

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2019/12985]

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 1^{er} 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'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 l'Ordonnance du 14 juin 2012 relative aux déchets ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1^{er} décembre 2016 relatif à la gestion des déchets ;

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 15 avril 2004 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage ;

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 10 août 2018 ;

Vu la décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 juin 2018 portant approbation de la présente convention environnementale ;

Considérant que cette convention est conclue en exécution de la responsabilité élargie du producteur de véhicules ;

Considérant que l'objectif de cette convention est également de donner exécution aux responsabilités élargies du producteur de pneus, d'huiles, de piles et d'accumulateurs de première monte ou de premier équipement des véhicules ;

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) le réemploi 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 Rudi Vervoort, Ministre-président et Madame Céline Fremault, Ministre de l'Environnement,

Dénommée ci-après « la Région »,

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 Philippe Dehennin, président,

- l'a.s.b.l. TRAXIO Mobility Retail and Technical Distribution, sise avenue Jules Bordet 164, à 1140 Evere, représentée par Monsieur Didier Perwez, président, et dont font partie intégrante les Groupements suivants :

o Groupement des Distributeurs et Agents de Marques automobiles, sise avenue Jules Bordet 164, à 1140 Evere, représentée par Monsieur Peter Daeninck, président,

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2019/12985]

Milieuovereenkomst betreffende de afgedankte voertuigen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Gelet op Richtlijn 2000/53/EG van 18 september 2000 betreffende afgedankte voertuigen zoals gewijzigd;

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 de Ordonnantie van 14 juni 2012 betreffende afvalstoffen;

Gelet op het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 december 2016 betreffende het beheer van afvalstoffen;

Gelet op de ordonnantie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 29 april 2004 betreffende de milieuovereenkomsten;

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 het feit dat het voorstel van milieuovereenkomst, conform de ordonnantie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 29 april 2004 betreffende de milieuovereenkomsten, het voorwerp heeft uitgemaakt van een openbaar onderzoek en van een publicatie in het *Belgisch Staatsblad* op datum van 10 augustus 2018;

Gelet op de beslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 juni 2018 tot goedkeuring van onderhavige overeenkomst;

Overwegende dat deze overeenkomst werd afgesloten in uitvoering van de uitgebreide verantwoordelijkheid van de producent van voertuigen;

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

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 recyclage van materialen en grondstoffen;
- c) de andere vormen van nuttige toepassing, energieretourwinning inbegrepen;
- d) de verbranding of het storten van de restafval;

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.

KOMEN DE HIERNAVOLGENDE PARTIJEN:

1° het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

vertegenwoordigd door de heer Rudi Vervoort, Minister-President, en mevrouw Céline Fremault, Minister van Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

Hierna genoemd "het Gewest",

2° de volgende overkoepelende representatieve organisaties van ondernemingen:

- de vzw FEBIAC, Federatie van de Belgische Auto- en Rijkswielindustrie, gevestigd Woluwedal 46, bus 6, te 1200 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Philippe de Henin, voorzitter,

- de vzw TRAXIO, Mobility Retail and Technical Distribution, gevestigd Jules Bordetlaan 164, te 1140 Brussel; hier vertegenwoordigd door de heer Didier Perwez, voorzitter en waarvan de volgende Groeperingen integraal deel uitmaken:

o Groepering van Autodealers en -Agenten, gevestigd Jules Bordetlaan 164, te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Peter Daeninck, voorzitter,

o IAS, Groupement « Independent Automotive Specialists », sise avenue Jules Bordet 164, à 1140 Bruxelles, représenté par Monsieur Patrick Godart, président,

o TRAXIO ROAD SUPPORT, Groupement des Entreprises de Dépannage-Remorquage de Belgique, sise avenue Jules Bordet 164, à 1140 Evere, représentée par Monsieur Yves Dombrecht, président,

- l'a.s.b.l. Fédération du Matériel Automobile, affiliée à l'a.s.b.l. TRAXIO sise avenue Jules Bordet 164, à 1140 Evere, représentée par Monsieur Etienne Dubois, président,

- l'a.s.b.l. FEBELCAR, Royale Fédération belge de la Carrosserie et des Métiers connexes, affiliée à l'a.s.b.l. TRAXIO, sise avenue Jules Bordet 164, à 1140 Bruxelles, représentée par Monsieur Eric Leyn, président,

- l'a.s.b.l. COBEREC Metals, Fédération des Entreprises pour la Récupération des Métaux ferreux et non ferreux, sise Esplanade 1, bte 87, à 1020 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 Monsieur Vincent Quidousse, 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 Michel Verhoben, président,

- l'a.s.b.l. ESSENSCIA, Association belge des industries chimiques et des sciences de la vie, sise Diamant Building, boulevard A. Reyers 80 à 1030 Bruxelles, représentée par Monsieur Yves Verschuere, managing director, et pour la division ESSENSCIA PolyMatters, par Madame Saskia Walraedt, directeur,

- 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 multisectorielle de l'Industrie technologique, sise boulevard Auguste Reyers 80, à 1030 Bruxelles, représentée par Monsieur Marc Lambotte, administrateur délégué,

Dénommées ci-après « les organisations »,

CONVIENNENT CE QUI SUIT :

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions générales

Définitions et concepts

Article 1^{er}. § 1. Les concepts et définitions contenus dans l'ordonnance déchets du 14 juin 2012, dans l'Arrêté du 1^{er} décembre 2016 relatif à la gestion des déchets, 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'organisme de gestion, 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, ainsi que des indicateurs permettant ceux-ci.

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 États 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. Arrêté gestion des déchets

L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1^{er} décembre 2016 relatif à la gestion des déchets.

o IAS, Groepering van "Independent Automotive Specialists", gevestigd Jules Bordetlaan 164, te 1140 Brussel; vertegenwoordigd door de heer Patrick Godart, voorzitter,

o TRAXIO ROAD SUPPORT, Groepering van Takel- en Bergingsbedrijven van België, gevestigd Jules Bordetlaan 164, te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Yves Dombrecht, voorzitter,

- de vzw Federatie Automateriaal, aangesloten bij de vzw TRAXIO, gevestigd Jules Bordetlaan 164, te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Etienne Dubois, voorzitter,

- de vzw FEBELCAR, Koninklijke Belgische Federatie der Rijtuigmakerij en bijhorende Ambachten, aangesloten bij de vzw TRAXIO, gevestigd Jules Bordetlaan 164, te 1140 Evere, vertegenwoordigd door de heer Eric Leyn, voorzitter,

- de vzw COBEREC Metals, Verbond der Ondernemingen voor de Recuperatie van Ferro- en Non-Ferrometalen, gevestigd Esplanade 1, bus 87, te 1020 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Pierre Vandeputte, voorzitter, voor de divisie shredders, door de heer Karel Casier, voorzitter, en voor de erkende centra door de heer Vincent Quidousse, voorzitter,

- de vzw FEVAR, Federatie van Auto-onderdelen Recyclagebedrijven, gevestigd Oude Baan 28, te 2800 Mechelen, vertegenwoordigd door de heer Michel Verhoben, voorzitter,

- de vzw ESSENSCIA, Belgische federatie van de chemische industrie en de life-sciences, gevestigd Diamant Building, August Reyerslaan 80, te 1030 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Yves Verschuere, managing director, en de divisie ESSENSCIA PolyMatters, de vrouw Saskia Walraedt, directeur,

- de vzw 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, algemeen directeur,

- de vzw AGORIA, Multi-sectorele Federatie van de Technologische Industrie, gevestigd Diamant Building, August Reyerslaan 80, te 1030 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Marc Lambotte, gedelegeerd bestuurder,

hierna genoemd "de organisaties",

OVEREEN WAT VOLGT:

HOOFDSTUK 1. — Algemene bepalingen

Definities en begrippen

Artikel 1. § 1. De begrippen en definities vermeld in de afvalordonnantie van 14 juni 2012, in het Besluit van 1 december 2016 betreffende het beheer van afvalstoffen 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 geheel van acties en maatregelen, genomen door het beheersorganisme, dat minstens volgende elementen bevat:

- een preventieplan;
- een overzicht van acties voor de sector;
- en overzicht van acties betreffende inzameling en verwerking van de afgedankte voertuigen;
- een financieel plan;
- een methode van controle en opvolging, evenals indicatoren die dit mogelijk maken.

2. Voertuig

De term omvat 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. Besluit beheer van afvalstoffen

Het Besluit van 1 december 2016 van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het beheer van afvalstoffen.

4. Arrêté gestion des véhicules hors d'usage (VHU)

L'Arrêté du 15 avril 2004 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la gestion des véhicules hors d'usage.

5. Véhicule hors d'usage (VHU)

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.

6. 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.

7. Pneu

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

8. Pneu usé

Uniquement dans le cadre de la présente convention environnementale, il faut entendre par 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 rechaper ou valorisables.

9. Pneu à rechaper

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

10. 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.

11. Pneu réemployé

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.

12. 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.

13. Traitement

Tout traitement qui 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.

14. Réemploi 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.

15. Réemploi 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.

16. 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.

4. Besluit beheer afgedankte voertuigen

Het Besluit van 15 april 2004 van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het beheer van afgedankte voertuigen.

5. 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 de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het beheer van afgedankte voertuigen.

6. 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.

7. Band

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

8. 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. De term omvat zowel herbruikbare als rechapeerbare of valoriseerbare banden.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. Preventie

Iedere maatregel ter vermindering van de hoeveelheid en de schadelijkheid voor het milieu van afgedankte voertuigen en de daarin aanwezige materialen en stoffen.

13. 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.

14. 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 werden ontworpen.

15. 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.

16. 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.

17. Producteur

Parmi les producteurs de produits au sens de l'article 3, 13° de l'ordonnance déchets, toute personne physique ou morale qui, quelle que soit la technique de vente utilisée, y compris par communication à distance :

a) est établie en Belgique et fabrique des produits sous son propre nom ou sa propre marque, ou fait concevoir ou fabriquer des produits et les commercialise sous son propre nom ou sa propre marque sur le territoire belge ;

b) est établie en Belgique et revend, en Belgique, sous son propre nom ou sa propre marque, des équipements produits par d'autres fournisseurs, le revendeur ne devant pas être considéré comme producteur lorsque la marque du producteur figure sur l'équipement, conformément au point *a)* ;

c) est établie en Belgique et met sur le marché sur le territoire belge, à titre professionnel, des produits provenant d'un pays tiers ou d'un autre Etat membre de l'Union Européenne ;

d) est établie en Belgique et fabrique ou importe un produit et l'affecte à son propre usage, à titre professionnel.

La personne qui assure exclusivement un financement en vertu de, ou conformément à un contrat de financement, n'est pas considérée comme "producteur", à moins qu'elle n'agisse aussi comme producteur au sens des points *a)* à *d)*.

18. Détaillant

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

19. Distributeur officiel

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

20. 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.

21. Centre agréé

Toute personne physique ou morale agréée par l'organisme de gestion, et autorisée par Bruxelles Environnement 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.

22. Point de reprise

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

23. 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.

24. 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.

17. Producent

Onder de producenten van producten in de zin van artikel 3, 13° van de afvalordonnantie, iedere natuurlijke of rechtspersoon die, ongeacht de gebruikte verkooptechniek, inclusief de verkoop op afstand:

a) in België gevestigd is en onder zijn eigen naam of merknaam producten vervaardigt, of producten laat ontwerpen of vervaardigen en ze onder zijn eigen naam of merknaam op de markt brengt op het Belgisch grondgebied;

b) in België gevestigd is en in België onder zijn eigen naam of handelsmerk apparatuur wederverkoopt die door andere leveranciers is geproduceerd; hierbij wordt de wederverkoper niet als producent aangemerkt wanneer het merkteken zoals bepaald in punt *a)* op de apparatuur zichtbaar is;

c) in België gevestigd is en die beroepsmatig producten uit een derde land of een andere lidstaat van de Europese Unie op het Belgische grondgebied in de handel brengt;

d) in België gevestigd is en een product vervaardigt of invoert en het beroepsmatig voor eigen gebruik toewijst.

Diegene die uitsluitend voorziet in financiering op grond van of in het kader van een financieringsovereenkomst wordt niet als "producent" aangemerkt, tenzij hij tevens optreedt als producent in de zin van het bepaalde onder de punten *a)* tot en met *d)*.

18. Eindverkoper

Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die in België voertuigen te koop aanbiedt aan de consument.

19. Officiële verdeler

Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die nieuwe voertuigen van één of meer voertuigproducenten en/of invoerders verdeelt.

20. 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, 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 en hun invoerders, 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.

21. Erkend centrum

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

22. Punt van inontvangstname

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

23. 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.

24. 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.

25. 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.

26. 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.

27. Organisme de gestion

Association sans but lucratif et de coordination du contrat (convention environnementale), créée par les organisations conformément à l'article 2.3.3 de l'Arrêté gestion des déchets, et ayant pour but d'atteindre les objectifs et de mettre en œuvre les dispositions de la présente convention.

28. Bruxelles Environnement

L'organisme d'intérêt public créé par l'arrêté royal du 8 mars 1989 créant Bruxelles Environnement.

Objectifs pour les véhicules hors d'usage

Art. 2. § 1. Cette convention est conclue en exécution de l'article 2.1.2 § 2 de l'Arrêté gestion des déchets dans lequel il est stipulé qu'en vue de respecter leur responsabilité élargie des producteurs, les producteurs peuvent conclure avec la Région une convention environnementale déterminant des modalités particulières d'exécution et de mise en œuvre de leurs obligations.

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

1. prévention de déchets provenant de véhicules ;
2. réemploi 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. Les objectifs suivants sont atteints par les producteurs en matière de traitement des véhicules hors d'usage :

- a) taux de réemploi et de valorisation de 95 % ;
- b) taux de réemploi et de recyclage de 85 %.

§ 3. Pour le traitement des pneus usés collectés soumis à l'obligation de reprise est considéré :

- a) 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 ;
- b) Les pneus collectés sont premièrement triés pour récupérer les pneus réutilisables ;
- c) Les objectifs de recyclage/réemploi, de rechapage et de valorisation sont conformes à l'article 2.4.19 de l'Arrêté gestion des déchets ;
- d) Le reste des pneus est valorisé énergétiquement ;
- e) La mise en décharge des pneus usés n'est pas autorisée.

§ 4. En vue de l'atteinte des objectifs de collecte et de traitement des pneus usés, l'organisme de gestion réalise un échantillonnage afin de déterminer dans quelle mesure le pneu de secours est présent dans les véhicules hors d'usage collectés par l'organisme de gestion. Le taux de collecte est adapté en fonction du taux de retour desdits pneus.

§ 5. Pour les huiles usagées des véhicules hors d'usage, l'organisme de gestion atteint les taux de l'article 2.4.30 de l'Arrêté gestion des déchets en lien avec la gestion des huiles usagées.

§ 6. Pour les déchets de piles et accumulateurs des véhicules hors d'usage, l'organisme de gestion atteint les taux de l'article 2.4.9 de l'Arrêté gestion des déchets en lien avec la gestion des déchets de piles et accumulateurs.

25. 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.

26. Verwerkingsoperatoren

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

27. Beheersorganisme

Vereniging zonder winstoogmerk en ter coördinatie van de overeenkomst (milieuovereenkomst), opgericht door de organisaties overeenkomstig artikel 2.3.3 van het Besluit van beheer van afvalstoffen en met als doel het bereiken van de doelstellingen en de implementatie van de bepalingen van deze overeenkomst.

28. Leefmilieu Brussel

De instelling van openbaar nut opgericht bij koninklijk besluit van 8 maart 1989 tot oprichting van Leefmilieu Brussel.

Doelstellingen voor afgedankte voertuigen

Art. 2. § 1. Deze overeenkomst wordt afgesloten in uitvoering van artikel 2.1.2 § 2 van het Besluit beheer van afvalstoffen, waarin vastgesteld is dat de producenten met het oog op het nakomen van hun uitgebreide producentenverantwoordelijkheid met het Gewest een milieuovereenkomst kunnen afsluiten waarin de bijzondere uitvoerings- en implementatiemodaliteiten 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 producenten dienen de volgende doelstellingen te bereiken inzake de behandeling van afgedankte voertuigen:

- a) 95 % hergebruik en nuttige toepassing;
- b) 85 % hergebruik en recyclage.

§ 3. Voor de verwerking van de ingezamelde afvalbanden die onderworpen zijn aan de aanvaardingsplicht geldt het volgende:

- a) 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.
- b) De ingezamelde banden worden eerst gesorteerd om de herbruikbare banden te recupereren;
- c) De doelstellingen voor recyclage/hergebruik, rechapen en nuttige toepassing zijn conform artikel 2.4.19 van het Besluit beheer van afvalstoffen;
- d) De overige banden worden energetisch gevaloriseerd;
- e) Het is niet toegelaten afvalbanden te storten.

§ 4. Om de doelstellingen voor de inzameling en verwerking van afvalbanden te bereiken, voert het beheersorganisme een steekproef uit om te bepalen in hoeverre er reservebanden aanwezig zijn in de afgedankte voertuigen die het beheersorganisme heeft ingezameld. Het inzamelingspercentage wordt aangepast aan het retourpercentage van deze banden.

§ 5. Voor de afgewerkte oliën van de afgedankte voertuigen bereikt het beheersorganisme de percentages vermeld in artikel 2.4.30 van het Besluit beheer van afvalstoffen betreffende het beheer van gebruikte oliën.

§ 6. Voor de afgedankte batterijen en accu's van de afgedankte voertuigen bereikt het beheersorganisme de percentages vermeld in artikel 2.4.9 de Besluit beheer van afvalstoffen betreffende het beheer van afgedankte batterijen en accu's.

§ 7. En vue de l'atteinte des objectifs repris dans cette convention et issus notamment de l'Arrêté gestion des déchets, l'organisme de gestion étudie la quantité de véhicules hors d'usage exportés. Cette analyse se fait au moins une fois sur la durée de la convention.

§ 8. Les résultats de traitement atteints en Région de Bruxelles-Capitale font l'objet d'une évaluation annuelle faisant partie du rapport annuel.

Dans le cas où les objectifs ne sont pas atteints, l'organisme de gestion est tenu de présenter, dans les deux mois, pour approbation à Bruxelles Environnement un plan stratégique portant sur la période de validité restante de la convention et définissant les actions envisagées afin d'aboutir aux résultats en matière de recyclage et de valorisation.

Au terme de ce délai, si elle estime que les progrès réalisés ne sont pas suffisants, la Région se réserve le droit de dénoncer la présente convention et de demander aux adhérents à l'organisme de gestion, aux distributeurs et aux détaillants d'assumer leurs obligations de reprise telles que décrites dans l'Arrêté gestion des déchets.

Champ d'application

Art. 3. 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 piles 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. Elle 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.

Bonne gouvernance

Art. 4. § 1. L'application par les signataires à la convention de la présente convention se fait dans le respect des principes de Bonne gouvernance suivants :

- Transparence de l'information ;
- Processus de suivi dans l'élaboration des études ;
- Evaluation technique du système mandatée par Bruxelles Environnement dans le cadre de la signature de la nouvelle convention environnementale ;
- Confidentialité des informations protégeant un intérêt économique légitime ;
- Introduction de Principes de Bonne conduite des parties signataires à la convention.

§ 2. L'organisme de gestion met pleinement en œuvre la présente convention de manière constructive, professionnelle et transparente en vue du respect des objectifs environnementaux de la convention.

§ 3. Bruxelles Environnement a une attitude d'ouverture, de confiance et de responsabilisation envers l'organisme de gestion dans la mise en œuvre de la Responsabilité élargie du producteur et poursuit un équilibre entre objectifs environnementaux et impacts économiques.

CHAPITRE 2. — Prévention

Mesures de prévention

Art. 5. § 1. Afin de promouvoir la prévention des déchets, les producteurs, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, mettent tout en œuvre :

a) pour 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, le réemploi 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 rassembleront toutes les informations dans la banque de données mentionnée à l'article 15, § 3, qui est mise gratuitement à la disposition de tous les centres agréés par l'organisme de gestion. 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,

§ 7. Om de doelstellingen die in deze overeenkomst zijn vermeld en die met name afkomstig zijn van het Besluit beheer van afvalstoffen te bereiken, onderzoekt het beheersorganisme hoeveel afgedankte voertuigen er worden geëxporteerd. Die analyse wordt minstens een keer uitgevoerd tijdens de duur van de overeenkomst.

§ 8. De verwachte verwerkingsresultaten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden jaarlijks geëvalueerd in het kader van het jaarverslag.

Als de doelstellingen niet worden bereikt, dient het beheersorganisme, binnen de twee maanden, een strategisch plan voor de resterende geldigheidsperiode van de overeenkomst waarin de geplande acties worden beschreven om de resultaten inzake recyclage en nuttige toepassing te bereiken aan Leefmilieu Brussel voor te leggen ter goedkeuring.

Als het Gewest na deze periode van mening is dat er onvoldoende vooruitgang werd gemaakt, behoudt het zich het recht voor deze overeenkomst op te zeggen en de leden van het beheersorganisme, de verdelers en de eindverkopers te vragen hun terugnameverplichtingen zoals beschreven in het Besluit beheer van afvalstoffen, na te komen.

Toepassingsgebied

Art. 3. 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. Ze beschrijft de preventieve en globale beheersmaatregelen, namelijk de inzameling, de verwerking en de nuttige toepassing van afgedankte voertuigen, met inbegrip van hun onderdelen en materialen.

Goed bestuur

Art. 4. § 1. De toepassing van onderhavige overeenkomst door de ondertekenaars gebeurt in overeenstemming met de volgende principes van goed bestuur:

- Transparantie van de informatie;
- Opvolgingsproces bij het opstellen van de studies;
- Technische evaluatie van het systeem gemandateerd door Leefmilieu Brussel in het kader van de ondertekening van de nieuwe milieuovereenkomst;
- Vertrouwelijkheid van de gegevens die een legitiem economisch belang beschermt;
- Invoering van principes van goed gedrag door de partijen die de overeenkomst ondertekenen.

§ 2. Het beheersorganisme implementeert onderhavige overeenkomst integraal op een constructieve, professionele en transparante manier met het oog op de naleving van de milieudoelstellingen van de overeenkomst.

§ 3. Leefmilieu Brussel heeft een open houding van vertrouwen en responsabilisering tegenover het beheersorganisme bij de implementatie van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en streeft een evenwicht na tussen de milieudoelstellingen en de economische impact.

HOOFDSTUK 2. — Preventie

Preventiemaatregelen

Art. 5. § 1. 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 ingecalculiseerd 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 vermeld in artikel 15, § 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, draagt bij tot het depollueren van afgedankte voertuigen. Tevens wordt

toutes les informations concernant les substances dangereuses et plus particulièrement les métaux lourds si ceux-ci sont présents dans certains matériaux ou certaines pièces.

§ 2. L'organisme de gestion réalise une étude de faisabilité, en concertation avec Bruxelles Environnement, dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de la convention, sur les possibilités en matière de réparation et de réemploi des véhicules hors usage, ainsi que les matières issues de ceux-ci, entre autres verres, textiles, plastiques, métaux. En fonction des résultats de l'étude, des mesures sont proposées et exécutées par l'organisme de gestion.

§ 3. L'organisme de gestion veille à l'optimisation de l'usage de la voiture, notamment en explorant des pistes de partenariat avec des systèmes de prêts de voiture, de covoiturage, de mobilité basse émission. Cette mesure fait partie intégrante du plan de communication.

§ 4. L'organisme de gestion peut utiliser des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour améliorer la gestion du flux et les objectifs de la convention dans le respect de la Loi sur la vie privée.

Plan de prévention

Art. 6. § 1. Afin d'atteindre les objectifs de prévention décrits à l'article 5, l'organisme de gestion propose un plan de prévention. Ce plan de prévention comprend au minimum :

- un aperçu des actions prévues par l'organisme de gestion 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. Ces indicateurs sont présentés dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la convention. Parmi ces indicateurs, on peut notamment prendre en compte les moyens alloués à la prévention dans le budget de l'organisme de gestion, ceux-ci sont clairement identifiés dans la comptabilité de l'organisme de gestion.

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

§ 3. L'organisme de gestion présentera un rapport annuel reprenant :

- les actions de l'organisme de gestion ;
- les actions des producteurs individuels ;
- les indicateurs.

Le plan est 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

La collecte des véhicules hors d'usage auprès des producteurs

Art. 7. § 1. L'obligation de reprise des véhicules hors d'usage par les producteurs est réalisée par la mise en place d'un nombre suffisant de points de reprise, répartis de manière équilibrée sur le territoire de la Région bruxelloise, permettant un degré de couverture suffisant du territoire de la Région bruxelloise. Un point de reprise est de préférence un centre agréé ou un point de vente de véhicules. Le point de reprise doit disposer d'un permis d'environnement ou d'une autorisation pour le stockage des véhicules hors d'usage. Si le point de reprise n'est pas un centre agréé, les véhicules hors d'usage repris sont transférés vers un centre agréé.

Le point de reprise 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 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

hier ook alle informatie verzameld over de gevaarlijke stoffen en meer bepaald de zware metalen indien aanwezig in bepaalde materialen of onderdelen.

§ 2. Het beheersorganisme voert in overleg met Leefmilieu Brussel een haalbaarheidsstudie uit binnen de twee jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst, over de mogelijkheden inzake reparatie en hergebruik van de afgedankte voertuigen en de materialen die ervan afkomstig zijn, onder meer glas, textiel, kunststoffen, metalen. Op basis van de resultaten van de studie zullen er maatregelen worden voorgesteld en uitgevoerd door het beheersorganisme.

§ 3. Het beheersorganisme ziet toe op de optimalisering van het gebruik van het voertuig, met name door partnerschapsmogelijkheden met systemen voor autodelen, carpooling en mobiliteit met lage emissie te onderzoeken. Die maatregel maakt integraal deel uit van het communicatieplan.

§ 4. Het beheersorganisme kan gebruikmaken van nieuwe informatie- en communicatietechnologieën om het beheer van de stroom en de doelstellingen van de overeenkomst te verbeteren in overeenstemming met de Privacywet.

Preventieplan

Art. 6. § 1. Om tot de in artikel 5 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. Deze indicatoren worden voorgesteld in het jaar volgend op de inwerkingtreding van de overeenkomst. Bij deze indicatoren kan men onder meer rekening worden gehouden met de middelen die aan preventie worden toegekend in het budget van het beheersorganisme, die duidelijk zijn geïdentificeerd in de boekhouding van het beheersorganisme.

§ 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 aangepast of gecorrigeerd.

HOOFDSTUK 3. — Selectieve inzameling

Inzameling van afgedankte voertuigen bij de producenten

Art. 7. § 1. De aanvaardingsplicht van de afgedankte voertuigen door de producenten wordt gerealiseerd door de installatie 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 een vergunning voor de opslag van afgedankte voertuigen beschikken. 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 aankoopbordel of de factuur als bewijs van afgifte.

Een voldoende dekkingsgraad wordt bereikt indien het netwerk van officiële verdelers wordt gebruikt of indien elke producent minstens één punt van inontvangstname aanduidt op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

« 1 pour 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 reprise. Le véhicule hors d'usage est accompagné de tous les documents de bord légaux tels que repris dans l'Arrêté gestion des déchets.

La réception dans ces points de reprise 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 sont pas remplies, les points de reprise 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.

Pour les véhicules abandonnés, les producteurs acceptent que la réception se fasse sans frais pour le détenteur et/ou propriétaire final du véhicule sous les conditions cumulatives suivantes :

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

2. il doit être accompagné d'une déclaration de la police ou du gestionnaire de la voirie signifiant qu'il s'agit d'un véhicule abandonné ou d'une décision du juge compétent attribuant au détenteur final la propriété ;

3. il doit être déposé dans le point de reprise, situé en Région de Bruxelles-Capitale, indiqué par les producteurs de la marque concernée.

§ 2. Dans le cas où la valeur vénale moyenne des matériaux des véhicules hors d'usage est inférieure aux coûts de traitement des véhicules hors d'usage, tout producteur 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 les centres agréés. Les frais de l'expert sont partagés entre les centres agréés et le producteur. 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 2.4.42 de l'Arrêté gestion des déchets.

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 peut conclure un contrat avec un ou plusieurs centres agréés, contrat par lequel le producteur garantit au détenteur et/ou propriétaire final la reprise sans frais de tout véhicule hors d'usage de ses propres marques selon les articles 2.1.1 § 3, 2.2.2 à 2.2.5 et 2.4.35 à 2.4.39 de l'Arrêté gestion des déchets, et qui permet d'atteindre les objectifs de valorisation comme prévus à l'article 2.4.44 dudit Arrêté.

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

berichtgeving door het verkooppunt. Van deze termijn mag worden afgeweken 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 zoals vermeld in het Besluit beheer van afvalstoffen.

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 als gevolg ervan.

Voor een achtergelaten voertuig aanvaarden de producenten en invoerders dat de inontvangstname zonder kosten voor de laatste houder en/of eigenaar gebeurt onder de volgende cumulatieve voorwaarden:

1. het afgedankte voertuig moet volledig zijn en bijgevolg alle essentiële onderdelen voor zijn werking bevatten, met name de aandrijflijn (motor, versnellingsbak, stuurinrichting, assen, wielen), het koetswerk, de essentiële elektrische en elektronische onderdelen, en in voorkomend geval, de katalysator, en het mag geen afvalstoffen vreemd aan het afgedankte voertuig bevatten;

2. het moet vergezeld zijn van een verklaring van de politie of van de wegbeheerder dat het achtergelaten werd of van een vonnis van de bevoegde rechter waarbij het eigendom aan de laatste houder wordt toegekend;

3. het moet worden ingeleverd op een punt van inontvangstname, gelegen in het Brussels Gewest, aangeduid door de producenten en invoerders van het betrokken merk.

§ 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, onafhankelijke en beëdigd expert, die in gemeenschappelijk overleg tussen de producent en de erkende centra wordt aangeduid. De kosten van de expert worden gedeeld tussen de erkende centra en de producent. De betrokken organisaties bepalen de voorwaarden voor de vergoeding en de exacte modaliteiten voor de vaststelling van de financiële verliezen.

- 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 2.4.42 van het Besluit beheer afvalstoffen.

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 een overeenkomst afsluiten met een of meerdere erkende centra, waardoor de producent aan de laatste houder en/of eigenaar de kosteloze aanvaarding garandeert van elk afgedankt voertuig van het eigen merk volgens de artikels 2.1.1 § 3, 2.2.2 tot 2.2.5 en 2.4.35 tot 2.4.39 van het Besluit beheer afvalstoffen, en die toelaat de doelstellingen van nuttige toepassing te behalen zoals voorzien in artikel 2.4.44 van het genoemde Besluit.

§ 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 wet bepaalde termijnen.

Si le prix du marché est positif, la reprise par un centre agréé se fait sans frais pour les points de reprise 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 sont 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.

Collecte des véhicules hors d'usage auprès des détaillants

Art. 8. § 1. Le détaillant accepte tous les véhicules hors d'usage déposés par le dernier détenteur et/ou propriétaire du véhicule dans un point de reprise, dont une liste est mise à disposition par le détaillant. 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 détaillant 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 sont pas remplies, les détaillants 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 détaillants de véhicules s'engagent à rendre accessible au plus grand nombre, dans chacun de leurs points de vente 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 reprise en Belgique offrant une reprise sans frais des véhicules sous les conditions mentionnées dans l'article 8, § 1^{er} de la présente convention.

§ 3. Les détaillants 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 reprise 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 sont pas remplies, les éventuels frais de traitement sont 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.

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

Art. 9. 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.

Pneus usés

Art. 10. 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 4. — Réemploi, recyclage et valorisation

Réemploi, recyclage et valorisation

Art. 11. § 1. Le réemploi 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 gestion des déchets et de l'Arrêté gestion des VHU et en

Wanneer de marktprijs positief is, gebeurt 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 als gevolg ervan.

Inzameling van afgedankte voertuigen bij de eindverkopers

Art. 8. § 1. De eindverkoper aanvaardt alle afgedankte voertuigen die door de laatste houder en/of eigenaar van het voertuig gedeponeerd 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 als gevolg ervan.

§ 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 8, § 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 wet bepaalde termijnen.

Wanneer de marktprijs positief is gebeurt 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 als gevolg ervan.

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

Art. 9. 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 wet bepaalde termijnen.

Afvalbanden

Art. 10. 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 4. — Hergebruik, recyclage en nuttige toepassing

Hergebruik, recyclage en nuttige toepassing

Art. 11. § 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

fonction du mécanisme du marché et de manière écologique, sans toutefois porter préjudice aux autres exigences légales pertinentes 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, fait les plus grands efforts possibles pour réaliser le § 1^{er} ci-dessus. Ces efforts porteront principalement sur :

- 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 ;

- L'encouragement au réemploi et au recyclage des composants, des matériaux et des fluides des véhicules hors d'usage lorsque les conditions environnementales, techniques et économiques le permettent ; cela comprend entre autres :

- o l'élaboration de mesures afin de soutenir et améliorer l'organisation générale du réemploi des composants des véhicules hors d'usage ;

- o l'encouragement à la réparation de dégâts par l'utilisation de composants usagés ou remanufacturés en tenant compte des mesures en matière de sécurité ;

- o l'encouragement au remanufacturing en cherchant de nouvelles opportunités en accord avec les parties concernées ;

- o la recherche d'une collaboration avec le secteur de la réparation du verre pour le réemploi du vitrage des véhicules hors d'usage et la prise de mesures pour un démontage plus ciblé et plus efficace du vitrage des véhicules hors d'usage destiné à être réutilisé ;

- L'amélioration du traitement des déchets provenant de la dépollution et du démontage des véhicules hors d'usage ;

- La poursuite du développement de techniques de recyclage, notamment en matière de traitement des résidus de broyage qui doit mener à un recyclage de haute qualité ou à une récupération d'énergie ;

- La prise de mesures conformes au règlement POP européen ;

- Limiter la perte de métaux hors du cycle de recyclage des métaux, par exemple en adoptant des méthodologies plus larges afin de détecter les possibilités d'amélioration future.

- L'incitation à une meilleure conception et au réemploi de composants et matériels via des marchés publics durables ou l'intégration de critères environnementaux dans les contrats passés avec les acteurs de la filière.

- L'évaluation, avec tous les acteurs concernés, du respect de l'enregistrement des intermédiaires afin d'augmenter la traçabilité. L'objectif est de traiter un maximum de véhicules dans les centres agréés avant qu'ils ne soient broyés. Si l'évaluation montre que des mesures supplémentaires sont nécessaires pour atteindre l'objectif fixé, ces mesures devront être définies et exécutées, en accord avec tous les acteurs concernés.

CHAPITRE 5. — *Sensibilisation*

Sensibilisation des consommateurs

Art. 12. § 1. L'organisme de gestion se charge de sensibiliser les consommateurs via les détaillants 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.

§ 2. L'organisme de gestion sensibilise les consommateurs à l'importance de se défaire correctement de leurs véhicules hors usage et aux risques de la gestion illégale.

§ 3. L'organisme de gestion élabore, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de cette convention environnementale, un plan de communication pour la durée de la convention environnementale. Ce plan de communication fait partie du plan de gestion et inclut à tout le moins les objectifs stratégiques et les lignes directrices générales.

Ce plan comprend, pour une année type, le type d'actions qui seront menées, les publics cibles visés, les canaux de communication choisis et les méthodes d'évaluation de ces actions.

L'organisme de gestion remet chaque année à la Région un plan d'actions y compris un rapport sur les campagnes d'information et de sensibilisation menées et les résultats atteints. Le rapportage sur les résultats atteints comprend une indication des actions engagées, des publics visés, des outils et une appréciation de la pertinence des actions engagées. Le plan de communication sera évalué chaque année par l'organisme de gestion et adapté dans le cadre de l'actualisation

Besluit beheer afvalstoffen en het Besluit beheer van afgedankte voertuigen 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 overeenkomst, 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:

- 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;

- het stimuleren van het hergebruik en van de recyclage van onderdelen en materialen van afgedankte voertuigen wanneer milieu-, technische en economische omstandigheden dit toelaten; dit omvat onder meer:

- o het uitwerken van maatregelen om de algemene organisatie van het hergebruik van de onderdelen van afgedankte voertuigen te steunen en te verbeteren;

- o aanmoediging van de reparatie van schade door gebruik van tweedehands of gereviseerde onderdelen rekening houdend met de veiligheidsmaatregelen;

- o aanmoediging van remanufacturing door nieuwe opportuniteiten te zoeken in overleg met de betrokken partijen;

- o streven naar samenwerking met de glasreparatiesector voor het hergebruik van de ruiten van afgedankte voertuigen en het nemen van maatregelen voor een meer gerichte en efficiënte demontage van de ruiten van afgedankte voertuigen bestemd voor hergebruik;

- verbetering van de verwerking van afval afkomstig van de depollutie en demontage van de afgedankte voertuigen;

- 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 shredder-residu's voor hoogwaardige recyclage of energetische valorisatie;

- het nemen van maatregelen in overeenstemming met de Europese POP-verordening;

- het beperken van het verlies van metalen buiten de metaalrecyclagecyclus, bijvoorbeeld door ruimere methodologieën te gebruiken om mogelijkheden voor toekomstige verbetering te identificeren.

- aanzetten tot een beter ontwerp en hergebruik van onderdelen en materialen via duurzame overheidsopdrachten of de integratie van milieucriteria in de overeenkomsten die worden afgesloten met actoren van het kanaal.

- Evaluatie, met alle betrokken actoren, van de naleving van de registratie van de tussenpersonen om de traceerbaarheid te verhogen. Het doel is zoveel mogelijk voertuigen in de erkende centra te verwerken voor ze worden vermalen. Als uit de evaluatie blijkt dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om de beoogde doelstelling te bereiken, moeten die maatregelen gedefinieerd en uitgevoerd worden in overleg met alle betrokken actoren.

HOOFDSTUK 5. — *Sensibilisering*

Sensibilisering van de consumenten

Art. 12. § 1. 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.

§ 2. Het beheersorganisme sensibiliseert de consumenten voor het belang om zich op een correcte manier van hun afgedankte voertuigen te ontdoen en voor de risico's van onwettig beheer.

§ 3. Het beheersorganisme stelt binnen de zes maanden na de inwerkingtreding van deze milieuovereenkomst een communicatieplan op voor de duur van de milieuovereenkomst. Dit communicatieplan maakt deel uit van het beheersplan en omvat minstens de strategische doelstellingen en algemene krachtlijnen.

Dit plan omvat, voor een standaardjaar, het type van de te ondernemen acties, de beoogde doelgroepen, de gekozen communicatiekanalen en de evaluatiemethoden voor deze acties.

Het beheersorganisme bezorgt het Gewest elk jaar een actieplan, inclusief een rapport over de gevoerde informatie- en sensibiliseringscampagnes en de bereikte resultaten. De rapportage over de bereikte resultaten bevat een beschrijving van de uitgevoerde acties, de beoogde doelgroepen, de instrumenten en een waardering van de relevantie van de uitgevoerde acties. Het communicatieplan wordt elk jaar door het beheersorganisme geëvalueerd en aangepast in het kader van de

annuelle du plan de gestion notamment sur base des recommandations de Bruxelles Environnement.

§ 4. Le plan de communication sur 6 ans est soumis pour approbation à Bruxelles Environnement, ainsi que les mises à jour annuelles, et les campagnes plus ponctuelles sont remises pour avis à Bruxelles Environnement pour assurer un suivi des aspects liés à l'environnement dans ces campagnes.

CHAPITRE 6. — *Financement*

Financement de l'organisme de gestion

Art. 13. Les signataires garantissent la continuité du fonctionnement de l'organisme de gestion au sein duquel les différentes organisations sont 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'organisme de gestion précité est, ainsi que prévu dans la structure de l'organisme de gestion, entièrement financée par l'ensemble des organisations, qui sont représentées de manière représentative dans l'organisme de gestion.

Plan financier

Art. 14. § 1. Au plus tard six mois après la signature de la présente convention, l'organisme de gestion soumet pour approbation à Bruxelles Environnement un plan financier pour la durée de la convention environnementale conformément aux dispositions de l'article 2.3.6 1° de l'Arrêté gestion des déchets.

§ 2. Tous les ans avant le 1^{er} octobre l'organisme soumet pour approbation un plan actualisé portant sur l'année calendaire suivante.

§ 3. Le plan financier reprend au minimum les éléments suivants :

- Les coûts de fonctionnement de l'organisme ;
- En distinguant par type de flux, les frais de gestion, les investissements et leurs répartitions contributrices ;
- Détail du calcul effectué pour calculer la part de chaque secteur et modalités d'adaptation le cas échéant ;
- Le mode d'encaissement ;
- La politique en matière de provisions et de réserves ;
- Le financement des pertes éventuelles ;
- La politique d'investissement financier.

Des informations supplémentaires peuvent être demandées à l'organisme de gestion par Bruxelles Environnement.

§ 4. Le Plan financier doit respecter les principes suivants :

- L'organisme de gestion doit au minimum disposer de réserves financières qui lui permettent de fonctionner pendant 6 mois sans recettes ;
- Les réserves ne peuvent dépasser 18 mois de coût de fonctionnement de la mise en œuvre de la présente REP calculée sur la moyenne des 3 années précédentes ; en cas de dépassement de cette règle sur 2 années consécutives, l'organisme présente un plan d'apurement des réserves pour approbation à Bruxelles Environnement.

CHAPITRE 7. — *Rapportage*

Tâches de rapportage de l'organisme de gestion

Art. 15. § 1. Avant le 31 mai de chaque année l'organisme de gestion fournit à Bruxelles Environnement 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 ;

jaarlijkse actualisering van het beheersplan, met name op basis van de aanbevelingen van Leefmilieu Brussel.

§ 4. Het communicatieplan voor 6 jaar wordt ter goedkeuring aan Leefmilieu Brussel voorgelegd, evenals de jaarlijkse updates en de meer specifieke campagnes worden voor advies voorgelegd aan Leefmilieu Brussel om een follow-up van de milieuaspecten in deze campagnes te garanderen.

HOOFDSTUK 6. — *Financiering*

Financiering van het beheersorganisme

Art. 13. De ondertekenaars waarborgen de continuïteit van de werking van het beheersorganisme waarin de verschillende organisaties als medeverantwoordelijken en in samenwerking met elkaar betrokken zijn met het oog op het op duurzame wijze bereiken van de doelstellingen van deze overeenkomst. Dit alles onverminderd de verantwoordelijkheid van de houders en/of eigenaars van afgedankte voertuigen en de betrokken overheidsinstellingen.

Het voornoemde beheersorganisme wordt volledig gefinancierd zoals voorzien in de structuur van het beheersorganisme door het geheel van de organisaties die op representatieve wijze in het beheersorganisme vertegenwoordigd zijn.

Financieel plan

Art. 14. § 1. Uiterlijk zes maanden na ondertekening van deze overeenkomst legt het beheersorganisme een financieel plan voor de looptijd van de milieuovereenkomst ter advies voor aan Leefmilieu Brussel conform de bepalingen van artikel 2.3.6 1° van het Besluit beheer van afvalstoffen.

§ 2. Het beheersorganisme legt jaarlijks voor 1 oktober een actualisatie van het plan voor het volgende kalenderjaar ter goedkeuring voor.

§ 3. Het financieel plan bevat minstens de volgende elementen:

- De werkingskosten van het organisme;
- Met, per type stroom, een onderscheid tussen de beheerskosten, de investeringen en de verdeling ervan volgens hun bijdrage;
- Detail van de berekening van het aandeel van elke sector en eventuele aanpassingmodaliteiten;
- De wijze van inning;
- Het beleid inzake voorzieningen en reserves;
- De financiering van de eventuele verliezen;
- Het financieel investeringsbeleid.

Leefmilieu Brussel kan bijkomende informatie vragen aan het beheersorganisme.

§ 4. Het financieel plan dient de volgende principes na te leven:

- Het beheersorganisme moet minstens over voldoende financiële reserves beschikken om gedurende 6 maanden te werken zonder inkomsten;
- De reserves mogen niet groter zijn dan 18 maanden werkingskosten voor de implementatie van deze UPV, berekend over het gemiddelde van de 3 voorgaande jaren; in geval van overschrijding van deze regel gedurende 2 opeenvolgende jaren, legt het organisme een plan voor de aanzuivering van de reserves ter goedkeuring voor aan Leefmilieu Brussel.

HOOFDSTUK 7. — *Rapportering*

Rapportagetaken van het beheersorganisme

Art. 15. § 1. Voor 31 mei van elk jaar bezorgt het beheersorganisme Leefmilieu Brussel de volgende informatie met betrekking tot het voorgaande kalenderjaar:

A. voor de afgedankte voertuigen:

1° de totale hoeveelheid voertuigen die op de markt werden gebracht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, uitgedrukt in kg en aantal;

2° de totale hoeveelheid afgedankte voertuigen, uitgedrukt in kg, categorie M1 of N1, die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd aangenomen door de erkende centra;

3° het gewicht van de onderdelen, materialen en het afval afkomstig van de afgedankte voertuigen in kg, die in de loop van het vorige kalenderjaar:

- a) werden hergebruikt en gerecycleerd;
- b) werden verwerkt in de erkende installaties met energierecuperatie;
- c) werden verwijderd door afvalverbrandingsinstallaties;
- d) werden gestort;

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.

5° L'organisme de gestion établit un suivi sous forme de rapport des filières dans lesquelles les matériaux sont soit réutilisés, soit recyclés, soit valorisés.

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^{er} juillet, l'organisme de gestion fait aussi le rapport sur :

1° les résultats commentés ;

2° le plan de prévention ;

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'organisme de gestion 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 Bruxelles Environnement et secteur 2, l'organisme de gestion développera un processus afin de mettre à disposition les données relatives au réemploi et afin de pouvoir les contrôler et les valider sans pour autant augmenter de manière inacceptable la charge administrative pour les centres agréés. L'organisme de gestion procède régulièrement à une évaluation de ce système EMS.

§ 4. L'organisme de gestion veille à ce que les données des §§ précédents et le contenu des données des articles 2.2.12 § 1, 2.4.13 § 2, 2.4.18, 2.4.19, 2.4.43 de l'Arrêté gestion des déchets soient reprises dans un seul rapport de sorte que Bruxelles Environnement puisse remplir ses missions de contrôle et de rapportage aisément.

§ 5. Conformément à l'Arrêté gestion des déchets et aux articles repris dans le § 4 ci-dessus, les données transmises dans le cadre du rapportage annuel sont soumises à l'approbation de Bruxelles Environnement conformément aux dispositions de l'article 2.3.6 4° de l'Arrêté gestion des déchets.

Rapport financier

Art. 16. § 1. L'organisme de gestion, ensemble avec Bruxelles Environnement, désigne un organisme de contrôle chargé de contrôler les comptes de l'organisme de gestion et des données reprises à l'article 14 afin de pouvoir vérifier si les flux financiers sont utilisés en accord avec les objectifs de la présente convention. Annuellement, l'organisme de contrôle fait un rapport écrit à l'organisme de gestion ainsi qu'à Bruxelles Environnement, au plus tard en juin de l'année calendaire concernée.

§ 2. Dans le cadre du contrôle, Bruxelles Environnement peut demander toutes informations supplémentaires qu'il juge utile afin de vérifier si les flux financiers correspondent aux tâches de l'organisme de gestion et permettent de répondre aux objectifs de l'Arrêté gestion des déchets ainsi que de la présente convention.

Règles à respecter dans le rapport

Art. 17. Le rapport doit respecter les règles suivantes :

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

4° de locatie van de verschillende erkende centra en/of verwerkingsinstallaties voor afgedankte voertuigen en de manier waarop de aangenomen afgedankte voertuigen werden verwerkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

5° Het beheersorganisme stelt een follow-up op in de vorm van een rapport van de kanalen waarin de materialen worden hergebruikt, gerecycleerd of gevaloriseerd.

B. om aan de rapportageverplichtingen inzake afvalbanden te voldoen:

1° de totale hoeveelheid afvalbanden afkomstig van de erkende centra;

2° de totale hoeveelheid afvalbanden, inclusief de banden die kunnen worden hergebruikt, uitgedrukt in kilogram en soorten, ingezameld in het kader van de toepassing van de aanvaardingsplicht;

3° de inrichtingen waar de afvalbanden worden verwerkt en de verwerkingsmethoden;

4° de totale hoeveelheid afvalbanden uitgedrukt in kilogram:

a) gesorteerd met het oog op hergebruik;

b) gerechapeerd;

c) gebruikt voor de recyclage van de materialen;

d) energetisch gehervaloriseerd.

§ 2. Elk jaar voor 1 juli brengt het beheersorganisme ook verslag uit over:

1° de besproken resultaten;

2° het preventieplan;

3° de wijze van inzameling en verwerking, inclusief de lijst van de erkende centra;

4° het financieel beheer;

5° de technologische vooruitgang op het vlak van verwerking die toelaat om de te sorteren vermalingsresten te verminderen, rekening houdend met de betrouwbaarheid van de gegevens;

6° alle andere maatregelen van het beheersplan.

§ 3. Om controleren of de doelstellingen werden bereikt, berekent het beheersorganisme de resultaten op basis van het EMS-systeem (End-of-life vehicle Monitoring System), met toevoeging van de gevalideerde recyclagestatistieken van de andere verwerkingsstadia. In overleg met Leefmilieu Brussel en sector 2 zal het beheersorganisme een procedure ontwikkelen om de gegevens betreffende het hergebruik ter beschikking te stellen en ze te kunnen controleren en valideren zonder de administratieve belasting onaanvaardbaar te verhogen voor de erkende centra. Het beheersorganisme voert regelmatig een evaluatie uit van dit EMS-systeem.

§ 4. Het beheersorganisme ziet erop toe dat de gegevens van de voorgaande §§ en de inhoud van de gegevens van de artikels 2.2.12 § 1, 2.4.13 § 2, 2.4.18, 2.4.19, 2.4.43 van het Besluit beheer van afvalstoffen in één rapport worden opgenomen, zodat Leefmilieu Brussel zijn controle- en rapportageopdrachten gemakkelijk kan vervullen.

§ 5. In overeenstemming met het Besluit beheer van afvalstoffen en de artikelen vermeld in § 4, worden de gegevens die worden doorgestuurd in het kader van de jaarlijkse rapportage ter goedkeuring aan Leefmilieu Brussel voorgelegd in overeenstemming met de bepalingen van artikel 2.3.6 4° van het Besluit beheer van afvalstoffen.

Financiële rapportering

Art. 16. § 1. Het beheersorganisme en Leefmilieu Brussel wijzen gezamenlijk een controleorganisme aan dat ermee belast is de rekeningen van het beheersorganisme en de gegevens vermeld in artikel 14 te controleren zodat er kan worden nagegaan of de financiële stromen worden aangewend overeenkomstig de doelstelling van deze overeenkomst. Het controleorganisme brengt jaarlijks schriftelijk verslag uit aan het beheersorganisme en Leefmilieu Brussel, uiterlijk in juni van het betrokken kalenderjaar.

§ 2. Leefmilieu Brussel kan in het kader van de controle elke bijkomende informatie vragen die het nuttig acht om na te gaan of de financiële stromen met de opdrachten van het beheersorganisme overeenstemmen en het mogelijk maken de doelstellingen van het Besluit beheer van afvalstoffen en onderhavige overeenkomst te bereiken.

Na te leven regels in het rapport

Art. 17. Het rapport moet de volgende regels naleven:

1° de statistieken die in het kader van de aanvaardingsplicht aan Leefmilieu Brussel worden verstrekt, worden gecertificeerd door een onafhankelijk controleorganisme.

2° les statistiques fournies à l'organisme de gestion 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'organisme de gestion.

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

Information

Art. 18. Via son site Internet, l'organisme de gestion met à la disposition permanente les informations suivantes :

1° la liste des points de reprise ;

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 pour travailler ensemble avec l'organisme de gestion.

CHAPITRE 8. — *Tâches et responsabilités du secteur*

Tâches et responsabilités du secteur

Art. 19. § 1. Tous les membres du secteur garantissent la continuité du fonctionnement de l'organisme de gestion. Ils s'engagent à tout mettre en œuvre afin que la performance atteinte globalement en 2017 en matière de réemploi et recyclage soit au minimum maintenue et à rechercher, en collaboration avec la Région, les mesures qui devraient être prises si la tendance était à la baisse.

§ 2. Les acteurs du secteur affiliés à l'organisme de gestion, et en particulier les producteurs, font le nécessaire, en tant que co-responsables et en concertation réciproque, pour garantir le fonctionnement de l'organisme de gestion 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'organisme de gestion.

§ 4. Conformément à l'Arrêté gestion des déchets, les producteurs, distributeurs officiels et vendeurs finaux, mandatent l'organisme de gestion, dont les statuts ont été publiés au *Moniteur belge* du 16 décembre 1999, afin de respecter leurs obligations d'information.

Promouvoir la collecte

Art. 20. § 1. Afin de promouvoir la collecte des véhicules hors d'usage, le secteur et l'organisme de gestion prennent diverses initiatives dans différents domaines ayant un lien avec :

- L'exportation des véhicules ;
- Le commerce des véhicules ;
- La fiscalité des véhicules ;
- La traçabilité des véhicules.

§ 2. Les membres du secteur et l'organisme de gestion plaident auprès des instances compétentes pour qu'elles rédigent la réglementation nécessaire afin que seuls les véhicules pouvant encore techniquement être utilisés comme véhicules dans le pays de destination puissent être exportés.

§ 3. Les membres du secteur et l'organisme de gestion plaident auprès des instances compétentes pour qu'elles rédigent la réglementation nécessaire afin de freiner le commerce illégal des véhicules hors d'usage.

§ 4. Les membres du secteur et l'organisme de gestion plaident auprès des instances compétentes en matière de fiscalité pour qu'elles rédigent la réglementation nécessaire afin de collecter plus de véhicules hors d'usage.

§ 5. Tous les membres du secteur et l'organisme de gestion, plaident auprès du Gouvernement fédéral et de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules pour que la réforme de l'immatriculation des véhicules en Belgique soit menée 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

2° de statistieken die de verwerkingscentra aan het beheersorganisme of de producent leveren in het kader van de aanvaardingsplicht, worden minstens één keer om de drie jaar gecertificeerd door een onafhankelijk controleorganisme aangesteld door het beheersorganisme;

3° de statistieken die de producenten aan het beheersorganisme leveren in het kader van de aanvaardingsplicht, worden door het beheersorganisme gecontroleerd. Het beheersorganisme controleert alle producenten minstens één keer om de drie jaar en brengt jaarlijks aan Leefmilieu Brussel verslag uit over deze actie en de resultaten.

Informatie

Art. 18. Het beheersorganisme stelt via zijn website permanent volgende informatie ter beschikking:

1° de lijst van punten van inontvangstname;

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 8. — *Taken en verantwoordelijkheden van de sector*

Taken en verantwoordelijkheden van de sector

Art. 19. § 1. Alle leden van de sector waarborgen de continuïteit van de werking van het beheersorganisme. Ze verbinden zich ertoe alles in het werk te stellen om de globaal bereikte prestaties in 2017 inzake hergebruik en recyclage minstens te behouden en, in samenwerking met het Gewest, na te gaan welke maatregelen moeten genomen worden als er een dalende trend zou zijn.

§ 2. De bij het beheersorganisme aangesloten actoren van de sector en in het bijzonder de producenten doen als medeverantwoordelijken en in onderling overleg het nodige om de werking van het beheersorganisme te garanderen om op een duurzame wijze alle afspraken en in het bijzonder de doelstellingen van deze overeenkomst na te leven, rekening houdend met de verantwoordelijkheid van de houders en/of eigenaars van afgedankte voertuigen en de betrokken overheden.

§ 3. De sector en in het bijzonder de producenten, zijn verantwoordelijk voor de financiering van het beheersorganisme.

§ 4. Overeenkomstig het Besluit beheer van afvalstoffen geven de producenten, de officiële verdelers en de eindverkopers een mandaat aan het beheersorganisme, waarvan de statuten gepubliceerd werden in het *Belgisch Staatsblad* van 16 december 1999, om hun informatieplicht te vervullen.

Inzameling promoten

Art. 20. § 1. Om de inzameling van afgedankte voertuigen te promoten, ondernemen de sector en het beheersorganisme diverse acties in verschillende domeinen in verband met:

- De export van voertuigen;
- De handel in voertuigen;
- De fiscaliteit van voertuigen;
- De traceerbaarheid van voertuigen.

§ 2. De leden van de sector en het beheersorganisme dringen er bij de bevoegde instanties op aan de noodzakelijke reglementering op te stellen opdat alleen de voertuigen die technisch nog als voertuigen kunnen worden gebruikt in het land van bestemming mogen worden geëxporteerd.

§ 3. De leden van de sector en het beheersorganisme dringen er bij de bevoegde instanties op aan de noodzakelijke reglementering op te stellen om de illegale handel in afgedankte voertuigen af te remmen.

§ 4. De leden van de sector en het beheersorganisme dringen er bij de bevoegde belastinginstanties op aan de noodzakelijke reglementering op te stellen om meer afgedankte voertuigen in te zamelen.

§ 5. Alle leden van de sector en het beheersorganisme dringen er bij de federale Regering en de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen op aan de hervorming van de inschrijving van de voertuigen in België zo snel mogelijk door te voeren. Deze hervorming is gebaseerd 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

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.

En cas d'absence continue de toute initiative ou d'exécution de la réforme envisagée, les membres du secteur et l'organisme de gestion procéderont à la prise de mesures complémentaires, moyennant approbation des autorités compétentes.

§ 6. L'organisme de gestion poursuit ses initiatives en matière de recherche et de développement pour améliorer la collecte. Ces initiatives peuvent être entre autres le benchmarking des meilleures solutions disponibles dans d'autres pays et le calcul du manque de recettes fiscales pour les autorités.

§ 7. La Région s'engage à soutenir l'organisme de gestion dans l'ensemble des tâches et des actions entreprises dans le cadre du présent article, ainsi que du chapitre 10 relatif aux engagements de la Région.

Tâches et responsabilités des producteurs

Art. 21. § 1. Afin de répondre à l'obligation de reprise des pneus, des huiles et des piles et accumulateurs de 1ère monte, les producteurs s'engagent avec effet rétroactif à partir du 1^{er} juillet 2009 :

- Pour les huiles de 1^{er} remplissage, à adhérer à l'organisme de gestion compétent pour les huiles ;
- Pour les piles et accumulateurs de 1ère monte, à adhérer à l'organisme de gestion compétent pour les piles et accumulateurs :
 - Pour les piles et accumulateurs portables, industriels et automobiles de 1ère monte, ainsi que pour les piles et accumulateurs industriels pour la propulsion de véhicules hybrides et électriques, les producteurs s'engagent à adhérer à l'organisme de gestion compétent pour le type de piles et accumulateurs précités.
 - Pour les pneus de 1ère 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 font 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'organisme de gestion pour leur obligation de rapport conformément à l'article 15.

§ 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 7 et à évacuer les véhicules hors d'usage repris uniquement auprès des 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'organisme de gestion de leurs efforts, en exécution des dispositions figurant au chapitre de cette convention relatif à la prévention.

§ 4. Conformément au Chapitre 6 et avant le 31 janvier de chaque année, chaque producteur met à la disposition de l'organisme de gestion 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.

jaarlijkse verkeersbelasting. De professionelen van de autosector zijn evenwel vrijgesteld van deze belasting voor de voertuigen in hun stock;

3. Om administratieve overlast te vermijden, dient het hervormde systeem maximaal gebruik te maken van gegevensoverdracht via het internet.

Als er nog steeds geen initiatieven worden genomen of de uitvoering van de geplande hervorming uitblijft, zullen de leden van de sector en het beheersorganisme aanvullende maatregelen nemen, mits goedkeuring door de bevoegde overheden.

§ 6. Het beheersorganisme zet zijn acties inzake onderzoek en ontwikkeling om de inzameling te verbeteren voort. Deze initiatieven kunnen onder meer bestaan uit de benchmarking van de best mogelijke oplossingen in andere landen en de berekening van het gebrek aan fiscale inkomsten voor de overheden.

§ 7. Het Gewest verbindt zich ertoe het beheersorganisme te steunen bij alle taken en ondernomen acties in het kader van dit artikel en van hoofdstuk 10 betreffende de engagementen van het Gewest.

Taken en verantwoordelijkheden van de producenten

Art. 21. § 1. Om te voldoen aan hun aanvaardingsplicht voor banden, oliën en autobatterijen en accu's van de eerste montage, verbinden de producenten zich er met terugwerkende kracht toe vanaf 1 juli 2009:

- Voor olie van eerste vulling aan te sluiten bij het beheersorganisme voor afgewerkte olie;
- Voor batterijen en -accu's van eerste montage aan te sluiten bij het beheersorganisme voor batterijen en -accu's:

- Voor draagbare batterijen en accu's, industriële en autobatterijen van eerste montage, evenals voor batterijen en industriële accu's voor aandrijving van elektrische en hybride voertuigen, verbinden de producenten zich ertoe aan te sluiten bij het beheersorganisme voor het voornoemde type batterijen en -accu's.

- Voor banden van eerste montage verbinden de producenten zich ertoe:

- De doelstellingen voor afvalbanden zoals bepaald in artikel 2 § 3 te bereiken. Hiertoe zullen ze een beroep doen op een of meer bandenoperatoren die door hen aangesteld worden en in overleg met het beheersorganisme voor banden zullen ze financiële regelingen treffen voor de ontbrekende banden van de afgedankte voertuigen;

- Het beheersorganisme te mandateren voor hun rapporteringverplichting conform artikel 15.

§ 2. De producenten verbinden zich ertoe alle afgedankte voertuigen die aangeboden worden door particulieren gratis in ontvangst te nemen volgens de voorwaarden vermeld in artikel 7 en deze voertuigen enkel af te voeren naar erkende centra binnen de door de wetgeving gestelde termijnen.

§ 3. De producenten verbinden zich ertoe preventieve maatregelen te nemen om de milieupact te verminderen zonder dat hierbij het veiligheidsaspect in het gedrang komt. Ze 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 hoofdstuk 6 ter beschikking van het beheersorganisme.

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

§ 6. Iedere producent verbindt er zich toe de consument te sensibiliseren en hem, evenals 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 en -heffingen te vermelden op de factuur voor de verkoop van een nieuw voertuig aan de consument.

Tâches et responsabilités des détaillants

Art. 22. § 1. Les détaillants s'engagent à reprendre gratuitement tous les véhicules hors d'usage remis par des particuliers et ce selon les conditions reprises à l'article 8 et à évacuer les véhicules hors d'usage repris uniquement auprès des centres agréés dans les délais fixés par la législation.

§ 2. Le détaillant participe à la sensibilisation du public, conformément aux dispositions en matière de sensibilisation (article 12) de la présente convention.

Tâches et responsabilités des centres agréés

Art. 23. § 1. Le centre agréé assure en premier lieu la dépollution, la démolition et la dématriculation administrative du véhicule hors d'usage. Le centre agréé doit en outre être intéressé au démantèlement en vue du réemploi et du recyclage de composants de matériaux en fonction du principe de « la meilleure technologie disponible qui n'engendre pas de frais excessifs », en fonction de la faisabilité économique et également en respectant les normes de sécurité.

§ 2. Le centre agréé s'engage à transmettre gratuitement à l'organisme de gestion selon la périodicité indiquée par l'organisme de gestion, toutes les informations nécessaires à la réalisation de l'obligation d'information - conformément à l'Arrêté gestion des déchets et à l'Arrêté gestion des VHU - y compris toutes les informations nécessaires pour la détermination des pourcentages de réemploi, de recyclage et de valorisation, conformément à la méthode imposée par la décision de la Commission européenne du 1^{er} 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 ;

- 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'organisme de gestion conformément à l'article 25.

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 réemploi, recyclage et valorisation au terme du traitement des véhicules hors d'usage, tels qu'imposés par l'Arrêté gestion des déchets. Le centre agréé établit 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 24 § 1.

§ 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 7, § 3).

§ 5. Les centres agréés s'engagent à ne pas stimuler la dépollution et/ou le démantèlement avant l'arrivée dans le centre agréé

§ 6. Le centre agréé s'engage à payer à l'organisme de gestion une indemnité par pneu qui est égale à la contribution environnementale devant être payée à l'organisme de gestion pour les pneus usés au cas où le nombre de pneus collectés dans le système de collecte et de traitement mis en place par les producteurs dépasse le nombre de pneus devant être présents sur les véhicules hors d'usage et au cas où le centre agréé vend lui-même des pneus pour réemploi en Belgique.

Taken en verantwoordelijkheden van de kleinhandelaars

Art. 22. § 1. De eindverkopers verbinden zich ertoe alle afgedankte voertuigen die aangeboden worden door particulieren gratis in ontvangst te nemen volgens de voorwaarden vermeld in artikel 8 en deze voertuigen enkel af te voeren naar erkende centra binnen de door de wetgeving gestelde termijnen.

§ 2. De kleinhandelaar werkt mee aan de sensibilisering van het publiek conform de bepalingen inzake sensibilisering (artikel 12) van deze overeenkomst.

Taken en verantwoordelijkheden van de erkende centra

Art. 23. § 1. Het erkend centrum zorgt in de eerste plaats voor depollutie, vernietiging en administratieve uitschrijving van het afgedankte 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 en tevens met inachtneming van de veiligheidsnormen.

§ 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;

- 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 25.

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 beheer van afvalstoffen. 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 bereiken 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 24 § 1.

§ 4. Voor onvolledige voertuigen mag het erkend centrum een forfaitaire vergoeding vragen aan de laatste houder voor de ontbrekende delen (conform artikel 7, § 3).

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

§ 6. Het erkend centrum verbindt er zich toe 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 verwerkingsstelsel het normale aantal banden per voertuig overtreft en indien het erkend centrum zelf opnieuw de banden verkoopt voor hergebruik in België.

§ 7. Aux centres agréés qui ne sont pas membres d'une des parties signataires, l'organisme de gestion propose de signer un contrat dans lequel il est stipulé qu'ils peuvent 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 23 de la présente convention.

§ 8. 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 § 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 destruction qui répondent à ces exigences minimales.

Tâches et responsabilités des opérateurs de traitement

Art. 24. § 1. Chaque opérateur de traitement s'engage à communiquer tous les trois ans à un bureau d'étude indépendant désigné par l'organisme de gestion, toutes les informations nécessaires pour déterminer les taux de réemploi, 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'étude 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 dont la composition moyenne du véhicule a été actualisée par une étude de l'organisme de gestion en 2017. Le bureau d'étude indépendant garantit la confidentialité nécessaire dans un accord écrit entre lui et l'opérateur de traitement. L'actualisation annuelle de ces données est transmise pour information à Bruxelles Environnement en respectant l'accord de confidentialité des données conclut à cet égard. Tout changement dans la méthodologie de calcul est soumis pour approbation à Bruxelles Environnement.

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

§ 2. Si l'opérateur de traitement adopte une nouvelle technologie, le bureau d'étude devra déterminer un nouveau pourcentage. Celui-ci sera ensuite introduit dans le système EMS par l'organisme de gestion, au plus tard 10 jours ouvrables après que les résultats lui aient été communiqués par le bureau d'étude. Les frais de calcul du nouveau pourcentage sont à charge de l'organisme de gestion 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 gestion des déchets.

CHAPITRE 9. — Tâches de l'organisme de gestion

Tâches de l'organisme de gestion

Art. 25. L'organisme de gestion se charge de toutes les tâches nécessaires à l'exécution de la présente convention environnementale, entre autre :

1° l'exécution des modalités du plan de prévention et les campagnes de sensibilisation, conformément aux articles 5 et 12 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 Bruxelles Environnement conformément à l'article 15 de la présente convention et le respect des autres obligations d'information inhérentes à cette convention ;

§ 7. Het beheersorganisme zal aan de erkende centra die geen lid zijn van een 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 23 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 aan deze minimale vereisten voldoen.

Taken en verantwoordelijkheden van de verwerkingsoperatoren

Art. 24. § 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 verwerkingsproces voor afgedankte voertuigen. Elke verwerkingsoperator deelt jaarlijks de gegevens betreffende de afvoer van de uitgaande stromen mee aan dit onderzoeksbureau op basis van de methodologie die de Gewesten en het beheersorganisme in 2007 hebben ontwikkeld en waarvan de gemiddelde samenstelling van het voertuig werd geactualiseerd door een studie van het beheersorganisme in 2017. Het onafhankelijk onderzoeksbureau zal de noodzakelijke vertrouwelijkheid garanderen in een geschreven overeenkomst met de verwerkingsoperator. De jaarlijkse actualisering van deze gegevens wordt ter informatie naar Leefmilieu Brussel gestuurd met naleving van de overeenkomst inzake de vertrouwelijkheid van de gegevens die met dit doel werd afgesloten. Elke wijziging in de berekeningsmethodologie wordt ter goedkeuring aan Leefmilieu Brussel voorgelegd.

De verwerkingsoperator zal het onderzoeksbureau tevens toegang verlenen tot zijn installaties om het in staat te stellen de nodige controles uit te voeren.

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

§ 3. Elke verwerkingsoperator verbindt zich ertoe 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 de doelstellingen opgelegd door het Besluit beheer van afvalstoffen te kunnen bereiken.

HOOFDSTUK 9. — Taken van het beheersorganisme

Taken van het beheersorganisme

Art. 25. Het beheersorganisme zal alle beheerstaken op zich nemen die nodig zijn voor de uitvoering van de huidige milieuovereenkomst, onder meer:

1° de uitvoering van de modaliteiten van het preventieplan en de sensibiliseringscampagnes in overeenstemming met artikel 5 en 12 van deze overeenkomst;

2° het beheer van de verwerking van de afgedankte voertuigen;

3° de monitoring van de bekomen resultaten van de verwerking van de afgedankte voertuigen;

4° het beheer van het monitoringsysteem " End-of-life vehicles Monitoring System ", EMS, dat alle gegevens registreert, en rapporten genereert over de inzameling, de verwerking en de verwijdering van afgedankte voertuigen en hun afvalstoffen zowel op nationaal en gewestelijk niveau als per individueel bedrijf;

5° het EMS kosteloos ter beschikking stellen van de erkende centra;

6° de rapportering aan Leefmilieu Brussel in overeenstemming met artikel 15 van deze overeenkomst en het nakomen van de andere informatieverplichtingen van deze overeenkomst;

7° pourvoir l'EMS d'une fonction telle que les centres agréés puissent 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 (villes et communes, domaines, assurances, sociétés de Leasing) 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'est-à-dire 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, adapter le système si besoin. La communication comprend entre autre 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 co-responsables ;

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 23, § 2 ainsi que du poids à vide des véhicules au moment où ils sont mis sur le marché, calculer annuellement les taux de réemploi, de recyclage et de valorisation individuellement par centre pour les véhicules hors d'usage traités. Ces taux sont annuellement communiqués à tous les centres agréés par l'organisme de gestion ;

16° mettre gratuitement à disposition via Internet de tous les centres agréés la base de données pour le démantèlement, nommée 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 réemploi, 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 18.

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 23 de la présente convention.

Art. 26. L'organisme de gestion vise la plus grande uniformité possible en matière de procédures administratives et de logistique.

Plan de gestion

Art. 27. § 1. L'organisme de gestion remet pour approbation, au plus tard 6 mois après la signature de la convention environnementale, un plan de gestion pour la durée de la convention environnementale à Bruxelles Environnement. 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 2.2.9 4° de l'Arrêté gestion des déchets. L'organisme de gestion soumet chaque année avant le 1^{er} octobre une actualisation du plan de gestion pour approbation.

§ 2. Le plan de gestion se compose comme suit :

- Le plan financier tel que défini aux articles 14 et 28 ;
- Le plan de communication tel que défini aux articles 5 et 12 ;
- Le plan de prévention tel que défini à l'article 6 ;
- Les points de suivi repris dans l'annexe I de cette convention.

7° het EMS voorzien van een functie die de erkende centra in staat stelt het ook als elektronisch afvalstoffenregister te gebruiken;

8° het opstellen en publiceren van een jaarverslag waarin voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gratis een rubriek ter beschikking wordt gesteld waarin het zijn controlescenario kan voorstellen waarin het budget, de middelen, het beschikbare personeel, een adequate strategie, de uitvoeringstermijn, de frequentie van de controles en het vervolgingsbeleid zijn vermeld;

9° het overleg met de andere actoren betrokken bij de inzameling van de afgedankte voertuigen (steden en gemeenten, domeinen, verzekeringsmaatschappijen, leasingmaatschappijen) coördineren in samenwerking met de Gewesten.

10° het versturen van een jaarlijkse mailing naar de erkende centra met de beschikbare informatie over de depollutie- en demontagetechnieken na feedback van de erkende centra zodat ze constant kunnen evolueren.

11° meewerken aan het dossier van de traceerbaarheid van de voertuigen, namelijk deelnemen aan de vergaderingen, opvolging en rapportering van de vooruitgang op dit vlak en controleren of de geboden oplossingen volledig zijn;

12° de correcte invoer van de gegevens in EMS stimuleren en over het EMS en de doelstellingen van het EMS communiceren naar de erkende centra, het systeem aanpassen indien nodig. De communicatie omvat onder meer workshops om de transparantie van het EMS-systeem voor de gebruikers te verhogen;

13° optreden als tussenpersoon en coördinator tussen de verschillende categorieën van de sector en instaan voor de monitoring van de uitvoering van de doelstellingen in samenwerking met en in medeverantwoordelijkheid van alle categorieën van de sector;

14° centraliseren van de gegevens over de in de erkende centra vernietigde chassisnummers en deze gegevens bezorgen 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 23, § 2 vermelde gegevens en 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, via het internet gratis ter beschikking stellen van alle erkende centra;

17° het organiseren van een overlegvergadering met de certificerings-organismen en de gewesten minstens een keer per jaar om de audits te optimaliseren;

18° het ten laste nemen van de kosten voor het bepalen van de nieuwe percentages van hergebruik, recyclage en nuttige toepassing van de verwerkingsoperatoren voor het verwerkingsproces voor afgedankte voertuigen

19° de informatieplicht conform artikel 18 uitvoeren.

20° aan de erkende centra die geen lid zijn van een 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 23 van de huidige overeenkomst onderschrijft.

Art. 26. Het beheersorganisme streeft naar een zo groot mogelijke uniformiteit inzake administratieve procedures en logistiek.

Beheersplan

Art. 27. § 1. Het beheersorganisme legt uiterlijk 6 maanden na ondertekening van de milieuovereenkomst een beheersplan voor de looptijd van de milieuovereenkomst ter goedkeuring voor aan Leefmilieu Brussel. Het geeft hierin aan hoe het de bepalingen van de overeenkomst zal uitvoeren. Het beheersplan bevat minimaal de uitvoeringsmodaliteiten van de bepalingen vermeld in artikel 2.2.9 4° van het Besluit beheer van afvalstoffen. Het beheersorganisme legt jaarlijks voor 1 oktober een actualisatie voor het volgende kalenderjaar ter goedkeuring voor.

§ 2. Het beheersplan is als volgt samengesteld:

- Het financieel plan zoals gedefinieerd in artikel 14 en 28;
- Het communicatieplan zoals gedefinieerd in artikel 5 en 12;
- Het preventieplan zoals gedefinieerd in artikel 6;
- De op te volgen punten vermeld in bijlage I bij deze overeenkomst.

Le canevas du plan de gestion ainsi que des évaluations intermédiaire et finale est élaboré dans la première année d'entrée en vigueur de la convention.

§ 3. Le plan de gestion fait l'objet d'une discussion avec Bruxelles Environnement, et/ou un expert technique désigné par lui, dès son établissement coïncidant avec l'entrée en vigueur de la convention, ou au plus tard 6 mois après l'entrée en vigueur de la convention, également en milieu de convention pour une évaluation intermédiaire, et en fin de convention pour une évaluation finale.

§ 4. Sur la base du plan de gestion de départ, puis de son évaluation intermédiaire et de son évaluation finale réalisées par l'organisme de gestion, Bruxelles Environnement peut procéder à une évaluation technique additionnelle notamment des éléments du plan de gestion tel que repris au § 2, ainsi que des évaluations intermédiaire et finale de ce plan de gestion. Cette évaluation technique est financée par Bruxelles Environnement.

§ 5. Cette évaluation technique a pour but d'évaluer la bonne mise en œuvre, par l'organisme de gestion, des dispositions de la présente convention. Elle a également pour but de souligner les résultats positifs de l'organisme de gestion dans la gestion du flux, mais également de proposer des pistes d'amélioration de gestion s'il est constaté que des méthodes plus performantes peuvent être utilisées. Ces pistes d'amélioration pour plus de performance font l'objet d'une discussion entre l'organisme de gestion et la Région. La mise en œuvre de ces pistes d'amélioration est à la charge de l'organisme de gestion.

§ 6. L'expert technique ne présente pas de conflit d'intérêt par rapport à l'organisme de gestion et est soumis à une convention de confidentialité. Le rôle de l'expert technique ne se substitue en aucun cas au rôle de Bruxelles Environnement.

Plan financier

Art. 28. L'organisme de gestion soumettra pour approbation à Bruxelles Environnement 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 1^{er} octobre l'organisme de gestion soumet pour approbation une actualisation du plan financier pour l'année calendaire suivante.

Conseil d'administration

Art. 29. Bruxelles Environnement, ou une personne désignée par lui, jouera – au nom de la Région – le rôle d'observateur au Conseil d'administration et à l'Assemblée générale de l'organisme de gestion.

A cet effet, il est invité en temps utile à participer aux réunions que l'organisme de gestion organise et en reçoit le rapport au moins une semaine avant la date de la réunion, ainsi que les procès-verbaux à la suite de ces réunions.

Comité d'accompagnement

Art. 30. Il est institué un Comité d'accompagnement.

Ce Comité est composé au moins de :

- un représentant du Ministre de l'Environnement ;
- un représentant de Bruxelles Environnement ;
- un représentant de l'organisme de gestion.

Chaque représentant peut se faire remplacer par un suppléant.

Des experts peuvent être invités ponctuellement en fonction de l'ordre du jour.

Le Comité d'accompagnement se réunit de préférence deux fois par an. Aux environs de mars-juin pour la présentation du rapport annuel, aux environs d'octobre pour la présentation de plan de prévention et de gestion. Toutes les autres fois sur demande des représentants du Comité d'accompagnement.

Au moins les sujets suivants sont soumis au Comité d'accompagnement :

- Le plan pluriannuel de prévention et de gestion ;
- L'actualisation annuelle du plan de prévention et de gestion ;
- Le plan financier ;
- L'actualisation annuelle du plan financier ;
- Les éléments constitutifs des cotisations des membres ;
- Le plan stratégique de communication ;
- Le rapport annuel, ainsi que les rapports de traitement.

De structuur van het beheersplan en van de tussentijdse en eindevaluatie wordt uitgewerkt in het eerste jaar van inwerkingtreding van de overeenkomst.

§ 3. Het beheersplan wordt besproken met Leefmilieu Brussel en/of een door Leefmilieu Brussel aangestelde technische expert, van zodra het is opgesteld, tegelijk met de inwerkingtreding van de overeenkomst, of uiterlijk 6 maanden na de inwerkingtreding van de overeenkomst, en in het midden van de overeenkomst voor een tussentijdse evaluatie, en op het einde van de overeenkomst voor een eindevaluatie.

§ 4. Op basis van het initiële beheersplan, dan van de tussentijdse en eindevaluatie ervan, uitgevoerd door het beheersorganisme, kan Leefmilieu Brussel een bijkomende technische evaluatie uitvoeren, met name van de elementen van het beheersplan vermeld in § 2 en van de tussentijdse en eindevaluatie van dit beheersplan. Deze technische evaluatie wordt gefinancierd door Leefmilieu Brussel.

§ 5. Deze technische evaluatie heeft tot doel de correcte implementatie van de bepalingen van deze overeenkomst door het beheersorganisme te evalueren. Ze heeft ook tot doel de positieve resultaten van het beheer van de afvalstromen door beheersorganisme te benadrukken, maar ook verbeteringen van het beheer voor te stellen als wordt vastgesteld dat er meer performante methoden kunnen worden gebruikt. Die performantieverbeteringen zullen door het beheersorganisme en het Gewest worden besproken. Het beheersorganisme is verantwoordelijk voor de implementatie van deze verbeteringen.

§ 6. De technische expert vertegenwoordigt geen belangenconflict ten opzichte van het beheersorganisme en is onderworpen aan een vertrouwelijkheidsovereenkomst. De rol van technisch expert vervangt in geen geval de rol van Leefmilieu Brussel.

Financieel plan

Art. 28. Het beheersorganisme legt uiterlijk 6 maanden na ondertekening van de milieuovereenkomst een financieel plan voor de looptijd van de milieuovereenkomst ter goedkeuring voor aan het Leefmilieu Brussel. Het beheersorganisme legt jaarlijks vóór 1 oktober een actualisatie voor het volgende kalenderjaar ter goedkeuring voor.

Raad van bestuur

Art. 29. Leefmilieu Brussel, of een door haar aangestelde persoon, zal namens het Gewest de rol van waarnemer vervullen in de raad van bestuur en de Algemene Vergadering van het beheersorganisme.

Hiertoe wordt Leefmilieu Brussel te gelegener tijd genodigd om aan de door het beheersorganisme georganiseerde vergaderingen deel te nemen en ontvangt het een verslag uiterlijk een week vóór de datum van de vergadering en de notulen na elke vergadering.

Begeleidingscomité

Art. 30. Er wordt een Begeleidingscomité opgericht.

Dit Comité bestaat minstens uit:

- een vertegenwoordiger van de Minister van het Milieu;
- een vertegenwoordiger van Leefmilieu Brussel;
- een vertegenwoordiger van het beheersorganisme.

Elke vertegenwoordiger kan zich laten vervangen door een vervanger.

Afhankelijk van de agenda kunnen af en toe experten worden uitgenodigd.

Het Begeleidingscomité vergadert bij voorkeur twee keer per jaar. Rond maart-juni voor de presentatie van het jaarverslag en rond oktober voor de presentatie van het preventie- en beheersplan. Alle andere vergaderingen vinden plaats op aanvraag van de vertegenwoordigers van het Begeleidingscomité.

Minstens de volgende onderwerpen worden aan het Begeleidingscomité voorgelegd:

- Het meerjarig preventie- en beheersplan;
- De jaarlijkse actualisering van het preventie- en beheersplan;
- Het financieel plan;
- De jaarlijkse actualisering van het financieel plan;
- De elementen waaruit de bijdragen van de leden bestaan;
- Het strategisch communicatieplan;
- Het jaarverslag en de verwerkingsrapporten.

L'organisme de gestion peut présenter au Comité d'accompagnement tous les éléments qui sont soumis à l'approbation ou à l'avis de Bruxelles Environnement aux termes de cette convention environnementale.

Forum de discussion

Art. 31. § 1. Bruxelles Environnement et l'organisme de gestion organisent un Forum de discussion trois fois sur les 6 années de la convention réunissant des représentants des acteurs concernés par le présent accord, en particulier, des représentants des consommateurs (ménages et professionnels, ainsi que PME et TPE le cas échéant); des associations environnementales; des opérateurs de collecte et de traitement, y compris les centres agréés; la ou les personnes morales de droit public; de l'organisme de gestion; de Bruxelles Environnement.

§ 2. Le Forum de discussion est un organe consultatif dont les représentants présents peuvent émettre des avis sur la présentation des documents et de tous sujets abordés lors de ces réunions, et au minimum sur les éléments du plan de gestion tel que repris à l'article 27, ainsi que ses évaluations intermédiaire et finale, et le rapport annuel tel que repris à l'article 15.

Les avis sont rédigés dans le mois de la tenue de la réunion du Forum de discussion. Si l'approbation de Bruxelles Environnement est requise, les avis éventuellement émis par les représentants présents sont annexés à la demande d'approbation.

§ 3. Chaque réunion fait l'objet d'un procès-verbal transmis à toutes les personnes présentes.

§ 4. Les modalités de mise en œuvre et la composition du Forum de discussion sont établies de commun accord entre Bruxelles Environnement et l'organisme de gestion.

§ 5. Le Forum de discussion a pour but d'apporter des solutions constructives aux thématiques abordées en réunion.

CHAPITRE 10. — Engagements de la Région de Bruxelles-Capitale

Art. 32. La Région de Bruxelles-Capitale se concerte 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. 33. Bruxelles Environnement 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 verbalise 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, Bruxelles Environnement 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. 34. § 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. 35. Si nécessaire, les obligations découlant de la présente convention sont adaptées aux modifications éventuelles apportées aux dispositions de la directive européenne 2000/53 en matière d'épaves automobiles.

Art. 36. La Région de Bruxelles-Capitale s'engage, après concertation avec l'organisme de gestion, à prendre les initiatives susceptibles de contribuer à atteindre les 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 ;

Het beheersorganisme kan alle elementen die in het kader van deze milieuovereenkomst voor goedkeuring of advies aan Leefmilieu Brussel worden voorgelegd aan het Begeleidingscomité voorstellen.

Discussieforum

Art. 31. § 1. Leefmilieu Brussel en het beheersorganisme organiseren gedurende de 6 jaar van de overeenkomst drie keer een Discussieforum waarin de vertegenwoordigers van de bij deze overeenkomst betrokken actoren zetelen, meer bepaald vertegenwoordigers van de consumenten (gezinnen en professionals, evenals in voorkomend geval kmo's en zko's); de milieuverenigingen; de actoren van de afvalinzameling en -verwerking, inclusief de erkende centra; de publiekrechtelijke rechtspersonen; het beheersorganisme; Leefmilieu Brussel.

§ 2. De Discussieforum is een raadgevend orgaan waarvan de aanwezige vertegenwoordigers adviezen kunnen formuleren op voorlegging van de documenten en alle op de vergadering besproken onderwerpen, en minstens over de elementen van het in artikel 27 vermelde beheersplan, evenals de tussentijdse en eindevaluatie ervan en het jaarverslag vermeld in artikel 15.

De adviezen worden opgesteld in de maand waarin de vergadering van de Discussieforum heeft plaatsgevonden. Als de goedkeuring van Leefmilieu Brussel is vereist, worden de eventueel door de aanwezige vertegenwoordigers geformuleerde adviezen bij de goedkeuringsaanvraag gevoegd.

§ 3. Van elke vergadering worden notulen opgemaakt die aan alle aanwezigen worden bezorgd.

§ 4. De implementatiemodaliteiten en de samenstelling van de Discussieforum worden in gezamenlijk overleg door Leefmilieu Brussel en het beheersorganisme bepaald.

§ 5. Het doel van de Discussieforum is constructieve oplossingen aan te brengen voor de in de vergadering besproken onderwerpen.

HOOFDSTUK 10. — Engagements van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Art. 32. 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. 33. Leefmilieu Brussel zal namens het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erover waken dat de wetgeving van Brussel-Hoofdstad inzake de voorkoming en het beheer van afvalstoffen strikt wordt toegepast en de nodige handelingen treffen om vastgestelde overtredingen te verbaliseren. Desgevallend zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de houder verbaliseren die een afgedankt voertuig aan een niet-erkend centrum overdraagt en geen certificaat van vernietiging kan voorleggen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt zich ertoe de naleving van de wetgeving op export van afgedankte voertuigen te controleren.

Leefmilieu Brussel zal namens het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de nodige sensibilisatiesacties 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 verbindt zich ertoe de naleving van deze bepaling te controleren.

Art. 34. § 1. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt zich ertoe de wetgeving van Brussel-Hoofdstad inzake afvalpreventie 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 wil aanpassen, verbindt het zich ertoe vooraf overleg te plegen met de sector.

Art. 35. 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. 36. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt zich ertoe, na overleg met het beheersorganisme, initiatieven te nemen die bijdragen tot het bereiken van de doelstellingen van deze overeenkomst onder andere door:

1° op zijn niveau de nodige aanvullende reglementaire schikkingen te treffen;

2° de nodige aandacht te besteden aan de correcte afvoer van afvalstoffen;

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° en 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 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.

- En s'engageant à prendre des mesures par rapport aux sites en situation illégale et un assainissement approprié, avec le soutien logistique du secteur.

- En s'engageant à soutenir l'organisme de gestion dans la poursuite des objectifs de la présente convention.

Art. 37. 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 20, § 5.

Art. 38. Néant.

Art. 39. La Région de Bruxelles-Capitale fournira sur demande de l'organisme de gestion une liste des centres agréés et avertit l'organisme de gestion de la délivrance de nouveaux agréments ainsi que du retrait ou de la suspension d'agréments.

Art. 40. La Région de Bruxelles-Capitale évalue les modalités des audits des centres agréés dans un but de simplification administrative et de maîtrise des coûts.

CHAPITRE 11. — Dispositions finales

Commission des litiges

Art. 41. § 1^{er}. Une commission des litiges est constituée en cas de conflit portant sur l'exécution de la convention environnementale. Sa composition est fixée selon la nature du conflit. Elle est toujours composée de deux représentants de l'organisme de gestion et de deux représentants de la Région.

Le président est élu parmi les représentants de la Région avec le consensus des quatre représentants.

§ 2. Les décisions de la commission des litiges sont prises par consensus. Lorsqu'un consensus ne peut être atteint, la commission des litiges fait rapport au Gouvernement de la Région.

§ 3. Dans le cas d'un conflit et dans l'attente d'une médiation, l'organisme de gestion poursuit ses activités selon le mode de fonctionnement préalable au conflit.

Durée et fin de la convention

Art. 42. § 1. La convention environnementale est conclue pour une durée initiale de 6 ans et entre en vigueur le dixième jour après sa publication au *Moniteur belge*, conformément à l'ordonnance du 29 avril 2004 relative aux conventions environnementales.

§ 2. L'évaluation finale du plan de gestion par l'organisme de gestion, un an avant l'échéance de la convention, sert de base à la négociation pour le renouvellement de la présente convention.

§ 3. A l'échéance de la convention, toutes les modifications apportées au cadre réglementaire depuis la conclusion de la présente convention sont réputées être requises par l'intérêt général et s'appliquent de plein droit aux parties à partir de leur entrée en vigueur.

Modifications

Art. 43. § 1^{er}. Les dispositions de la présente convention environnementale sont adaptées à une éventuelle modification du droit européen en la matière ou à toute autre obligation découlant du droit international.

3° een voorbeeldfunctie te vervullen bij de gunning van overheidsopdrachten voor diensten en werken en de aankoop van producten via een duurzaam en ethisch verantwoord aankoopbeleid.

4° zich ertoe te verbinden een inspectieprogramma voor de afgedankte voertuigen uit te werken op basis van een risicoanalyse en dit uit te voeren, met als belangrijkste krachtlijnen:

- Voldoende VTE voorzien voor controles.

- Een actief beleid voeren, bijvoorbeeld door middel van bestuurlijke maatregelen om de oneerlijke concurrentie van de niet-erkende centra in de sector te elimineren.

- De controles koppelen aan kwantificeerbare doelstellingen en een strikte timing.

- Deelnemen aan het overleg met de auditeurs met uitwisseling van kennis over middelen en feiten.

- Leemten in de wetgeving onderzoeken en oplossen door middel van wetwijzigingen.

- Communiceren over deze sanering.

- Zich ertoe verbinden maatregelen te nemen met betrekking tot de sites in onwettige situatie en een gepaste sanering te voorzien met de logistieke steun van de sector.

- Zich ertoe verbinden het beheersorganisme te steunen bij het nastreven van de doelstellingen van deze overeenkomst.

Art. 37. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat, in samenwerking met de andere gewesten en alle betrokken partijen, dezelfde verbintenis aan ten opzichte van de hervorming van de inschrijving van voertuigen in België conform artikel 20, § 5.

Art. 38. Onbestaande.

Art. 39. 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 intrekkingen of opschortingen van erkenningen.

Art. 40. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal de modaliteiten voor de audits van de erkende centra evalueren met het oog op administratieve vereenvoudiging en kostenbeheersing.

HOOFDSTUK 11. — Slotbepalingen

Geschillencommissie

Art. 41. § 1. In geval van een geschil over de uitvoering van de milieuovereenkomst zal een geschillencommissie samengesteld worden. Deze commissie wordt samengesteld afhankelijk van de aard van het geschil. Ze bestaat altijd uit twee vertegenwoordigers van het beheersorganisme en twee vertegenwoordigers van het Gewest.

De voorzitter wordt gekozen uit de vertegenwoordigers van het Gewest met de consensus van de vier vertegenwoordigers.

§ 2. De beslissingen van de geschillencommissie worden bij consensus genomen. Indien geen consensus kan worden bereikt, brengt de geschillencommissie verslag uit bij de Regering van het Gewest.

§ 3. In geval van een conflict en in afwachting van bemiddeling, zet het beheersorganisme zijn activiteiten voort op de wijze van vóór het geschil.

Duur en einde van de overeenkomst

Art. 42. § 1. De milieuovereenkomst wordt afgesloten voor een initiële duur van 6 jaar en treedt in werking op de tiende dag na de publicatie in het *Belgisch Staatsblad*, in overeenstemming met de ordonnantie van 29 april 2004 betreffende de milieuovereenkomsten.

§ 2. De eindevaluatie van het beheersplan door het beheersorganisme, een jaar voor de einddatum van de overeenkomst, dient als basis voor de onderhandelingen over de hernieuwing van deze overeenkomst.

§ 3. Op de einddatum van de overeenkomst worden alle wijzigingen die aan het wettelijk kader werden aangebracht sinds de aanvang van deze overeenkomst geacht verworven te zijn door het algemeen belang en zijn ze van rechtswege van toepassing op de partijen vanaf hun inwerkingtreding.

Wijzigingen

Art. 43. § 1. De bepalingen van onderhavige milieuovereenkomst zullen worden aangepast aan een eventuele wijziging van de Europese wetgeving ter zake of aan elke andere verplichting die voortvloeit uit het internationaal recht.

§ 2. La présente convention peut également être modifiée conformément à l'article 10 de l'ordonnance sur les conventions environnementales.

Résiliation

Art. 44. La présente convention peut être résiliée moyennant un préavis de six mois. La notification du préavis s'effectue, sous peine de nullité, par lettre recommandée à la poste aux signataires de la convention. Le délai de préavis commence le premier jour du mois suivant la notification.

Affiliation

Art. 45. L'organisme de gestion ne peut refuser l'affiliation d'aucune entreprise qui est tenue par l'obligation de reprise mentionnée dans la présente convention environnementale. L'organisme de gestion peut y déroger en cas de raisons sérieuses et après approbation par Bruxelles Environnement.

Clause de compétence

Art. 46. Tout litige naissant de la présente convention ou y afférent et pour lequel aucune solution ne peut être trouvée au sein de la commission des litiges, visé à l'article 41 de la présente convention, est soumis aux tribunaux de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles.

Clauses pénale et administrative

Art. 47. Les dispositions prévues par le Code du 25 mars 1999 de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale s'appliquent à la présente convention environnementale, en ce compris les sanctions en cas de non-respect des obligations prescrites par cette convention.

Disposition finale

Art. 48. La convention a été conclue à Bruxelles le 13 mars 2019 et a été signée par les représentants de toutes les parties. Chaque partie reconnaît avoir reçu un exemplaire de la convention.

Pour la Région :

Le Ministre-Président du
Gouvernement de Bruxelles-Capitale,
R. VERVOORT

La Ministre de l'Environnement, de l'Energie et
de la Politique de l'Eau du Gouvernement de Bruxelles-Capitale,
C. FREMAULT

Pour les organisations :

L'ASBL FEBIAC,
Le Président, P. DEHENNIN

L'ASBL TRAXIO,
Le Président, D. PERWEZ

Groupement des Distributeurs
et Agents de Marques automobiles,
Le Président, P. DAENINCK

IAS, Groupement
« Independent Automotive Specialists »,
Le Président, P. GODART

TRAXIO ROAD SUPPORT,

Le Président, Y. DOMBRECHT

COBEREC Metals,
Le Président, P. VANDEPUTTE

La division des broyeurs de COBEREC,
Le Président, K. CASIER

La division des centres agréés de COBEREC,
Le Président, V. QUIDOUSSE

L'ASBL FEVAR,
Le Président, M. VERHOLEN

L'ASBL ESSENSCIA,
Le Directeur-général, Y. VERSCHUEREN

La division ESSENSCIA PolyMatters,
Le Directeur, S. WALRAEDT

§ 2. Onderhavige overeenkomst kan ook worden gewijzigd overeenkomstig artikel 10 van de ordonnantie betreffende de milieuovereenkomsten.

Opzegging

Art. 44. Onderhavige overeenkomst kan worden opgezegd mits inachtneming van een opzeggingstermijn van zes maanden. De kennisgeving van de opzegging gebeurt, op straffe van nietigheid, bij een ter post aangetekende brief aan de ondertekenaars van de overeenkomst. De opzeggingstermijn begint te lopen vanaf de eerste dag van de maand volgend op de kennisgeving.

Toetreding

Art. 45. Het beheersorganisme mag de toetreding van geen enkele onderneming weigeren waarop de aanvaardingsplicht, vermeld in deze milieuovereenkomst, van toepassing is. Het beheersorganisme kan van die verplichting afwijken als er ernstige redenen zijn en na goedkeuring door Leefmilieu Brussel.

Bevoegdheidsclausule

Art. 46. Elk geschil dat uit deze overeenkomst ontstaat of er mee verband houdt en waarvoor geen oplossing kan worden gevonden in de geschillencommissie vermeld in artikel 41 van deze overeenkomst, wordt voorgelegd aan de rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement Brussel.

Boete- en administratieve clausules

Art. 47. De bepalingen voorzien door het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid van 25 maart 1999 zijn van toepassing op deze milieuovereenkomst, inclusief de sancties in geval van niet naleving van de door deze overeenkomst opgelegde verplichtingen.

Slotbepaling

Art. 48. De overeenkomst werd afgesloten te Brussel, op 13 maart 2019, en werd ondertekend door de vertegenwoordigers van alle partijen. Elke partij erkent een exemplaar van de overeenkomst te hebben ontvangen.

Voor het Gewest:

De Minister-President van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
R. VERVOORT

De Minister van Leefmilieu, Energie en
Waterbeleid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
C. FREMAULT

Voor de organisaties:

De VZW FEBIAC,
De Voorzitter, P. DEHENNIN

De VZW TRAXIO,
De Voorzitter, D. PERWEZ

Groepering van Autodealers en -Agenten,

De Voorzitter, P. DAENINCK

IAS, Groepering van
"Independent Automotive Specialists",
De Voorzitter, P. GODART

TRAXIO ROAD SUPPORT, Groepering
van Takel- en Bergingsbedrijven van België,

De Voorzitter, Y. DOMBRECHT

De VZW COBEREC Metals,
De Voorzitter, P. VANDEPUTTE

De divisie shredders van COBEREC,
De Voorzitter, K. CASIER

De divisie erkende centra van COBEREC,
De Voorzitter, V. QUIDOUSSE

De VZW FEVAR,
De Voorzitter, M. VERHOLEN

De VZW ESSENSCIA,
De Managing-Director, Y. VERSCHUEREN

De divisie ESSENSCIA PolyMatters,
De directeur, S. WALRAEDT

L'ASBL FEDUSTRIA,
Le Directeur-général, F. QUIX
L'ASBL AGORIA,
L'administrateur-délégué, M. LAMBOTTE

De VZW FEDUSTRIA,
De Algemeen-Directeur, F. QUIX
De VZW AGORIA,
De Gedelegeerd Bestuurder, M. LAMBOTTE

Annexe(s)

Annexe 1^{re}: Contenu de l'évaluation technique.

L'évaluation technique porte, le cas échéant, entre autre sur les éléments suivants :

1. Impact environnemental :
 - Amélioration continue du système (innovation, mise à jour régulière, etc.) ;
 - Recherche et recours aux meilleures technologies possibles en matière de gestion du déchet (collecte, transport, réemploi, réutilisation, processus de recyclage innovants, etc.), par le biais d'études par exemple ;
 - Politique durable en matière de communication vers le(s) public(s)-cible(s) (exemple : limiter l'utilisation de goodies, etc.) ;
 - Critères environnementaux dans les cahiers de charges : recours à des opérateurs présentant une politique durable (réduction émissions CO₂, parc automobile durable, etc.), distance (réduction émissions CO₂), etc. ;
 - Proactivité en matière de recherche du gisement potentiel.
2. Statistiques (et méthodologie) :
 - Méthodologie de calcul des quantités collectées par rapport à la mise sur le marché et la répartition régionale ;
 - Répartition équilibrée et suffisante du nombre de points de collecte sur le territoire de la Région ;
 - Atteinte du taux de traitement ;
 - Méthodologie de calcul du taux et des quantités traitées par type de déchets (cf. Règlement européen) ;
 - Concordance entre les chiffres de mise sur le marché, de collecte, de stock et de quantités envoyées pour le traitement (assure un suivi depuis la mise sur le marché, en passant par la collecte et en terminant par le traitement et précisément ce qui en sort). (lien avec recherche du gisement potentiel)
3. Complément au plan financier :
 - Allocation des dépenses et des recettes par types/catégories et permettant d'identifier les différentes sources de financement de l'ensemble du budget, y compris pas de financement croisé entre les flux ménagers et les flux autres que ménagers ;
 - Méthodologie pour le calcul des cotisations des membres, respect du principe de coût réel et complet, identification des différents types/catégories de déchets (pas de financement croisé).

Bijlage(n)

Bijlage 1: Inhoud van de technische evaluatie.

Indien van toepassing heeft de technische evaluatie onder meer betrekking op de volgende elementen:

1. Milieu-impact:
 - Continue verbetering van het systeem (innovatie, regelmatige update ...);
 - Onderzoek naar en gebruik van de best mogelijke technologieën inzake afvalbeheer (inzameling, vervoer, hergebruik, innovatieve recyclageprocessen ...), bijvoorbeeld door middel van studies;
 - Duurzaam communicatiebeleid ten opzichte van de doelgroep(en) (bijvoorbeeld: gebruik van goodies beperken ...);
 - Milieucriteria in de bestekken: een beroep doen op operatoren die een duurzaam beleid voeren (vermindering CO₂-uitstoot, duurzaam wagenpark ...), afstand (vermindering CO₂-uitstoot) ...;
 - Proactiviteit in het zoeken naar potentiële bronnen.
2. Statistieken (en methodologie):
 - Berekeningsmethode voor de ingezamelde hoeveelheden ten opzichte van de op de markt gebrachte hoeveelheden en de regionale verdeling;
 - Evenwichtige en voldoende spreiding van het aantal inzamelingspunten op het grondgebied van het Gewest;
 - Bereiken van het verwerkingspercentage;
 - Berekeningsmethode voor de verwerkte percentages en hoeveelheden per type afval (zie Europese verordening);
 - Overeenstemming tussen de cijfers inzake op de markt gebrachte, ingezamelde, opgeslagen hoeveelheden en de hoeveelheden die naar de verwerking worden gestuurd (zorgt voor opvolging vanaf het op de markt brengen, via de inzameling en uiteindelijk de verwerking en wat eruit voortkomt). (link met het zoeken naar potentiële bronnen)
3. Aanvulling bij het financieel plan:
 - Toewijzing van de uitgaven en inkomsten per type/categorie en die toelaat de verschillende financieringsbronnen voor het gehele budget te identificeren, inclusief geen kruisfinanciering tussen de huishoudelijke en andere afvalstromen;
 - Berekeningsmethode voor de bijdragen van de leden, naleven van het principe van de reële en volledige kostprijs, identificatie van de verschillende types/ categorieën afval (geen kruisfinanciering).

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2019/12986]

Convention environnementale relative aux batteries de traction des véhicules hybrides et électriques en Région de Bruxelles-Capitale

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

Vu la décision de la Commission du 1^{er} 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 le Règlement (EU) n° 461/2010 du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile ;

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 ;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2019/12986]

Milieuovereenkomst inzake tractiebatterijen voor hybride en elektrische voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Gelet op de Richtlijn van de Raad 2000/53/EG van 18 september 2000 betreffende autowrakken zoals gewijzigd;

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 de Verordening (EU) Nr. 461/2010 van 27 mei 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, paragraaf 3, van de overeenkomst betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector;

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;