



Brussel, 30.1.2020
COM(2020) 33 final

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

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

VOOR DE PERIODE 2014-2017

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN
DE REGIO'S
OVER DE UITVOERING VAN RICHTLIJN 2000/53/EG
BETREFFENDE AUTOWRAKKEN**

VOOR DE PERIODE 2014-2017

1. INLEIDING

Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken¹ (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 Commissie². 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. De Commissie is verplicht op basis van de door de lidstaten voor de verslagperiode verstrekte informatie een verslag over de uitvoering op te stellen.

Dit is het vierde verslag over de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn. Het bestrijkt de verslagperiode van 22 april 2014 tot en met 21 april 2017. Alle eerdere verslagen zijn beschikbaar op de website van de Commissie.³

25 lidstaten hebben informatie verstrekt over de verslagperiode 2014-2017. Drie landen (Letland, Malta en Hongarije) hebben nog geen informatie verstrekt. Hiermee is het aantal informatieverstreckende landen licht afgenomen ten opzichte van eerdere verslagperioden: over de verslagperiode 2008-2011 hebben alle lidstaten een uitvoeringsverslag ingediend bij de Commissie, en over de periode 2011-2014 hebben twee lidstaten (Nederland en Spanje) geen verslag aangeleverd.

Over het algemeen was de verstrekte informatie veelal volledig en van voldoende kwaliteit. Deze informatie is aangevuld met informatie uit andere informatiebronnen, in het bijzonder nationale wetgeving, die is gecontroleerd op conformiteit met de autowrakkenrichtlijn, en informatie uit andere

¹ PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34.

² PB L 282 van 26.10.2001, blz. 77.

³ <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

verslagen van de Commissie⁴. Daarnaast is ook rekening gehouden met de gegevens betreffende de streefcijfers van de richtlijn op het gebied van hergebruik/recycling en hergebruik/nuttige toepassing, die zijn gemeld overeenkomstig Beschikking 2005/293/EG⁵ van de Commissie.

2. INFORMATIE OVER DE OMZETTING VAN DE AUTOWRAKKENRICHTLIJN

De richtlijn is in alle lidstaten naar behoren omgezet in nationale wetgeving en er zijn geen lopende inbreukprocedures.

Krachtens de autowrakkenrichtlijn zijn alle fabrikanten van voertuigen en uitrusting verplicht het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom te beperken in materialen en onderdelen die na 1 juli 2003 op de markt worden gebracht, afgezien van de in bijlage II bij de richtlijn opgesomde vrijstellingen. Via verschillende wijzigingen van bijlage II zijn de grenswaarden voor deze gevaarlijke stoffen ingrijpend verlaagd⁶. Hoewel de beperking van het gebruik van gevaarlijke stoffen doorgaans is omgezet in wetgeving die specifiek op autowrakken betrekking heeft, is voertuigontwerp gericht op hergebruik en nuttige toepassing of verwerking van gerecycleerde materialen in nieuwe voertuigen vaak omgezet in meer generieke afvalstoffenwetgeving, met algemene vereisten voor deze bepalingen die voor alle markten gelden. Zo zijn in Oostenrijk afvalinzamelings- en -verwerkingsbedrijven verplicht 0,5 % van hun omzet te gebruiken voor afvalpreventieprojecten, hetgeen een voorbeeld is van een goede praktijk. Voorts is bij de richtlijn bepaald dat het ontwerp van voertuigen gericht moet zijn op hergebruik en nuttige toepassing en dat er grotere hoeveelheden gerecycleerde materialen moeten worden gebruikt in de voertuigen.

Fabrikanten, importeurs en distributeurs moeten systemen opzetten voor het inzamelen van alle autowrakken en, voor zover dat technisch haalbaar is, van afval van gebruikte onderdelen die bij reparaties van passagiersvoertuigen werden weggenomen. Producenten zijn verplicht om een groot deel van de kosten, zo niet alle kosten, van het overdragen van autowrakken aan afvalverwerkingscentra voor hun rekening te nemen. De lidstaten hebben deze eisen veelal in wetgeving omgezet op een manier die de marktdeelnemers flexibiliteit biedt, met een mogelijkheid voor individuele of collectieve systemen. Overeenkomstig de eisen van de richtlijn is de terugneming in het merendeel van de lidstaten kosteloos, met uitzondering van gevallen waarin het betrokken voertuig niet voorzien is van de essentiële voertuigonderdelen dan wel afval bevat dat aan het afgedankte voertuig is toegevoegd. Aangezien de waarde van schroot en/of andere onderdelen die zijn verwijderd voor recycling of hergebruik vrijwel kostendekkend is voor de kosten van het inzamelen van voertuigen van de laatste eigenaars, is het niet moeilijk om aan deze verplichting te voldoen.

Eigenaren van autowrakken moeten in het bezit worden gesteld van een certificaat van vernietiging ten behoeve van uitschrijving van hun afgedankte voertuig. Alle lidstaten hebben gemeld dat zij een nationaal uitschrijvingsstelsel hebben opgezet, waarbij de overlegging van een certificaat van vernietiging een voorwaarde is voor de uitschrijving van een voertuig. De uitschrijvingsprocedures zijn belangrijk om te waarborgen dat de autowrakken worden overgedragen aan erkende verwerkingsinrichtingen, en om de illegale uitvoer van afgedankte voertuigen te beperken. Iets minder dan de helft van de lidstaten heeft gebruikgemaakt van een bepaling ingevolge welke niet alleen

⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm

⁵ PB L 94 van 13.4.2005, blz. 30

⁶ De Commissie is momenteel bezig met de voorbereiding van de negende en tiende wijziging van bijlage II.

erkende verwerkingsinrichtingen maar ook producenten, handelaren en inzamelaars certificaten van vernietiging mogen afgeven. Hoewel alle lidstaten over uitschrijvingssystemen beschikken, is er de afgelopen jaren sprake van een toename van autowrakken met onbekende verblijfplaats (d.w.z. voertuigen die zijn uitgeschreven, maar waarvoor geen certificaat van vernietiging is afgegeven, of waarvoor de autoriteiten niet over een certificaat van vernietiging beschikken). Dit wijst erop dat de doelmatigheid van de nationale uitschrijvingssystemen te wensen overlaat.

De autowrakkenrichtlijn bevat bepalingen om te verzekeren dat autowrakken naar behoren en tijdig worden verwerkt in verwerkingsinrichtingen die daartoe een vergunning hebben verkregen van de bevoegde instanties. Deze verwerkingsinrichtingen worden bovendien aan inspecties onderworpen. Deze voorwaarden zijn gecreëerd om de negatieve gevolgen voor het milieu te verminderen en om hergebruik en recycling van voertuigonderdelen te bevorderen. Alle lidstaten hebben te kennen gegeven dat zij in dit opzicht de vereisten van de richtlijn in maatregelen hebben vertaald. Roemenië en Finland waren de enige lidstaten die een geringe wijziging van de wetgeving sinds de laatste verslagperiode hebben gemeld: Roemenië heeft de vergunningen die vereist zijn voor het verwerken en demonteren van autowrakken, bijgewerkt. Finland heeft een specifiek decreet uitgevaardigd voor autowrakken (123/2015), waarbij de beperkingen betreffende het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen zijn bijgewerkt. In de meeste landen mag niet worden afgeweken van de vergunningsvereisten voor handelingen gericht op het verwijderen van afval uit autowrakken, nadat deze naar behoren zijn verwerkt overeenkomstig de autowrakkenrichtlijn, en moet dit jaarlijks worden gecontroleerd⁷. Alleen uit de antwoorden van Denemarken, Italië, Roemenië en het Verenigd Koninkrijk blijkt dat zij dit wel toestaan (dit duidt bovendien op een verandering voor Roemenië sinds de laatste verslagperiode).

De lidstaten zijn verplicht om activiteiten op het gebied van hergebruik en recycling te stimuleren en de autowrakkenrichtlijn bevat streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing. Vanaf 1 januari 2015 moeten de lidstaten de volgende streefcijfers halen, met uiterste termijnen in 2006 en 2015:

- 95 % hergebruik en nuttige toepassing (van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis); en
- 85 % hergebruik en recycling (van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis).

In 2017 hebben veertien lidstaten beide streefcijfers van 85 % en 95 % voor recycling en nuttige toepassing gehaald. Het realiseren van de streefcijfers wordt in hoofdstuk 3 meer in detail besproken.

Enkele lidstaten maakten melding van innovatieve maatregelen voor het stimuleren van hergebruik en recycling. In Italië moeten regionale autoriteiten maatregelen nemen die waarborgen dat overheidsinstellingen (en ondernemingen die grotendeels eigendom zijn van de overheid) jaarlijks ten minste 30 % van hun goederen/producten uit gerecycleerde materialen vervaardigen. Krachtens Italiaanse wetgeving moeten aankopen van vervangende banden voor voertuigen van het openbaar vervoer bovendien voor ten minste 20 % bestaan uit coverbanden. In Frankrijk is de traceerbaarheid van gedemonteerde onderdelen voor hergebruik inmiddels verplicht gesteld. In Slovenië moeten managers van ontmantelingsbedrijven vóór het tot schroot verwerken van gedemonteerde voertuigen

⁷ Afwijking van de vergunningseisen volgens artikel 6, lid 2, van de autowrakkenrichtlijn.

uit 10 % van het totale jaarlijkse gewicht van de in ontvangst genomen autowrakken onderdelen, materialen en vloeistoffen verwijderen en deze inleveren voor hergebruik of recycling.

Krachtens de autowrakkenrichtlijn moeten producenten onderdelen en materialen markeren (of “coderen”) aan de hand van coderingsnormen, zodat de onderdelen en materialen die zich voor hergebruik en nuttige toepassing lenen, eenvoudiger als zodanig te herkennen zijn.

Vrijwel alle lidstaten hebben gemeld dat zij de verplichting dat producenten coderingsnormen moeten gebruiken, volledig hebben omgezet in wetgeving. Uitzonderingen zijn Denemarken, waar in de wetgeving niet specifiek melding wordt gemaakt van coderingsnormen, en Griekenland, dat antwoordde dat er in het land geen voertuigfabrikanten zijn gevestigd. Tsjechië verwees naar wetgeving die niet beschikbaar was voor controle door de Commissie.

Producenten moeten voor elk nieuw voertuigtype binnen zes maanden nadat het in de handel is gebracht, demontage-informatie ter beschikking stellen, bijvoorbeeld in de vorm van handboeken of gegevensbanken. Verreweg de populairste manier om producenten de vereiste informatie over demontage, opslag en tests te laten verstrekken is via het IDIS-systeem (International Dismantling Information System)⁸. Twintig lidstaten hebben gemeld dat zij gebruikmaken van het IDIS en sommige lidstaten hebben gemeld dat zij ook gebruikmaken van andere nationale maatregelen.

Alle lidstaten hebben de richtlijn omgezet in wetgeving om te verzekeren dat de producenten voor elk nieuw voertuigtype binnen zes maanden nadat het in de handel is gebracht, demontage-informatie ter beschikking stellen.

3. INFORMATIE OVER DE UITVOERING VAN DE AUTOWRAKKENRICHTLIJN

In de nationale uitvoeringsverslagen wordt ook informatie verstrekt over de wijze waarop er door de lidstaten uitvoering is gegeven aan een aantal bepalingen van de autowrakkenrichtlijn.

Een vermeldenswaardig voorbeeld van een lidstaat waar afvalpreventiemaatregelen zijn genomen, is Ierland, waar producenten verplicht zijn afvalpreventie te bevorderen via een pakket maatregelen dat op bepaalde gespecificeerde voertuigen van toepassing is. Deze maatregelen behelzen onder meer: het gebruik van gevaarlijke stoffen beperken, bij het ontwerp van nieuwe voertuigen rekening houden met demontage, hergebruik, nuttige toepassing en recycling wanneer de voertuigen worden afgedankt, en de hoeveelheid gerecycleerde materialen die bij de productie van gespecificeerde voertuigen worden gebruikt, vergroten.

In Roemenië worden er voorafgaande beoordelingen uitgevoerd om te waarborgen dat voertuigen aan bepaalde doelstellingen voldoen, en hebben voertuigproducenten een nieuwe activeringsnorm via de interface van een gestandaardiseerd boorddiagnosesysteem (OBD) ontwikkeld.

Slechts een beperkt aantal lidstaten kon gedetailleerde informatie verstrekken over de tijdens de autoproductie gebruikte hoeveelheid gerecycleerde materialen. Vermeldenswaard is de opmerking van Polen dat er weliswaar gerecycleerd plastic wordt gebruikt, maar dat het teruggewonnen plastic eerst volgens een speciaal reinigingsproces moet worden gezuiverd, voordat het kan worden toegepast bij de autoproductie. Daarnaast merkte Roemenië op dat propyleen het meest gebruikte gerecycleerde

⁸ IDIS | *The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

plastic materiaal voor voertuigonderdelen is, en dat gerecycleerd plastic ruim 10 % bedraagt van de totale hoeveelheid plastic in de voertuigen die in het land worden gefabriceerd.

In de meeste lidstaten is sprake van een toename van het aantal erkende verwerkingsinrichtingen. Drie landen (België, Hongarije en Letland) hebben geen gegevens verstrekt over het aantal erkende verwerkingsinrichtingen in de periode 2015-2017. Wanneer voor deze landen wordt uitgegaan van hetzelfde aantal verwerkingsinrichtingen als daar in de voorafgaande verslagperiode aanwezig waren, is het totale aantal erkende verwerkingsinrichtingen in de 28 EU-landen toegenomen van 12 589 in de periode 2012-2014 naar 14 173 in de periode 2015/2017.

18 lidstaten hebben gemeld dat er in hun land verwerkingsinrichtingen zijn met een gecertificeerd milieubeheersysteem. In de EU-28 is het aandeel van verwerkingsinrichtingen met een gecertificeerd milieubeheersysteem toegenomen van 1,9 % in de periode 2012-2014 naar 3,73 % in de periode 2015-2017. In België zijn alle goedgekeurde centra voor verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, demontage en vernietiging van autowrakken in Vlaanderen en Wallonië uitgerust met een milieuzorgsysteem. Dit voorbeeld van een goede praktijk is te danken aan wetgeving die voorschrijft dat dergelijke centra bij de autoriteiten een jaarverslag moeten indienen met de resultaten van een onderzoek naar de bedrijfsactiviteiten door een onafhankelijke inspectie-instelling, waarbij een negatieve beoordeling tot intrekking van de goedkeuring kan leiden.

Slechts tien lidstaten konden specifieke informatie verstrekken over het aantal autowrakken dat bij aflevering in de erkende verwerkingsinrichting geen of een negatieve marktwaarde had, terwijl vijf landen hierover slechts onvolledige informatie konden verstrekken. De verwerking van autowrakken met een negatieve marktwaarde is belangrijk voor het verminderen van de hoeveelheid te verwijderen afval. Toch konden dertien lidstaten hierover geen informatie verstrekken, omdat daarover geen gegevens zijn bijgehouden. Van de lidstaten die wel exacte informatie konden verstrekken, was dit bij zeven landen (Cyprus, Estland, Finland, Ierland, Italië, Portugal en Spanje) het geval, omdat voertuigen die geen of een negatieve marktwaarde hebben in deze landen niet voorkomen. Met andere woorden, in deze landen hadden alle autowrakken nog steeds een positieve marktwaarde. Daarnaast meldde Griekenland dat alle autowrakken die bij de erkende verwerkingsinrichtingen werden afgeleverd, geen marktwaarde meer hadden. Het is echter onduidelijk hoe de positieve waarde van schroot kan worden verklaard wanneer de autowrakken geen waarde hebben op de markt voor tweedehands voertuigen. Alleen Litouwen en Malta kwamen met kwantitatieve gegevens.

De gegevens over de behaalde percentages op het gebied van hergebruik/recycling en hergebruik./nuttige toepassing worden getoond in figuur 1 en figuur 2. De gegevens zijn verzameld door Eurostat op basis van de verplichting van de lidstaten om ieder jaar verslag uit te brengen over de streefcijfers voor autowrakken, in het kader van de verplichte verslaglegging ingevolge de beschikking van de Commissie inzake bijzonderheden van de controle van de naleving van de richtlijn.⁹

In 2017 hebben twintig lidstaten het streefcijfer van minimaal 85 % hergebruik en recycling op basis van gemiddeld voertuiggewicht per jaar gehaald. Twee lidstaten hebben het streefcijfer net niet

⁹ EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

gehaald en van zes lidstaten zijn geen gegevens beschikbaar. Voor alle 28 EU-lidstaten was het gemiddelde percentage hergebruik en recycling 89 %, vier procentpunten boven het streefcijfer.

Figuur 1: hergebruik en recycling autowrakken (in %)¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
België	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgarije	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Tsjechië	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Kroatië	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Denemarken	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Duitsland	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estland	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Ierland	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Griekenland	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Spanje	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Frankrijk	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italië	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Cyprus	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Letland	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litouwen	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxemburg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Hongarije	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Nederland	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Oostenrijk	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polen	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugal	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Roemenië	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovenië	100	:	85,9	:	:	:
Slowakije	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finland	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Zweden	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Verenigd Koninkrijk	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
IJsland	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Noorwegen	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Figuur 2: Hergebruik en nuttige toepassing autowrakken 2016 (in %)¹¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
België	93	93	94,2	96,7	96,4	97

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Bulgarije	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Tsjechië	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Kroatië	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Denemarken	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Duitsland	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estland	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Ierland	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Griekenland	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Spanje	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Frankrijk	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italië	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Cyprus	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Letland	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litouwen	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxemburg	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Hongarije	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Nederland	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Oostenrijk	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polen	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugal	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Roemenië	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovenië	103	:	91,3	:	:	:
Slowakije	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finland	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Zweden	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Verenigd Koninkrijk	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
IJsland	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Noorwegen	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Vanaf 2017 hebben vijftien lidstaten het streefcijfer van 95 % voor minimum hergebruik en nuttige toepassing op basis van gemiddeld voertuiggewicht per jaar gehaald. Zeven lidstaten hebben het streefcijfer van 95 % net niet gehaald en zes lidstaten hebben nog geen verslag uitgebracht. Voor alle 28 EU-lidstaten was het gemiddelde percentage hergebruik en nuttige toepassing 94 %, dat wil zeggen iets onder het streefcijfer.

Een aanzienlijk aantal lidstaten dat beschikt over een beheerinfrastructuur en beheerprocedures voor autowrakken, blijkt het streefcijfer op het gebied van nuttige toepassing niet te hebben gehaald. Dit kan evenwel wijzen op een grotere focus op recycling dan op andere vormen van nuttige toepassing (zo hebben Frankrijk, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk wel het streefcijfer voor recycling gehaald, maar niet het streefcijfer voor nuttige toepassing), overeenkomstig het concept van de circulaire economie. Dit zou tevens kunnen wijzen op robuustere, verbeterde verslagleggingsmethoden die bijdragen aan een betere uitvoering van de richtlijn. De lidstaten die de streefcijfers niet hebben gehaald, hebben uitleg gegeven over de redenen en over de maatregelen die zij hebben genomen om de streefcijfers te halen.

De hoge percentages die door Griekenland zijn gemeld, zijn toe te schrijven aan het feit dat ontmantelingsbedrijven hebben gekozen voor langdurige opslag van sommige autowrakken waaruit de vloeistoffen nog niet waren verwijderd. Dit was waarschijnlijk een gevolg van de lage marktwaarde van metalen, die vervolgens tot schroot zijn verwerkt in het jaar na verwijdering van de vloeistoffen. Dit heeft tot gevolg gehad dat er in één jaar een groot aantal autowrakken is verwerkt.

De nieuwe maatregelen die zijn ingevoerd om hergebruik en recycling te stimuleren, bestaan onder meer in maatregelen voor hergebruik van onderdelen uit autowrakken in Hongarije, voorlichtings- en communicatieactiviteiten in Portugal, en financiële ondersteuning van nieuwe onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten op het gebied van afvalpreventie, recycling en hergebruik van onderdelen van autowrakken in Spanje, waarbij projecten die gericht zijn op de recycling van plastic, voorruit en banden van auto's, prioriteit krijgen.

4. ONBEKENDE VERBLIJFPLAATS EN ILLEGALE DEMONTAGE VAN AUTOWRAKKEN

Wat betreft de autowrakkenrichtlijn blijft het grootste probleem op het gebied van uitvoering en handhaving het grote aantal "autowrakken met onbekende verblijfplaats". Dit is al eerder aan de orde gesteld in het vorige verslag van de Commissie over de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn in de periode 2011-2014¹² en in de ex-postevaluatie van de vijf richtlijnen inzake afvalstoffen van de Commissie¹³. Om het probleem te beoordelen, heeft de Commissie uitvoering gegeven aan een "Nalevingsbevorderingsinitiatief ter beoordeling van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (de autowrakkenrichtlijn), met nadruk op autowrakken met onbekende verblijfplaats"¹⁴.

De lidstaten werden door Eurostat verzocht om gegevens te verstrekken over de aantallen voertuigen die zijn ingezameld en overgedragen aan erkende verwerkingsinrichtingen. Deze gegevens zijn verzameld in onderstaande tabel 1.

Tabel 1: Totaal aantal ingezamelde en aan erkende verwerkingsinrichtingen overgedragen voertuigen, 2008-2016¹⁵
(aantal voertuigen)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Europese Unie	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
België	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgarije	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Tsjechië	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Denemarken	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Duitsland	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estland	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Ierland	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Griekenland	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Spanje	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Frankrijk	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083

¹² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm

¹⁴ Nalevingsbevorderingsinitiatief ter beoordeling van de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (de autowrakkenrichtlijn), met nadruk op autowrakken met onbekende verblijfplaats" http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm.

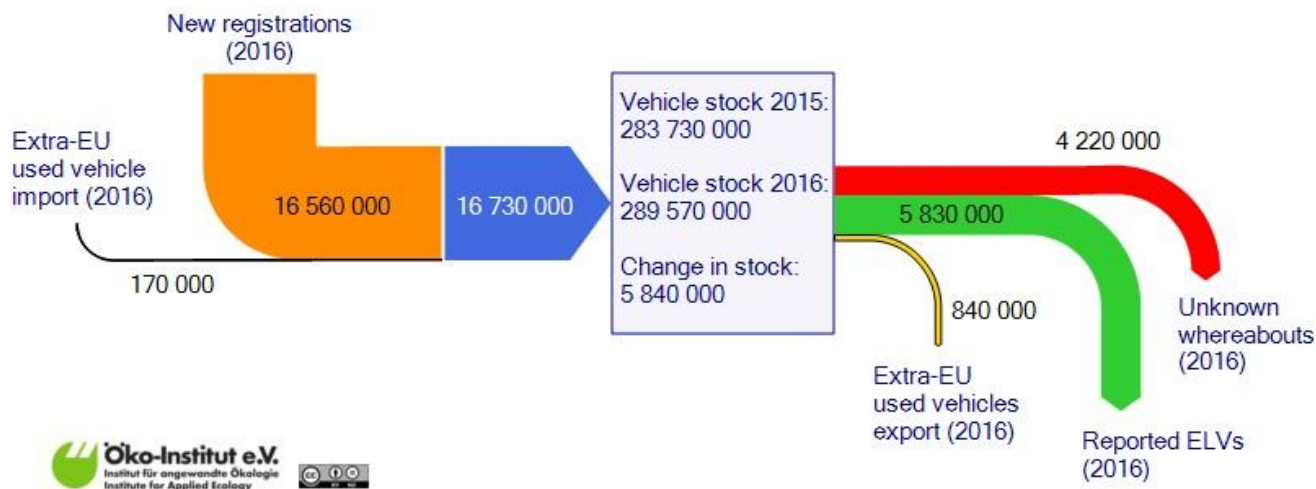
¹⁵ **Bron:** Eurostat (online gegevenscode: env_waselvt)

Kroatië	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Italië	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Cyprus	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Letland	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Litouwen	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Luxemburg	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Hongarije	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Nederland	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Oostenrijk	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Polen	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugal	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Roemenië	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovenië	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Slowakije	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Finland	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Zweden	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Verenigd Koninkrijk	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
IJsland	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Liechtenstein	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Noorwegen	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

De gegevens in de tabel hebben betrekking op autowrakken waarvoor een certificaat van vernietiging is afgegeven en die zijn verwerkt in erkende verwerkingsinrichtingen. In de richtsnoeren voor de lidstaten verzoekt Eurostat de lidstaten tevens verslag uit te brengen over het totale aantal autowrakken dat is ontstaan, in plaats van alleen over de autowrakken waarvoor een certificaat van vernietiging is afgegeven. Dergelijke gegevens worden echter door zeer weinig lidstaten verstrekt, omdat dit niet verplicht is ingevolge de autowrakkenrichtlijn en Beschikking 2005/293/EG van de Commissie tot vaststelling van nadere voorschriften betreffende de bewaking van de streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling van de autowrakkenrichtlijn. Om een schatting te kunnen maken van het aantal ontstane autowrakken moesten daarom gegevens uit andere bronnen¹⁶ worden geraadpleegd. Uit een vergelijking tussen de gegevens over autowrakken waarvoor een certificaat van vernietiging is afgegeven en die zijn overgedragen aan erkende verwerkingsinrichtingen, en de gegevens over het aantal ontstane autowrakken blijkt dat er sprake is van discrepanties. In onderstaande afbeelding uit het recente onderzoek van de Commissie is het aantal autowrakken¹⁷ te zien dat wettelijk is aangemeld (d.w.z. de autowrakken waarvoor een certificaat van vernietiging is afgegeven en die wettig zijn verwerkt), en het grote aantal autowrakken waarvan de verblijfplaats in de EU in 2014 onbekend was. In de afbeelding is rekening gehouden met het aantal ingeschreven voertuigen in de nationale voertuigregistratiesystemen en de uitschrijvingen van voertuigen in de 28 EU-landen. Het aantal autowrakken waarvan de verblijfplaats onbekend is, blijft een bron van grote zorg.

¹⁶ Eurostat, Statistieken van de buitenlandse handel; Vereniging van Europese Automobielfabrikanten (ACEA - European Automobile Manufacturers' Association); Eurostat-datasets: road_eqs; road_eqr; POLK. Van deze bronnen is gebruikgemaakt in het Nalevingsbevorderingsinitiatief van de Commissie ter beoordeling van de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (de autowrakkenrichtlijn), met nadruk op autowrakken met onbekende verblijfplaats (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁷ De autowrakkenrichtlijn heeft betrekking op voertuigen van de categorie M1 (voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend) en voertuigen van de categorie N1 (voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton).



Om een voorbeeld te geven van de wijze waarop dergelijke discrepanties zich kunnen voordoen: Finland heeft gemeld dat er burgers en marktdeelnemers zijn die de autowrakken niet naar de officiële terugnamepunten van de producenten brengen. Dit heeft tot gevolg dat het totale aantal autowrakken aanzienlijk hoger is dan het aantal certificaten van vernietiging. Bovendien benadrukte Finland dat de stijging van het aantal naar behoren verwerkte autowrakken in 2017 mogelijk het gevolg is van de gestegen metaalprices en verbeteringen van het online uitschrijvingsstelsel.

Volgens Duitsland is het relatief lage aantal autowrakken dat in Duitsland is ingezameld en verwerkt (in vergelijking met de circa 2,8 miljoen auto's die jaarlijks permanent worden uitgeschreven), toe te schrijven aan de export van tweedehands auto's en is in de verslagen die in 2017 zijn opgesteld, het "gat in de statistieken" van voertuigen met onbekende verblijfplaats verkleind.¹⁸¹⁹ Het verkleinen van dit gat is voornamelijk bereikt door herberekening van het werkelijke aantal permanent uitgeschreven motorvoertuigen, en door middel van gekwalificeerde schattingen betreffende de statistische gegevens van uitvoer van tweedehands voertuigen (naar landen in de EU en daarbuiten).

Uit het recente onderzoek van de Commissie blijkt verder dat enkele van de redenen voor het hoge aantal autowrakken met onbekende verblijfplaats mogelijk gezocht moeten worden bij uitschrijvingsstelsels met tekortkomingen en bij onjuiste verwerking van autowrakken (in de zin dat niet alle autowrakken worden overgedragen aan de inzamelingspunten, dat niet voor alle overgedragen autowrakken een verklaring van vernietiging wordt afgegeven, en dat er autowrakken worden gedemonteerd in niet-erkende verwerkingsinrichtingen). Ook worden er autowrakken illegaal uitgevoerd als tweedehandsauto's.

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

¹⁹ Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

Daarnaast is er sprake van ontoereikende verbinding en opvolging tussen de systemen voor inschrijving en uitschrijving- of herinschrijving, wat ertoe kan leiden dat voor slechts een deel van de uitgeschreven autowrakken een verklaring van vernietiging wordt afgegeven, terwijl de autowrakken in kwestie wel degelijk op wettige wijze zijn verwerkt; tweedehands voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat en nooit zijn uitgeschreven in de lidstaat van oorsprong; gebrek aan gegevens van goede kwaliteit, met name gegevens over uitvoer van tweedehands voertuigen en autowrakken en lekkages van grondstoffen; een noodzaak tot verbetering van de verslagmethoden van de lidstaten; en illegale inzameling en demontage van autowrakken in niet-erkende verwerkingsinrichtingen waar geen milieunormen worden gehanteerd. Daarom bestaat er behoefte aan een betere handhaving, met inbegrip van inspecties van de inzamelingspunten en de autowrakken.

Er zijn lidstaten die al maatregelen hebben genomen om het probleem aan te pakken, zoals Denemarken waar een beloning is ingevoerd voor de laatst geregistreerde eigenaar die zijn autowrak inlevert bij een erkende verwerkingsinrichting, of Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk die een aanzienlijke stijging van het aantal inspecties van autowrakken hebben gemeld.

5. CONCLUSIES

De autowrakkenrichtlijn is in alle lidstaten omgezet in nationale wetgeving en wordt positief beoordeeld.

In zijn algemeenheid lijkt de autowrakkenrichtlijn overwegend naar behoren te worden uitgevoerd. In 2017 hebben 20 van de 28 lidstaten het streefcijfer uit 2015 voor hergebruik en recycling van 85 % van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis gehaald (vijf lidstaten hebben geen verslag uitgebracht). Het halen van het streefcijfer voor hergebruik en nuttige toepassing van 95 % van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis bleek lastiger. Ongeveer de helft van de lidstaten die de streefcijfers niet hebben gehaald, bleek echter slechts een paar procentpunten tekort te komen.

Het gebruik van verboden gevaarlijke stoffen daalt voortdurend naar aanleiding van de wijzigingen van bijlage II bij de autowrakkenrichtlijn²⁰, die steeds lagere grenswaarden voorschrijven. Daarnaast is het aantal erkende verwerkingsinrichtingen toegenomen en komen de lidstaten met innovatieve maatregelen, zoals het gebruik van gerecycleerde materialen, de ondersteuning van afvalpreventieprojecten en de invoering van milieuzorgsystemen, stuk voor stuk beste praktijken waar andere landen weer een voorbeeld aan kunnen nemen.

Er is één opvallende uitzondering op deze over het algemeen positieve trend, namelijk het probleem van autowrakken met onbekende verblijfplaats. Het op illegale wijze verzamelen, verwerken en verhandelen van onderdelen die uit autowrakken zijn verwijderd, blijft een probleem. Naast het verlies van waardevolle grondstoffen (onderdelen en materialen die geschikt zijn voor nuttige toepassing) hebben dit probleem en de verwerking van autowrakken in niet-erkende verwerkingsinrichtingen negatieve gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu. Dit komt tot uitdrukking in overweging 7 van Richtlijn (EU) 2018/849,²¹ waarin wordt gesteld dat Richtlijn 2000/53/EG moet worden geëvalueerd en zo nodig gewijzigd om aandacht te besteden aan “het probleem van niet-geregistreerde autowrakken, inclusief het vervoer van gebruikte voertuigen die

²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm

²¹ PB 150 van 14.6.2018, blz. 93.

vermoedelijk afgedankt zijn, alsook aan de toepassing van richtsnoer van de correspondenten nr. 9 over de overbrenging van autowrakken”.

De Europese Commissie voert momenteel een evaluatie uit van de autowrakkenrichtlijn, die is bedoeld om te bepalen in hoeverre de regels van de EU-wetgeving de beoogde voordelen voor het milieu, de burgers en de industrie opleveren. De evaluatie zal in 2020 worden afgerond²². Tot de onderwerpen die worden geëvalueerd, behoren onder meer de doelmatigheid van de uitvoering van de richtlijn, met inbegrip van het probleem van autowrakken met onbekende verblijfplaats, de samenhang met de definities van andere wetgeving, de relevantie en haalbaarheid van het instellen van streefcijfers voor specifieke materialen, verslagleggings- en controlemethoden, en de relevantie in het licht van de uitdagingen van nieuwe technologieën, met inbegrip van elektrische en hybride voertuigen, en de veranderingen in de materialensamenstelling van voertuigen.

²² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm