COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 20.11.2009
COM(2009) 635 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

INZAKE DE TENUITVOERLEGGING VAN RICHTLIJN 2000/53/EG BETREFFENDE AUTOWRAKKEN

VOOR DE PERIODE 2005-2008

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

INZAKE DE TENUITVOERLEGGING VAN RICHTLIJN 2000/53/EG BETREFFENDE AUTOWRAKKEN

VOOR DE PERIODE 2005-2008

1. INLEIDING

De voornaamste doelstellingen van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (richtlijn autowrakken)[1] zijn de preventie van afvalstoffen van voertuigen en het hergebruik, de recycling en andere vormen van nuttige toepassing van autowrakken en onderdelen ervan om de hoeveelheid te verwijderen afvalstoffen te verminderen. Bovendien zullen de milieuprestaties van alle marktdeelnemers die activiteiten uitoefenen die verband houden met de levenscyclus van voertuigen, en met name de marktdeelnemers die zich rechtstreeks bezig houden met de verwerking van autowrakken, door de in de richtlijn vastgestelde maatregelen worden verbeterd.

Artikel 9 van Richtlijn 2000/53/EG verplicht de lidstaten om de drie jaar aan de Commissie een verslag te doen toekomen over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn op basis van een vragenlijst die is vastgesteld bij Beschikking 2001/753/EG van de Commissie[2], volgens de procedure van artikel 6 van Richtlijn 91/692/EEG[3]. Deze vragenlijst bestaat uit twee delen: het eerste deel betreft nadere bijzonderheden over de omzetting van de richtlijn in nationale wetgeving, het tweede deel behelst informatie over de feitelijke tenuitvoerlegging van de richtlijn.

Na het eerste tenuitvoerleggingsverslag (COM/2007/0618 definitief) dat de tenuitvoerleggingsperiode van 21 april 2002 tot en met 21 april 2005 (voor de lidstaten die op 1 mei 2004 tot de Europese Gemeenschap zijn toegetreden: de periode van 1 mei 2004 tot en met 21 april 2005) bestreek, bestrijkt onderhavig verslag de periode van 21 april 2005 tot en met 21 april 2008 (voor de lidstaten die op 1 januari 2007 tot de Europese Gemeenschap zijn toegetreden: vanaf die dag tot 21 april 2008).

De rapportagediscipline was niet geheel bevredigend. Vijf lidstaten[4] hebben aan de Commissie geen informatie verstrekt betreffende de omzetting van de richtlijn in nationaal recht. Tal van antwoorden ontbraken of waren onvolledig of onduidelijk. Volgens Beschikking 2005/293/EG van de Commissie dienden de jaargegevens betreffende het halen van de streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling in 2008 verplicht te worden gerapporteerd en betrekking te hebben op 2006[5]. Veel verslagen zijn te laat

1 PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34.
2 PB L 282 van 26.10.2001, blz. 77.
3 PB L 377 van 31.12.1991, blz. 48.
4 Tegen de niet-rapporterende lidstaten zijn inbreukprocedures ingeleid.
5 PB L 94 van 13.4.2005, blz. 30.

ingediend en door de kwaliteit van de rapportagemethoden waren de ontvangen cijfers in sommige gevallen twijfelachtig. De Commissie heeft stappen gedaan om de lidstaten te helpen de kwaliteit en vergelijkbaarheid van de gegevens te verbeteren door daartoe een deskundigengroep op te richten[6].

Uit door de Commissie gevoerde conformiteitsstudies betreffende de nationale tenuitvoerleggingsmaatregelen is gebleken dat de richtlijn over het algemeen goed is omgezet, hoewel er een aantal gevallen is van niet-conformiteit waarvoor momenteel inbreukprocedures lopen of kunnen worden ingeleid.

Betreffende de feitelijke, praktische tenuitvoerlegging en handhaving van de wetsbepalingen hebben de lidstaten meer informatie dan voor de voorgaande verslagperiode kunnen verstrekken, maar kan op basis van de ontvangen antwoorden geen exhaustieve beoordeling van de algemene situatie worden uitgevoerd.

2. RICHTLIJN 2000/53/EG BETREFFENDE AUTOWRAKKEN

Tweeëntwintig lidstaten hebben de Commissie via rapportage gegevens verstrekt betreffende hun nationale wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die Richtlijn 2000/53/EG in het nationale recht ten uitvoer leggen.

Sommige bepalingen van de richtlijn (betreffende bijvoorbeeld preventie, inzameling, hergebruik en nuttige toepassing) kunnen bij overeenkomst worden omgezet, maar slechts vijf lidstaten hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

Slechts twee lidstaten (Litouwen en het Verenigd Koninkrijk) hebben in kleine series geproduceerde voertuigen en producenten ervan van de eisen betreffende hergebruikbaarheid, recycleerbaarheid en terugwinbaarheid, coderingsnormen en demontage-informatie alsmede rapportageverplichtingen vrijgesteld.

Alle respondenten hebben gerapporteerd dat zij maatregelen hebben vastgesteld die voertuigfabrikanten, in samenwerking met materiaal- en apparatuurfabrikanten, ertoe aanzetten het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen te beperken, demontage, hergebruik en nuttige toepassing te vergemakkelijken en steeds meer gerecycleerd materiaal in voertuigen te gaan gebruiken. Tweeëntwintig lidstaten hebben aangegeven dat hun nationale wetgeving het gebruik verbiedt van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom voor materiaal en onderdelen van voertuigen die na 1 juli 2003 op de markt worden gebracht, afgezien van de in bijlage II bij de richtlijn opgesomde vrijstellingen.

Alle respondenten hebben de nodige maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de marktdeelnemers – meestal de producenten en/of invoerders van voertuigen – systemen opzetten voor het inzamelen van alle autowrakken en, voor zover dat technisch haalbaar is, van afvalstoffen van gebruikte onderdelen die bij reparaties van passagiersvoertuigen werden weggenomen, en om ervoor te zorgen dat op hun grondgebied voldoende inzamelterreinen beschikbaar zijn. Het aantal erkende verwerkers varieert van 2 in Cyprus tot meer dan 1 600

[6] Er is voor het aanpakken van deze kwestie een deskundigengroep opgericht die onder meer bestaat uit vertegenwoordigers van de lidstaten, de autosector en de directoraten-generaal Milieu en Statistiek van de Commissie. De eerste vergadering van de groep is gepland voor het najaar van 2009.

in het Verenigd Koninkrijk. In alle landen zijn maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat alle autowrakken aan erkende verwerkers worden overgedragen.

Alle lidstaten behalve België hebben gerapporteerd dat zij een systeem hebben opgezet waarbij het voorleggen van een certificaat van vernietiging een voorwaarde voor de uitschrijving van een voertuig is. Het Belgische geval wordt door de Commissie gevolgd. Negen lidstaten hebben gebruik gemaakt van een optie om toe te staan dat producenten, handelaren of inzamelaars namens een erkende verwerker certificaten van vernietiging verstrekken op voorwaarde dat zij garanderen dat het autowrak aan een erkende verwerker wordt overgedragen.

Alle respondenten hebben aangegeven dat zij maatregelen hebben vastgesteld om ervoor te zorgen dat autowrakken zonder kosten voor de laatste houder of eigenaar aan erkende verwerkers kunnen worden overgedragen. In de meeste lidstaten is de overdracht van een autowrak niet kosteloos indien het de essentiële onderdelen niet bevat of indien het afvalstoffen bevat die eraan zijn toegevoegd – een optie die in overeenstemming is met de richtlijn.

Alle lidstaten behalve België waartegen de Commissie een inbreukprocedure heeft ingeleid, hebben ervoor gezorgd dat in andere lidstaten afgeven certificaten van vernietiging door de bevoegde autoriteiten onderling worden erkend en aanvaard. Het Bulgaarse antwoord was onduidelijk en dient nader te worden onderzocht.

In alle responderende lidstaten moeten verwerkingsinrichtingen of –bedrijven beschikken over een vergunning van of geregistreerd zijn bij de bevoegde autoriteiten. Alleen Italië en het Verenigd Koninkrijk hebben gebruik gemaakt van de in de richtlijn bedoelde mogelijkheid tot afwijking van de vergunningseisen.

Negentien respondenten hebben methoden gerapporteerd om verwerkingsinrichtingen of –bedrijven te stimuleren gecertificeerde milieubeheersystemen in te voeren. Er wordt bijvoorbeeld ondersteuning verleend door middel van leidraden, informatiebrochures over de voordelen van invoering van een gecertificeerd milieubeheersysteem, opleidingscursussen of financiering. Drie respondenten hebben geantwoord dat het gebruik van gecertificeerde milieubeheersystemen op basis van vrijwilligheid plaatsvindt en hebben geen extra bevorderingsmaatregelen gerapporteerd.

Alle responderende lidstaten hebben aangegeven dat zij maatregelen overeenkomstig de afvalstoffenhiërarchie hebben vastgesteld ter bevordering van het hergebruik van onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik en de nuttige toepassing van onderdelen die niet geschikt zijn voor hergebruik, met een voorkeur voor recycling.

Alle respondenten hebben maatregelen ingevoerd om ervoor te zorgen dat de in de richtlijn vastgestelde streefcijfers voor hergebruik/nuttige toepassing en hergebruik/recycling door de marktdeelnemers worden gehaald. De meeste lidstaten hebben de in de richtlijn vastgestelde streefcijfers letterlijk omgezet. Nederland heeft zijn oorspronkelijk zeer ambitieuze termijn van 2007 voor het halen van de streefcijfers van 95% voor hergebruik/nuttige toepassing en 85% voor hergebruik/recycling aangepast: de nieuwe termijn is 2015, dit is de termijn die de richtlijn oplegt. In Bulgarije zal tegen 31 december 2008 een streefcijfer voor nuttige toepassing van 87% en een recyclingstreefcijfer van 81% worden gehaald; voor 2015 is een geleidelijke stijging tot 95% voor nuttige toepassing en 85% voor recycling vastgesteld. Tsjechië, Griekenland, Hongarije, Italië, Letland, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije en

het Verenigd Koninkrijk hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om lagere streefcijfers vast te stellen voor voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geproduceerd.

De cijfers uit 2006 betreffende de percentages voor hergebruik/recycling en hergebruik/nuttige toepassing zijn voor alle lidstaten behalve Ierland en Malta beschikbaar. In 2006 hebben negentien lidstaten[7] het streefcijfer van 80% voor hergebruik/recycling gehaald (Tsjechië en Frankrijk hebben het streefcijfer bijna gehaald). Het streefcijfer voor hergebruik/nuttige toepassing van 85% is door dertien lidstaten gehaald[8] (Spanje heeft het streefcijfer bijna gehaald). Verdere cijfers zijn te vinden in de Commissieverslagen die beschikbaar zijn op http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm of op de website van Eurostat: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Alle responderende lidstaten hebben gerapporteerd dat zij maatregelen hebben genomen om ervoor te zorgen dat de producenten, in onderlinge samenwerking met de materiaal- en apparatuurfabrikanten, coderingsnormen voor onderdelen en materialen gebruiken en hebben de onderdelenfabrikanten verplicht informatie over demontage, opslag en het testen van onderdelen voor de erkende verwerkers beschikbaar te stellen. In alle lidstaten moeten producenten voor elk op de markt gebracht type nieuw voertuig demontage-informatie verstrekken. De meeste lidstaten hebben aangegeven het IDIS-systeem (International Dismantling Information System) te gebruiken, dat regelmatig wordt geactualiseerd.

Negentien lidstaten hebben gerapporteerd dat zij de marktdeelnemers – meestal de producenten – hebben verplicht informatie te publiceren betreffende voertuigontwerp, milieuvriendelijke verwerking, afvalpreventie en de vooruitgang die met betrekking tot nuttige toepassing en recycling is geboekt. In drie lidstaten wordt deze verplichting aan de producenten van voertuigen als relevante marktdeelnemer, niet aan de fabrikanten van voertuigonderdelen opgelegd. Zweden en Estland werken momenteel aan de wijziging van hun wetgeving.

De lidstaten is gevraagd of nieuwe maatregelen betreffende afvalpreventie zijn genomen. Tien respondenten hebben dergelijke maatregelen genoemd, maar het was in geen van de gevallen duidelijk of zij ten opzichte van de laatste verslagperiode nieuw waren. Duitsland heeft gerapporteerd dat de auto-industrie een lijst heeft ontwikkeld betreffende de bekendmaking van bepaalde informatie over stoffen die relevant zijn voor onderdelen en materialen welke aan autofabrikanten worden geleverd en heeft voorts melding gemaakt van het SEES-project[9], dat onder meer de ontwikkeling van duurzame demontage- en recyclingprocedés beoogt om de percentages voor nuttige toepassing en hergebruik te verhogen. Duitsland heeft eveneens opgemerkt dat de algemene trend aanhoudt om de ontwikkeling van postshreddertechnologieën verplicht te stellen teneinde shredderresiduen zo veel mogelijk nuttig toe te passen.

---

7 België, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Griekenland, Cyprus, Letland, Litouwen, Luxemburg, Hongarije, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slowakije, Finland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.

8 België, Bulgarije, Tsjechië, Duitsland, Cyprus, Letland, Litouwen, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal en Zweden.

9 Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector, een project dat door de Europese Unie wordt gefinancierd binnen het raamwerk van het ZESDE KADERPROGRAMMA, PRIORITEIT 6.2 (Duurzaam oppervlaktevervoer, Geavanceerde ontwerp- en productietechnieken). Het projectconsortium bestaat uit fabrikanten en leveranciers in de autosector, universiteiten, recycling/demontagebedrijven, onderzoekscentra en consultants. Zie: http://www.sees-project.net/index.php.

Met betrekking tot soorten en hoeveelheden gerecycleerde materialen en de marktsituatie heeft Frankrijk gerapporteerd dat het niveau van verwerking in voertuigen van gerecycleerde materialen is toegenomen, maar heeft het daarbij gewezen op een afhankelijkheid van de technische eisen van voertuigen, van de beschikbaarheid op de markt en van het prijs- en kwaliteitspeil van gerecycleerd materiaal. Frankrijk heeft tevens opgemerkt dat het volgens specialisten in de metaalindustrie moeilijk is meer dan 40% aan gerecycleerd metaal in voertuigen te verwerken. De recycling van kunststoffen is op een lager niveau gebleven dan de recycling van metalen en de fabrikanten hebben een evenwicht nagestreefd tussen het gebruik van gerecycleerde conventionele kunststoffen en innovatieve nieuwe lichtgewicht kunststoffen. Duitsland heeft aangegeven dat de veranderende vraag naar gerecycleerd schroot sterke schommelingen in de handel van dit materiaal veroorzaakt. Er zou tevens veel vraag zijn naar hoogstaande gerecycleerde kunststoffen.

Slechts vijf lidstaten hebben gevallen gerapporteerd van autowrakken die voor erkende verwerkers geen of een negatieve marktwaarde hebben opgeleverd. De resterende lidstaten hebben geen of een te verwaarlozen klein aantal dergelijke gevallen gerapporteerd, hetgeen toe te schrijven is aan het feit dat de prijzen voor secundaire grondstoffen hoog liggen.

De respondenten hebben over het algemeen geen concurrentievervalsing tussen of binnen lidstaten vastgesteld, hoewel in dat verband verschillende opmerkingen zijn gemaakt. Zweden heeft melding gemaakt van verschillen in interpretatie van Richtlijn 2000/53/EG in verband met de scheiding van het glas van autowrakken, hetgeen ertoe leidt dat meer auto's uitgevoerd worden naar lidstaten waar glas wettelijk na shredding kan worden gescheiden. België heeft melding gemaakt van scherpe concurrentie tussen shreddingfaciliteiten en tussen shredding- en demontagefaciliteiten. Polen heeft opgemerkt dat de verwerking van autowrakken vaak niet ten laste komt van de lidstaten waar de voertuigen op de markt worden gebracht en het langst worden gebruikt, maar wel van de lidstaten waarnaar de voertuigen achteraf worden uitgevoerd en waar hun levensduur afloopt. In dat verband heeft Duitsland een daling van het aantal autowrakken dat in de demontage- en recyclingfaciliteiten van het land nuttig wordt toegepast, vastgesteld doordat een groot aantal gebruikte voertuigen bijvoorbeeld naar Polen, Roemenië, Tsjechië en Litouwen wordt geëxporteerd. Andere lidstaten hebben gerapporteerd dat een aantal gebruikte auto's eveneens naar Afrika of het Midden-Oosten is geëxporteerd, hetgeen een impact heeft gehad op de hoeveelheid in die lidstaten gegenereerde en verwerkte autowrakken. De Commissie is voornemens deze punten verder met de nationale deskundigen te bespreken in het kader van de vergaderingen van het Comité voor de technische aanpassing.

3. CONCLUSIES

Er zijn ten aanzien van de omzetting van Richtlijn 2000/53/EG in nationale wetgeving van de lidstaten geen opvallende wijzigingen ten opzichte van de vorige verslagperiode vastgesteld. Sommige bepalingen van de richtlijn zijn nog niet volledig of correct omgezet, getuige het aantal inbreukzaken: in 2009 liepen nog negen zaken wegens niet-conformiteit en zes zaken wegens niet-rapportage. Verschillende lidstaten hebben hun streefcijfers voor hergebruik/recycling/nuttige toepassing in 2006 niet gehaald. De Commissie heeft deze lidstaten aangeschreven met het verzoek een en ander toe te lichten en zal mogelijke verbeteringen bespreken. Over het algemeen moet de tenuitvoerlegging van de richtlijn verder worden verbeterd. De lopende conformiteitscontroles en –vergaderingen met de lidstaten om tekortkomingen in de tenuitvoerlegging van deze Gemeenschapswetgeving aan te pakken, gaan voort.