EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 27.2.2017
COM(2017) 98 final

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

BETREFFENDE DE UITVOERING VAN RICHTLIJN 2000/53/EG BETREFFENDE AUTOWRAKKEN VOOR DE PERIODEN 2008-2011 EN 2011-2014

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

BETREFFENDE DE UITVOERING VAN RICHTLIJN 2000/53/EG BETREFFENDE AUTOWRAKKEN

VOOR DE PERIODEN 2008-2011 EN 2011-2014

1. INLEIDING

Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken[1] (de autowrakkenrichtlijn) heeft als voornaamste doelstelling te voorkomen dat er afval geproduceerd wordt uit voertuigen en hun onderdelen, zodat de hoeveelheid definitief te verwijderen afval en het algehele effect daarvan op het milieu afneemt. Bovendien beogen de in de richtlijn vastgelegde maatregelen de verbetering van de milieuprestaties van alle marktdeelnemers die betrokken zijn bij de levenscyclus van een voertuig, met name de marktdeelnemers die rechtstreeks betrokken zijn bij de verwerking van autowrakken. De autowrakkenrichtlijn volgt een benadering die strookt met een circulaire economie, door ecologisch ontwerp aan te moedigen, gevaarlijke stoffen in voertuigen te bannen en hoge streefcijfers op te leggen op het gebied van hergebruik/recycling/nuttige toepassing, waarmee het hergebruik van waardevolle materialen uit autowrakken en het behoud van kostbare grondstoffen voor de economie beoogd wordt.

Artikel 9 van de autowrakkenrichtlijn verplicht de lidstaten om de drie jaar verslag uit te brengen aan de Commissie over de uitvoering van de richtlijn, op basis van een vragenlijst waarvan de inhoud is vastgesteld bij Beschikking 2001/753/EG van de Commissie[2]. 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 uitvoering van de richtlijn. Op basis van de door lidstaten verstrekte informatie stelt de Commissie voor iedere verslagperiode een verslag op over de uitvoering.

Dit is het derde verslag over de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn. Het bestrijkt twee verslagperioden: van 21 april 2008 tot en met 20 april 2011, en van 21 april 2011 tot en met 20 april 2014. Het eerste uitvoeringsverslag[3], dat de periode van 21 april 2002 tot en met 20 april 2005 bestreek, is gepubliceerd in 2007. Het tweede uitvoeringsverslag[4], dat de periode van 21 april 2005 tot en met 20 april 2008 bestreek, is gepubliceerd in 2010.

De stiptheid en kwaliteit van de rapportage is voor dit derde uitvoeringsverslag verbeterd ten opzichte van de eerdere verslagperiodes. Alle lidstaten hebben uitvoeringsverslagen voor de periode 2008-2011 ingediend bij de Commissie, terwijl twee lidstaten geen verslagen hebben aangeleverd voor 2011-2014[5]. De verstrekte informatie was volledig en over het geheel genomen van voldoende kwaliteit. Deze is aangevuld met verdere informatie die de

1 PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34.
2 PB L 282 van 26.10.2001, blz. 77.
3 COM/2007/0618 definitief.
4 COM/2009/635 definitief.
5 Nederland en Spanje.

Commissie ter beschikking heeft, bijv. door controles van de overeenstemming van nationale maatregelen die uitvoering geven aan de autowrakkenrichtlijn.

Bovendien moeten op grond van Beschikking 2005/293/EC van de Commissie[6] jaarlijks binnen 18 maanden na het einde van het referentiejaar gegevens gemeld worden over de streefcijfers die de richtlijn oplegt op het gebied van hergebruik/recycling en hergebruik/nuttige toepassing. Deze informatie is mede in overweging genomen in dit verslag.

2. INFORMATIE OVER DE OMZETTING VAN DE AUTOWRAKKENRICHTLIJN

De autowrakkenrichtlijn is omgezet in de nationale wetgeving van elke lidstaat. Hoewel geconstateerd is dat de richtlijn in het algemeen juist is omgezet, liepen er in de periode 2008-2014 nog 15 inbreukprocedures wegens het niet in overeenstemming zijn met nationale uitvoeringsmaatregelen, met inbegrip van de zaken uit de vorige verslagperiode die nog liepen. Zaken tegen een vijftal lidstaten zijn verwezen naar het Europese Hof van Justitie; deze zaken zijn sindsdien allemaal afgerond. Sinds oktober 2015 zijn er geen lopende inbreukprocedures meer met betrekking tot de autowrakkenrichtlijn.

Meer informatie over de omzetting van afzonderlijke bepalingen van de richtlijn is te vinden in de nationale verslagen. Sommige vereisten van de richtlijn (zoals bepalingen over preventie, inzameling, hergebruik en nuttige toepassing) kunnen bij overeenkomst worden omgezet. België, Italië, Luxemburg, Malta en Hongarije hebben van deze mogelijkheid gebruikgemaakt.

Ierland en het Verenigd Koninkrijk hebben gebruikgemaakt van de mogelijkheid om in kleine series geproduceerde voertuigen en producenten vrij te stellen van de eisen betreffende herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en nuttige toepassing, coderingsnormen en demontage-informatie alsmede van rapportageverplichtingen.

Alle lidstaten, op één na[7], 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. Alle lidstaten hebben aangegeven dat hun nationale wetgeving het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom beperkt 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 lidstaten die een verslag hebben ingediend, hebben ook bevestigd dat zij de noodzakelijke maatregelen genomen hadden om te waarborgen dat marktdeelnemers, in de meeste gevallen de fabrikanten en/of importeurs van voertuigen, een systeem opzetten voor

---

6 PB L 94 van 13.4.2005, blz. 30.

7 Griekenland heeft de autowrakkenrichtlijn letterlijk omgezet, maar meldde dat "*er geen fabricage van auto's plaatsvindt in Griekenland en dat alle auto's geïmporteerd worden, zodat er geen maatregelen genomen hoeven te worden op grond van artikel 4, lid 1, en artikel 4, lid 2*", hetgeen impliceert dat er geen nadere uitvoeringsmaatregelen vastgesteld zijn.

het inzamelen van autowrakken en (voor zover dit technisch haalbaar is) van gebruikte onderdelen die als afval verwijderd worden bij het repareren van personenauto's. Ze hebben ook bevestigd dat ze maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat voldoende inzamelterreinen beschikbaar zijn; minstens zes lidstaten[8] hebben ofwel een minimumafstand tot het dichtstbijzijnde inzamelpunt vastgesteld of een minimumaantal inzamelpunten bepaald per stad/regio of per aantal inwoners.

Alle lidstaten hebben gerapporteerd dat zij een systeem hebben opgezet waarbij het overleggen van een certificaat van vernietiging een voorwaarde voor de uitschrijving van een voertuig is. Veertien lidstaten hebben gebruikgemaakt van de 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 gerapporteerd 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 deze overdracht niet kosteloos als het voertuig de essentiële onderdelen niet bevat of als er afval aan is toegevoegd. Deze mogelijkheid strookt met de richtlijn.

Alle lidstaten hebben gemeld dat zij vereisen dat in andere lidstaten uitgegeven certificaten van vernietiging door de bevoegde instanties worden erkend en geaccepteerd.

In alle lidstaten moeten verwerkingsinstallaties of -bedrijven beschikken over een vergunning van of geregistreerd zijn bij de bevoegde instanties. Alleen Italië en het Verenigd Koninkrijk hebben gebruikgemaakt van de mogelijkheid om af te wijken van de vergunningseisen voor activiteiten met betrekking tot het nuttig toepassen van afval uit autowrakken nadat deze in overeenstemming met de autowrakkenrichtlijn naar behoren verwerkt zijn en onder voorbehoud van jaarlijkse inspecties[9].

Alle lidstaten op één na hebben gemeld dat zij beschikken over middelen om verwerkingsinstallaties of -ondernemingen aan te moedigen om gecertificeerde milieubeheersystemen[10] in te voeren zoals het milieubeheer- en milieuauditsysteem van de EU. Om dit te bereiken hebben lidstaten een aantal verschillende stimulansen en ondersteunende maatregelen ingevoerd. Deze omvatten financiering, het verminderen van de administratieve last (zoals minder frequente en beperktere monitoring, ontheffing van het opstellen van afvalbeheersplannen, vereenvoudigde goedkeuring als toegestane verwerkingsinstallaties, lagere financiële waarborgen), en ondersteuning geleverd in de vorm van richtsnoeren, informatiebrochures en opleidingscursussen.

Alle lidstaten die een verslag hebben ingediend, hebben aangegeven dat zij maatregelen overeenkomstig de afvalstoffenhiërarchie hebben vastgesteld ter bevordering van het

8 België; Frankrijk; Ierland; Litouwen; Roemenië; Slovenië

9 Afwijking van de vergunningseisen volgens artikel 6, lid 2, van de autowrakkenrichtlijn.

10 Op grond van artikel 6, lid 5, van de autowrakkenrichtlijn, moeten lidstaten verwerkingshandelingen aanmoedigen om gecertificeerde milieubeheersystemen in te voeren.

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 lidstaten die een verslag hebben ingediend, hebben maatregelen ingevoerd om te waarborgen dat marktdeelnemers de streefcijfers halen op het gebied van hergebruik/nuttig toepassen en hergebruik/recycling zoals die in de autowrakkenrichtlijn zijn vastgesteld. 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, zoals de richtlijn oplegt. In Bulgarije moest op 31 december 2008 een streefcijfer voor nuttige toepassing van 87 % en een streefcijfer voor recycling van 81 % zijn gehaald; de streefcijfers zijn geleidelijk verhoogd naar 95 % voor nuttige toepassing en 85 % voor recycling tegen 2015. Tsjechië, Ierland, Griekenland, Spanje, Italië, Letland, Hongarije, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije en het Verenigd Koninkrijk hebben gebruikgemaakt van de mogelijkheid om lagere streefcijfers vast te stellen voor voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geproduceerd.

Alle responderende lidstaten op één na[11] 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 wezen op het gebruik van het IDIS-systeem (International Dismantling Information System)[12] dat door fabrikanten is opgericht om allesomvattende en regelmatig bijgewerkte informatie voor verwerkers te bieden, om de milieuvriendelijke verwerking van autowrakken te stimuleren.

Alle lidstaten behalve Zweden hebben gerapporteerd dat zij de marktdeelnemers – meestal de producenten — hebben verplicht informatie te publiceren betreffende voertuigontwerp, milieuvriendelijke verwerking, afvalpreventie en vooruitgang die met betrekking tot nuttige toepassing en recycling is geboekt. Zweden heeft gerapporteerd dat de huidige wetgeving gericht is tot de fabrikant en niet tot de marktdeelnemers en dat dit wordt meegenomen in een nog lopende herziening van de wetgeving.

3. INFORMATIE OVER DE PRAKTIJK VAN DE OMZETTING VAN DE AUTOWRAKKENRICHTLIJN

De nationale verslagen over de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn bood ook informatie over de vooruitgang en goede werkwijzen die in positieve zin hebben bijgedragen aan de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn.

Lidstaten hebben de hoge streefcijfers op het gebied van hergebruik/recycling/nuttige toepassing voornamelijk gehaald door de ontwikkeling van nieuwe

[11] Griekenland, onder verwijzing naar het feit dat er geen plaatselijke autofabrikanten zijn.

[12] http://www.idis2.com/.

postshreddingtechnologieën; de aanzienlijke afname in het gebruik van zware metalen in nieuwe auto's (zoals blijkt uit de wijzigingen van bijlage II bij de autowrakkenrichtlijn); het invoeren van coderingsnormen ter vereenvoudiging van demontage en het verbeterde gebruik en hergebruik en nuttige toepassing van onderdelen en materialen; en meer en verbeterde verwerkingsinstallaties die EU-milieunormen volgen.

Ten aanzien van het voorkomen van afval verwezen enkele lidstaten naar activiteiten in de automobielsector zoals de totstandkoming van de wereldwijde lijst met aan te geven stoffen voor de automobielsector, een groep die de communicatie en het uitwisselen van informatie beoogt te vereenvoudigen ten aanzien van het gebruik van bepaalde stoffen in autoproducten over de hele toeleveringsketen[13]. Ze verwezen ook naar het aanpassen van het IDIS-systeem zodat dit ook de samenstelling in materialen kan laten zien op verschillende punten in de productieketen.

Sommige lidstaten verwezen naar nadere maatregelen ter verbetering van het verwerkingsproces en ter vereenvoudiging van demontage en sanering. Zo rapporteerde Duitsland verbeterde postshreddertechnieken om een groter recycleerbaar aandeel te behalen en rapporteerde Frankrijk dat sommige voertuigproducenten de verscheidenheid aan materialen en structuren van onderdelen verminderen om verwerking te vereenvoudigen en ook hun eigen netwerk ontwikkeld hadden voor inzameling, terugwinning en hergebruik van onderdelen om het ontstaan van afval te voorkomen. Andere maatregelen die het ontwerp meer geschikt maken voor recycling zijn onder meer de ontwikkeling van het ingebouwde diagnostisch instrument voor de eenvoudige en veilige start van pyrotechnische onderdelen in auto's.

Er was slechts beperkte kwantitatieve informatie aangeleverd over de soorten en hoeveelheden gerecyclede materialen en de marktsituatie. De lidstaten waren het erover eens dat de markt voor metaalhandel zowel voor ferrometalen als non-ferrometalen goed functioneert. Dit zorgt voor een hoge mate van recycling van metalen. De markt voor het recyclen van plastic wordt als heterogener beschouwd: het gebruik van gerecyclede plastic materialen in voertuigen ligt nog steeds op een relatief laag niveau, hoewel het toeneemt. Op dit moment is de hoeveelheid gerecycled plastic dat gebruikt wordt bij de fabricage van voertuigen zelden meer dan een paar procent van de totale hoeveelheid plastic. Autofabrikanten hebben zich ertoe verbonden om het gebruik van gerecycled plastic op te voeren tot 20 %. Duitsland was van mening dat hergebruikte autobanden en producten uit het recyclen van materialen (granulaten) een positieve marktwaarde hebben, terwijl er normaal gesproken extra betaald moet worden voor het laten verwerken en vernietigen van banden.

De meeste lidstaten constateerden dat autowrakken een positieve marktwaarde hadden, mits in complete staat aangeleverd en zonder dat de essentiële onderdelen verwijderd zijn. Portugal verklaarde dat de waarde van materialen die voortkwamen uit demontage en shredding, met name voor ijzerhoudende en niet-ijzerhoudende metalen, op niveaus gebleven zijn die de duurzaamheid van de verwerkingsketen waarborgen. Desalniettemin rapporteerden acht landen dat zelfs voertuigen met geen of een negatieve marktwaarde in

[13] http://www.gadsl.org/.

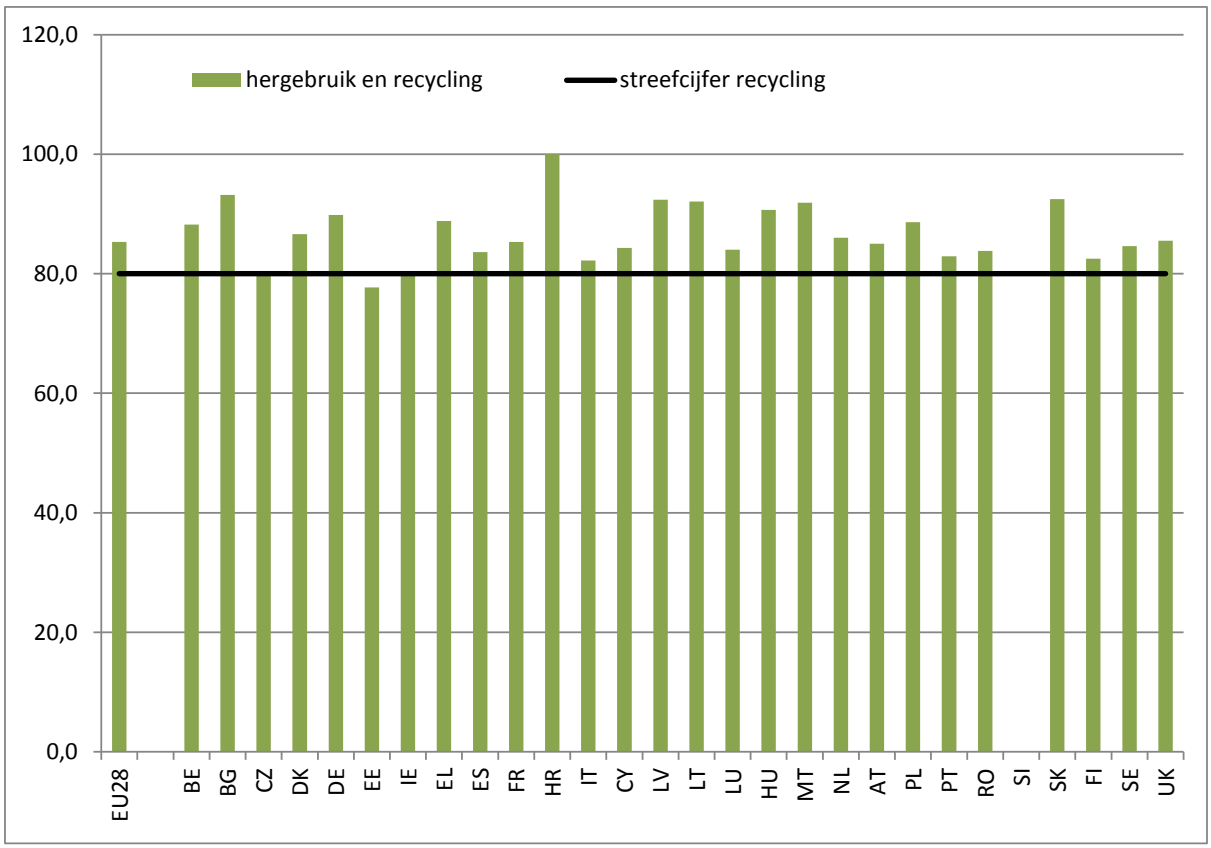
2008-2014 ingezameld werden. In het Verenigd Koninkrijk werden de weinige voertuigen met een negatieve marktwaarde vooral ingezameld in afgelegen, landelijke gebieden zoals bepaalde eilandgemeenschappen in Schotland. Polen schat dat het aantal autowrakken met geen of met een negatieve waarde gelijk is aan het aantal onvolledige auto's.

De infrastructuur voor de verwerking van autowrakken is over de periode 2008-2014 verbeterd. In de meeste lidstaten nam het aantal erkende verwerkingsinstallaties toe en namen de verschillen tussen de lidstaten af ten aanzien van de dichtheid van het verwerkingsnetwerk. Het aantal erkende verwerkingsinstallaties varieert van twee in Luxemburg tot ongeveer 1 800 in het Verenigd Koninkrijk. In totaal zijn er bijna 13 000 verwerkingsinstallaties binnen de EU, wat overeenkomt met ongeveer één verwerkingsinstallatie per 40 000 inwoners.

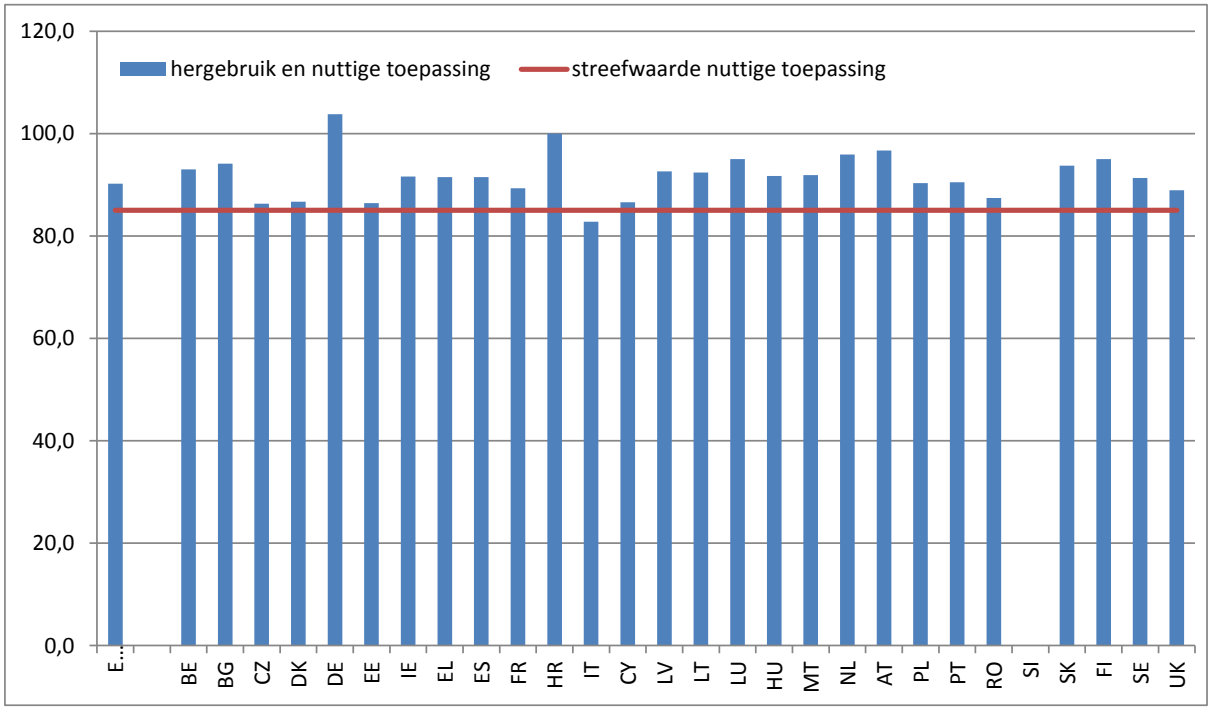
Het totale aantal voertuigen dat is overgebracht naar erkende verwerkingsinstallaties binnen de EU is sterk gestegen van 6,3 miljoen in 2008 tot 9 miljoen in 2009. Deze toename valt toe te schrijven aan het invoeren van stimulansregelingen voor de sloop in meer dan 10 lidstaten in de jaren 2008 en 2009. De belangrijkste bijdragen aan deze aanzienlijke toename van autowrakken werden geleverd door Duitsland (toename van 1,4 miljoen voertuigen), Frankrijk (toename van 0,46 miljoen voertuigen), Italië (toename van 0,41 miljoen voertuigen) en Spanje (toename van 0,2 miljoen voertuigen). Na 2009 nam het aantal autowrakken dat naar de erkende verwerkingsinstallaties is overgebracht stapsgewijs af tot 6,2 miljoen voertuigen in 2013, wat overeenkomt met het niveau van voor 2008-2009.

Lidstaten waren verplicht om uiterlijk in 2006 te voldoen aan een percentage hergebruik- en recycling van 80 % en het streefcijfer voor hergebruik en nuttige toepassing van 85 % zoals bepaald in artikel 7, lid 2, van de autowrakkenrichtlijn. De voor 2013 gerapporteerde percentages zijn te vinden in Figure 1[14]. Het streefcijfer voor hergebruik en recycling is gehaald door alle lidstaten behalve Estland, dat een percentage voor hergebruik/recycling van 78 % rapporteerde, maar het streefcijfer al in 2012 had gehaald. Het streefcijfer voor hergebruik en nuttige toepassing is ook gehaald door alle landen behalve Italië, dat 83 % haalde.

[14] Voor Roemenië en Slovenië hebben de percentages betrekking op 2012, aangezien de gegevens voor 2013 nog niet beschikbaar waren.



Figuur 1: voor 2013 gerapporteerde percentages hergebruik/recycling



Figuur 2: voor 2013 gerapporteerde percentages hergebruik/nuttige toepassing

Duitsland en Slovenië rapporteerden percentages hergebruik/nuttige toepassing van meer dan 100 %. In Duitsland werden deze ogenschijnlijk ongeloofwaardige percentages veroorzaakt door opgeslagen voorraden, aangezien autowrakken niet noodzakelijkerwijs verwerkt worden

in het jaar waarin ze aan een verwerkingsinstallatie worden overgedragen (bijvoorbeeld door capaciteitsbeperkingen). Voor Duitsland kan dit fenomeen ook worden toegeschreven aan de sloopstimulansen voor 2008/2009. In Slovenië lijkt het gerapporteerde hoge percentage een tijdelijk fenomeen dat veroorzaakt is door de overgang van een stelsel van openbare dienstverlening naar een stelsel waarbij de fabrikant verantwoordelijk is.

Met ingang van 1 januari 2015 verhoogt de autowrakkenrichtlijn de streefcijfers voor hergebruik/recycling en voor hergebruik/nuttige toepassing tot respectievelijk 85 % en 95 %. Figuur 1 laat zien dat 17 landen al in 2013 voldeden aan dit percentage hergebruik/recycling, en dat de meeste overige landen het streefcijfer dicht benaderen. Verwacht werd dat er meer inspanningen nodig zouden zijn om te voldoen aan het streefcijfer van 95 % hergebruik/nuttige toepassing. In 2013 voldeden zeven lidstaten echter reeds aan dit streefcijfer[15].

De respondenten hebben in het algemeen geen concurrentieverstoringen waargenomen tussen of binnen de lidstaten. Tussen 2008 en 2011 werd de voertuigenmarkt sterk beïnvloed door de financiële crisis en de sloopstimulansen die lidstaten invoerden om de automarkt te stabiliseren. In Duitsland leidde de aanzienlijke toename in autowrakken als gevolg van de sloopstimulans van 2008/2009 tot een overschot op de markt aan reserveonderdelen en daalde de marktprijs voor gestripte voertuigen tot 10-20 EUR per ton. In 2010-2012 keerden het aantal gegenereerde autowrakken en de marktprijzen terug naar de niveaus van voor 2009 en nam de tijdelijke opslag van autowrakken af. Andere landen, zoals Estland, rapporteerden een sterke daling in de verkoop van nieuwe auto's en een lager aantal autowrakken. Hongarije rapporteerde dat de gemiddelde leeftijd van voertuigen op de markt steeg van 10 jaar in 2006 tot 13 jaar in 2013.

4. ONBEKENDE VERBLIJFPLAATS EN ILLEGALE DEMONTAGE VAN AUTOWRAKKEN

Hoewel de juridische bepalingen van de richtlijn volledig zijn omgezet in de nationale wetgeving, zijn er aanwijzingen dat de uitvoering en handhaving binnen de EU tekortschiet. Inschattingen namens de Commissie lijken erop te wijzen dat er jaarlijks 3,5 tot 4,5 miljoen voertuigen met een "onbekende verblijfplaats" zijn[16]. Deze "ontbrekende auto's" zijn uitgeschreven in de lidstaten, maar niet bij de Commissie gemeld als autowrakken die in overeenstemming met de wet verwerkt zijn en zijn evenmin terug te vinden in de gegevens over legale uitvoer van tweedehands voertuigen in de statistieken van buitenlandse handel. Mogelijke oorzaken voor de ontoereikende opvolging hiervan zou de ontoereikende opvolging van uitgeschreven auto's binnen de lidstaten kunnen zijn of, in het geval van handel binnen de EU, het demonteren van autowrakken binnen de EU bij niet-erkende verwerkingsinstallaties, of de niet-registreerde uitvoer van tweedehands auto's of autowrakken. Er wordt een studie en een daaraan gekoppelde raadpleging van belanghebbenden uitgevoerd om de Commissie bij te staan bij het onderzoeken van de oorzaken voor de onbekende verblijfplaats en om bijkomende effectieve maatregelen te identificeren die de situatie zouden kunnen verbeteren. Dit maakt deel uit van het initiatief

[15] Gegevens zijn te vinden op: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

[16] Voor de referentiejaren 2012 en 2013: voorlopige resultaten over een inschatting die op dit moment namens de Commissie wordt verricht.

van de Commissie om de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn te beoordelen en het naleven ervan te propageren.

De verstrekte verslagen over de uitvoeringen van de lidstaten en de bijkomende informatie die aangeleverd zijn, laten zien dat sommige landen (zoals Ierland, Frankrijk, Portugal, Zweden en het Verenigd Koninkrijk) repressieve actie hebben ondernomen tegen illegale verwerking en/of de controles op demontage- en verwerkingsinstallaties van autowrakken hebben geïntensiveerd. Portugal is erin geslaagd om de illegale verwerking van autowrakken te verminderen door middel van een pakket maatregelen dat onder meer een jaarlijkse wegenbelasting, een programma om sloop te stimuleren, verhoogde belastingen en een nationaal plan voor de uitbanning van illegaal slopen omvatte. Ook heeft Portugal het aantal erkende verwerkingsinstallaties aanzienlijk verhoogd. In het Verenigd Koninkrijk is het Milieuagentschap een gecoördineerde nationale campagne gestart om illegale locaties met autowrakken en schroot aan te pakken. Het Verenigd Koninkrijk heeft zware straffen ingevoerd en als gevolg hiervan is binnen 12 maanden ruim de helft van de illegale locaties gesloten of in overeenstemming met de regelgeving gebracht[17]. Ierland heeft het aantal erkende verwerkingsinstallaties verhoogd van 53 in 2003 naar 173 in 2013.

In sommige lidstaten, zoals het Verenigd Koninkrijk, is de eigenaar van de auto verantwoordelijk voor het voertuig en moet deze belastingen betalen tot er een certificaat van vernietiging is afgegeven. Portugal heeft een gecentraliseerd computersysteem ingevoerd voor het afgeven van certificaten van vernietiging voor autowrakken, waardoor de nationale afvalautoriteit een betere controle kan uitoefenen op het totale aantal certificaten van vernietiging en sneller statistieken kan produceren die betrekking hebben op het beheer van autowrakken.

Spanje rapporteerde voor de periode 2008-2011 dat de meeste niet-erkende verwerkingsinstallaties gesloten waren omdat zij geen certificaten van vernietiging konden afgeven. Denemarken pakt de handel in en de illegale verwerking van autowrakken aan door een premie uit te keren die alleen de laatste geregistreerde eigenaar in ontvangst kan nemen. Hongarije rapporteert daarentegen dat het aantal erkende verwerkingsinstallaties is afgenomen en dat illegaal demonteren een opmars maakt. Hoewel meerdere landen, waaronder België, Duitsland en Nederland, op het feit gewezen hebben dat de uitvoer van voertuigen uit hun landen naar de Oost-Europese landen, evenals naar Afrika en het Midden-Oosten, nog steeds hoog is, vestigde Polen de aandacht op zijn specifieke situatie, waarbij het aantal geïmporteerde tweedehands auto's twee keer zo hoog is als het aantal nieuwe auto's dat in Polen verkocht wordt.

Sommige lidstaten hebben onderzoeken uitgevoerd om de omvang van het probleem in hun land te kunnen bepalen en manieren te vinden om het aan te pakken. In 2016 verrichte Duitsland ook een studie met als oogmerk het analyseren van de redenen voor het hoge aantal "ontbrekende" voertuigen, om te bepalen waar deze voertuigen zich bevonden en om

[17] Zie ook: "End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach" (studie voor de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid van het Europees Parlement, 2010) op: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf

.

maatregelen en instrumenten te ontwikkelen om de dekkingsgraad van de statistieken met betrekking tot autowrakken te verbeteren.

Er zijn tot op heden verschillende stappen gezet op EU-niveau om het probleem van ontbrekende voertuigen aan te pakken. In 2011 zijn er richtsnoeren voor afgedankte voertuigen[18] opgesteld. Deze richtsnoeren vormen een weerslag van het gemeenschappelijke begrip van de lidstaten hoe de Verordening (EG) nr. 1013/2006 inzake het vervoer van afval geïnterpreteerd moet worden voor wat betreft het bieden van criteria om onderscheid te maken tussen afgedankte voertuigen en tweedehands voertuigen. Twee lidstaten[19] hebben de richtsnoeren van de correspondenten voor afgedankte voertuigen onderdeel gemaakt van de inspectiedocumenten.

Bovendien heeft de Commissie (Eurostat) de richtsnoeren over de jaarlijkse verslaglegging[20] van de streefcijfers voor autowrakken herzien om de gegevens te verbeteren die zij gebruikt om de situatie te beoordelen. De herziene richtsnoeren verzoeken lidstaten nu ook om jaarlijks verslag uit te brengen over voertuigen die op de nationale markt zijn ingeschreven en uitgeschreven, alsmede verslag uit te brengen over het benodigde aantal certificaten van vernietiging.

5. CONCLUSIES

De conclusie van de evaluatie is dat de autowrakkenrichtlijn volledig is omgezet door de lidstaten. Een aantal gevallen van tekortkomingen bij de omzetting hebben tot inbreukprocedures geleid. Deze zijn opgelost doordat de lidstaten hun wetgeving inzake autowrakken aan de richtlijn aanpasten.

De uitvoering van de autowrakkenrichtlijn is voornamelijk positief, met de opvallende uitzondering van de kwestie van autowrakken met onbekende verblijfplaats. Lidstaten hebben goede praktijken gerapporteerd bij de samenwerking met fabrikanten over de samenstelling van materialen en het hergebruik van materialen en onderdelen, ecologisch ontwerpen verbetert continu, het gebruik van gevaarlijke stoffen in auto's is vrijwel uitgebannen en streefcijfers voor hergebruik/recycling/nuttige toepassingen zijn grotendeels gehaald. De meeste lidstaten erkennen ook de positieve waarde van autowrakken indien deze in ongeschonden staat aan erkende verwerkingsinstallaties worden overgedragen.

Lidstaten hebben ook kwalitatieve verbeteringen gerapporteerd. De infrastructuur voor de verwerking van autowrakken is verbeterd, meer lidstaten hebben postshreddinginstallaties en het totale aantal erkende verwerkingsinstallaties is toegenomen.

Statistische gegevens over de streefcijfers met betrekking tot autowrakken laten zien hoe de uitvoering van de richtlijn in de loop der tijd verbeterd is. Tegen 2013 hadden bijna alle lidstaten de streefcijfers van 2006 met betrekking tot autowrakken (80 %

[18] *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

[19] Oostenrijk en de regio Wallonië van België.

[20] Richtsnoer *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

hergebruik/recycling en 85 % hergebruik/nuttige toepassing) gehaald. 9 lidstaten hadden de streefcijfers voor 2015 (95 % voor hergebruik/nuttige toepassing) al gehaald en 17 lidstaten hadden die van 85 % voor hergebruik/recycling per voertuig al gehaald[21]. De overige lidstaten naderen de streefcijfers die vanaf januari 2015 van toepassing zijn, hoewel het halen van het streefcijfer van 95 % voor hergebruik en nuttige toepassing voor een aantal lidstaten een uitdaging vormt.

De illegale inzameling van en handel in autowrakken blijft een uitdaging voor de doeltreffendheid van de richtlijn. Inferieure verwerking van autowrakken heeft een negatief effect op de gezondheid en het milieu en leidt tot het verlies van kostbare grondstoffen. De Commissie zal samenwerken met de lidstaten om de oorzaken van het illegaal inzamelen en verhandelen van autowrakken vast te stellen en te bepalen welke maatregelen genomen moeten worden om deze kwestie op de verschillende niveaus aan te pakken. Op EU-niveau zijn de richtsnoeren van de correspondenten voor transport van afvalstoffen inzake autowrakken op 8 juli 2011 overeengekomen. Deze zijn een nuttig instrument voor de nationale autoriteiten. Wellicht zijn echter nadere maatregelen noodzakelijk, zoals het herzien van Beschikking 2005/293/EG van de Commissie[22] om de bewaking van de nationale markt voor voertuigen te versterken.

De autowrakkenrichtlijn is een bewezen voorbeeld van de circulaire economie: de uitgebreide fabrikantenverantwoordelijkheid wordt toegepast vanaf het eerste ontwerp van het voertuig tot en met de verwerking, het ecologisch ontwerpen verbetert continu en gevaarlijke stoffen die in de auto's gebruikt worden zijn in lijn met de technische en wetenschappelijke vooruitgang vrijwel uitgebannen, zoals door de richtlijn vereist. De autowrakkenrichtlijn geeft ook een impuls aan innovatief onderzoek naar vervanging van de gevaarlijke stoffen en de beste manier om autowrakken te verwerken zodat de positieve waarde van deze afvalstroom ten gelde gemaakt kan worden.

De kwaliteit van de gegevens voor de bewaking van de in de richtlijn vastgestelde streefcijfers blijft echter een uitdaging. Kwesties omtrent de kwaliteit van de gegevens en de vergelijkbaarheid van de verslagen zijn al aan bod gekomen, maar verdienen nog meer aandacht. De rapportageverplichtingen zijn aan de orde gekomen in de recente herziening van de EU-afvalwetgeving, waarbij de Commissie voorstelde bepalingen in te trekken die de lidstaten ertoe verplichten om de drie jaar een verslag over uitvoering in te dienen. Deze verslagen zijn niet doeltreffend gebleken voor het controleren van de naleving van de richtlijn, de uitvoering ervan en de impact ervan, en zijn bovendien hulpbronnen- en arbeidsintensief. De Commissie stelde voor om in plaats daarvan het monitoren van de naleving uitsluitend te baseren op statistische gegevens die de lidstaten jaarlijks aan de Commissie moeten verstrekken.

Samenvattend zal een verbeterde jaarlijkse verslaggeving over de streefcijfers voor autowrakken, in samenhang met nationale rapportagemethoden, de toezicht op de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn helpen verbeteren.

---

[21] Op grond van artikel 3 van Beschikking 2005/293/EG van de Commissie, moeten lidstaten verslag uitbrengen binnen 18 maanden na het einde van het relevante jaar.

[22] Artikel 1, lid 3, onder a), van Beschikking 2005/293/EG van de Commissie.