking van afgedankte voertuigen.

## **Hoofdstuk 10: Slotbepalingen**

Art. 38 Geschillencommissie

§ 1. In geval van een geschil over de uitvoering van de milieubeleidsovereenkomst zal een geschillencommissie samengesteld worden. Deze commissie wordt ad hoc samengesteld (afhankelijk van de aard van het geschil) en bestaat altijd uit twee vertegenwoordigers van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest en twee vertegenwoordigers van het beheersorganisme. De voorzitter wordt gekozen uit de vertegenwoordigers van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest en in consensus aangeduid door de 4 vertegenwoordigers.

§ 2. De beslissingen worden bij consensus genomen. Indien geen consensus kan worden bereikt, brengt de geschillencommissie verslag uit bij de bevoegde Minister.

Art. 39 Duur en einde van de overeenkomst

§ 1. De milieubeleidsovereenkomst treedt in werking na de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

§ 2. De milieubeleidsovereenkomst wordt afgesloten voor de duur van 5 jaar.

§ 3. Deze overeenkomst kan worden gewijzigd tijdens de geldigheidsduur mits akkoord van alle partijen.

§ 4. Deze milieubeleidsovereenkomst kan worden opgezegd mits inachtneming van een opzeggingstermijn van zes maanden. Indien de opzegging niet uitgaat van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest, moet zij gebeuren door de andere partijen gezamenlijk.

De kennisgeving van de opzegging gebeurt op straffe van nietigheid, hetzij bij een ter post aangetekende brief, hetzij bij deurwaardersexploot. De opzeggingstermijn begint te lopen vanaf de eerste dag van de maand volgend op de kennisgeving.

Art. 40 Toetreding

Het beheersorganisme mag de toetreding van geen enkele onderneming weigeren waarop de aanvaardingsplicht, vermeld in de milieubeleidsovereenkomst van toepassing zou kunnen zijn. Het beheersorganisme kan van die verplichting afwijken als er ernstige redenen zijn en na goedkeuring van het BIM.

Art. 41 Bevoegdheidsbeding

Elk geding dat uit deze milieubeleidsovereenkomst ontstaat of ermee verband houdt en waarvoor geen oplossing kan worden gevonden in de geschillencommissie zoals bedoeld in artikel 35 van deze overeenkomst, wordt voorgelegd aan de rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement Brussel.

**Art. 42 Slotbepaling**

De milieubeleidsvereenkomst werd gesloten te Brussel, op XXXXX en werd ondertekend door de vertegenwoordigers van alle partijen. Elke partij erkent haar exemplaar van de overeenkomst te hebben ontvangen.

**Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :**

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,  
de heer Charles Piqué

De Minister van Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,  
Mevrouw Evelyne Huytebroeck

**Voor de organisaties:**

De voorzitter van de v.z.w. FEBIAC,  
de heer Pierre-Alain De Smedt

De voorzitter van de v.z.w. FEDERAUTO  
Metals  
De heer Freddy Van Hoe

De voorzitter van de v.z.w. GDA,  
de heer Carl Veys

De voorzitter van de v.z.w. Groepering van  
Handelaars in Tweedehandse Voertuigen,  
de heer Alexandre Leemans

De voorzitter van de v.z.w. REPARAUTO,

de voorzitter van de v.z.w. COBEREC  
de heer Pierre Vandeputte

De voorzitter van de afdeling van de  
shredders van de v.z.w. COBEREC Metals.,  
de heer Karel Casier

De voorzitter van de afdeling van de  
erkende centra van de v.z.w. COBEREC Metals.,  
mevrouw Caroline Craenhals

De voorzitter van de v.z.w. FEVAR,

de heer Eric Geentjens

de heer Johan Vanderhoydonck

De voorzitter van de v.z.w. FEBELCAR,  
FEDERPLAST.be,  
de heer Eric Leyn

De voorzitter van de v.z.w.  
de heer Henri Vliegen

De voorzitter van de v.z.w. DETABEL,  
FEDUSTRIA,  
de heer Marc Dewilde

De directeur-generaal van de v.z.w.  
de heer Fa Quix

De voorzitter van de v.z.w. Federatie  
v.z.w.  
Automateriaal,  
de heer Leon Nelissen

De gedelegeerd bestuurder van de  
AGORIA,  
de heer Paul Soete