

Openbare raadpleging voor de effectbeoordeling ten behoeve van de gezamenlijke evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken en Richtlijn 2005/64/EG betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing

Velden met een * zijn verplicht.

Inleiding

Context van de raadpleging

| **Waarover gaat Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken?**

Elk jaar bereiken miljoenen voertuigen in Europa het einde van hun levensduur. Als autowrakken niet op de juiste manier worden verwerkt, kunnen ze een bedreiging vormen voor het milieu en gaan er miljoenen tonnen materiaal verloren. Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (hierna de “autowrakkenrichtlijn” genoemd) werd in 2000 vastgesteld om het effect van autowrakken op het milieu tot een minimum te beperken en de milieuprestatie te verbeteren van alle ondernemingen die betrokken zijn bij de levenscyclus van voertuigen. De autowrakkenrichtlijn bevat bepalingen betreffende de inzameling, verwerking, nuttige toepassing en recycling van autowrakken.

| **Waarover gaat Richtlijn 2005/64/EG betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing?**

Deze richtlijn (hierna de “typegoedkeuringsrichtlijn” genoemd) stelt de voorwaarden vast waaronder voertuigen (via de typegoedkeuringsprocedure) in de EU in de handel worden gebracht. Deze voorwaarden moeten garanderen dat de onderdelen en materialen van de betreffende voertuigen opnieuw gebruikt, gerecycleerd en nuttig kunnen worden toegepast volgens de percentages die in de autowrakkenrichtlijn als minimumdoelstelling zijn vastgelegd. De richtlijn bevat specifieke bepalingen die moeten waarborgen dat het hergebruik van onderdelen geen veiligheids- of milieurisico's meebrengt.

| **Waarom houdt de Commissie deze raadpleging?**

De Commissie heeft in 2021 een evaluatie van de autowrakkenrichtlijn afgerond[*]. Daarbij zijn meerdere tekortkomingen vastgesteld. Als follow-up op die evaluatie is de Commissie nu bezig met een effectbeoordeling ten behoeve van een mogelijke herziening van die richtlijn. Gezien de verbanden tussen de autowrakken- en de typegoedkeuringsrichtlijn wordt een gezamenlijke evaluatie van deze richtlijnen u i t g e v o e r d .

[*] <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules>

| Hoe worden de antwoorden die bij deze raadpleging worden ontvangen, gebruikt?

Uw antwoorden worden zowel gebruikt voor de effectbeoordeling van de autowrakkenrichtlijn als voor het uiteindelijke voorstel tot herziening van die richtlijn. Uw antwoorden zijn met name waardevol voor het valideren van aannamen en om meer inzicht te krijgen in de mogelijke effecten van de maatregelen die w o r d e n o v e r w o g e n .

| Opbouw van de vragenlijst

U kunt deelnemen aan deze openbare raadpleging door de onlinevragenlijst in te vullen. De vragenlijst is beschikbaar in alle officiële talen van de EU en de antwoorden mogen in elk van deze talen worden geformuleerd. Toch zien wij het liefst in het Engels geformuleerde antwoorden. Antwoorden die in een andere taal dan het Engels zijn geformuleerd, moeten worden vertaald en dat zorgt niet alleen voor vertraging, maar kan er ook toe leiden dat antwoorden verkeerd worden uitgelegd.

In de vragenlijst staan vragen over verschillende probleemgebieden die bij de evaluatie van de autowrakkenrichtlijn en andere initiatieven zijn vastgesteld en bij de effectbeoordeling aan bod komen.

De vragenlijst bestaat uit twee delen.

Het eerste deel gaat over u. Daarin verstrekt u informatie over de mate waarin u bekend bent met de autowrakkenrichtlijn en over uw betrokkenheid bij de sector. Vragen met een sterretje zijn verplicht. Het tweede deel vormt de eigenlijke raadpleging. Het is verdeeld in twee rubrieken:

- De eerste rubriek bevat 10 algemene vragen die aan iedereen zijn gericht. Dus ook aan mensen die niet bekend zijn met de autowrakkenrichtlijn en de autosector.
- De tweede rubriek bevat 33 meer specifieke vragen die vooral bedoeld zijn voor mensen die beroepsmatig actief zijn in de sector en bekend zijn met de autowrakkenrichtlijn. Desalniettemin kunnen ook deze vragen door iedereen die dat wil worden beantwoord.

Gemakshalve kunt u de volledige versie van de vragenlijst hieronder als PDF-bestand downloaden om de vragen te bekijken, voordat u uw bijdrage indient.

Download de vragenlijst bij de openbare raadpleging

[Questionnaire to the Open Public Consultation.pdf](#)

- | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="radio"/> Ecuador | <input type="radio"/> Letland | <input type="radio"/> Roemenië | <input type="radio"/> Zweden |
| <input type="radio"/> Egypte | <input type="radio"/> Libanon | <input type="radio"/> Rusland | <input type="radio"/> Zwitserland |
| <input type="radio"/> El Salvador | <input type="radio"/> Liberia | <input type="radio"/> Rwanda | |

De Commissie zal alle bijdragen aan deze openbare raadpleging publiceren. U kunt aangeven wat u wenst: dat uw gegevens worden gepubliceerd of dat u anoniem blijft wanneer uw bijdrage wordt gepubliceerd. **Om wille van de transparantie worden de volgende gegevens altijd gepubliceerd: type respondent (bv. ondernemersvereniging, consumentenvereniging, EU-burger), land van oorsprong, naam en omvang van de organisatie en inschrijvingsnummer in het transparantieregister. Uw e-mailadres wordt nooit gepubliceerd.** Kies de privacyoptie die het beste bij u past. De standaardprivacyinstellingen zijn gebaseerd op het type respondent.

Ik ga akkoord met de [privacyverklaring](#).

De vragenlijst

Rubriek 1. Algemene vragen

Werkingsfeer van de autowrakkenrichtlijn

De autowrakkenrichtlijn geldt momenteel alleen voor bepaalde typen voertuigen (passagiersvoertuigen, bestelwagens en kleine vrachtwagens met een gewicht van minder dan 3,5 ton). Andere voertuigen, zoals motorfietsen, vrachtwagens met een gewicht van meer dan 3,5 ton en bussen, vallen niet onder de werkingssfeer van de richtlijn. Voor die voertuigen bestaan op EU-niveau dus geen verwerkingseisen, wanneer ze het einde van hun levensduur hebben bereikt. Waarschijnlijk wordt een groot percentage daarvan niet gerecycleerd, hergebruikt of nuttig toegepast.

1. Zou de autowrakkenrichtlijn ook moeten gelden voor andere voertuigtypen, als in aanmerking wordt genomen dat op dit moment niet alle typen voertuigen aan het einde van hun levensduur worden verwerkt volgens op EU-niveau vastgestelde verwerkingseisen?

- Ja
- Nee
- Ik weet het niet/Geen mening

Geef aan welke aanvullende voertuigtypen in de werkingssfeer van de autowrakkenrichtlijn zouden moeten worden opgenomen (u mag meerdere hokjes aanvinken):

- Vrachtwagens (> 3,5 ton)
- Motorfietsen
- Andere voertuigen

Geef nadere bijzonderheden:

maximaal 255 teken(s)

buses, possibly separate legislation for other vehicles for transport like trams, metro and trains

Ontwerp voor circulariteit

De autowrakkenrichtlijn bestrijkt voertuigen die afval zijn geworden, en richt zich primair op de inzameling, verwerking, het geven van een nuttige toepassing en recycling van dat afval. Hoewel het onderwerp ecologisch ontwerp in de vigerende autowrakkenrichtlijn aan de orde komt (art. 4, lid 1, punt b)), zijn de betreffende bepalingen niet specifiek en bevatten ze ook geen meetbare doelstellingen. Dit heeft dan ook niet geleid tot daadwerkelijke verbeteringen op EU-niveau (Williams e.a., 2020)[*]. Op grond van de typegoedkeuringsrichtlijn mogen nieuwe voertuigen alleen in de handel worden gebracht als ze voldoen aan de eisen inzake nuttige toepassing en recycling van de autowrakkenrichtlijn. De typegoedkeuringsrichtlijn bevat geen aanvullende eisen voor het ontwerp of de fabricage van nieuwe voertuigen. Doel van het evaluatieproces is om de omvang vast te stellen van mogelijke veranderingen op EU-niveau die het beste uitdrukking geven aan de noodzaak voor de automobielsector om over te stappen op meer circulaire bedrijfsmodellen. Werken volgens een circulair bedrijfsmodel betekent onder meer dat wordt gekeken naar alle fasen van de levenscyclus van een voertuig, dat wil zeggen: van de ontwerp- en productiefase tot en met de verwerking aan het einde van de levensduur.

[*] Williams, R., Mehlhart, G., Baron, Y. Keeling, W. en Petsinaris, F. (2020), "Supporting the Evaluation of the Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles", opgesteld door Trinomics B.V., Oeko-Institut e.V. en Ricardo voor de Europese Commissie - DG Milieu A.2, onder raamovereenkomst nr. ENV.F.1.FRA/2014/0063, beschikbaar op: https://www.elv-evaluation.eu/fileadmin/elv-evaluation/user_upload/elvd_evaluation_final_report_aug2020.pdf

2. Bent u het eens met de stelling dat de voertuigwetgeving van de EU gebaseerd moet zijn op een levenscyclusbenadering, die alle fasen van de levenscyclus van een voertuig bestrijkt, dus vanaf het ontwerp tot en met de uiteindelijke verwerking van het voertuig aan het einde van zijn levensduur?

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Helemaal niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

3. Zouden fabrikanten van voertuigen moeten worden verplicht om in de ontwerpfase de circulariteitskenmerken van een voertuig te verbeteren?

- Ja
- Nee

- Ik weet het niet/Geen mening

Geef aan welke ontwerpisen voor u het belangrijkste zijn als u over de aankoop van een voertuig beslist (u mag meerdere hokjes aanvinken):

- Betere reparbaarheid van het voertuig
- Betere herbruikbaarheid van de onderdelen
- Betere recycleerbaarheid van materialen (bv. plastics, textiel enz.)
- Meer gebruik van gerecycleerde materialen in het voertuig
- Ik weet het niet/Gen mening

4. Denkt u dat de invoering van een of meer van bovengenoemde ontwerpisen gevolgen zal hebben voor de eindprijs van het voertuig?

- Ik weet het niet/Geen mening
- Nee, ik denk niet dat dit gevolgen voor de prijs zal hebben
- Ja, een voertuig met geavanceerde ontwerpisen/circulaire kenmerken zal minder kosten
- Ja, extra ontwerpisen zullen de eindprijs van een voertuig verhogen

5. Bent u het eens met de stelling dat naast recyclingdoelstellingen ook afzonderlijke en specifieke doelstellingen voor hergebruik moeten worden vastgesteld om de overgang naar een circulaire economie in de EU te ondersteunen?

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Helemaal niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

Leg uit waarom:

maximaal 255 teken(s)

Materiaalspecifieke

recyclingdoelstellingen

De vigerende autowrakkenrichtlijn bevat geen materiaalspecifieke recyclingdoelstellingen maar een recyclingdoelstelling op jaarbasis die op het gemiddelde gewicht van een voertuig is gebaseerd. In auto's worden veel verschillende materialen gebruikt, maar die zijn niet allemaal onderworpen aan dezelfde hoge

normen voor recycling bij de verwerking van autowrakken. Staal, aluminium en koper worden voor een groot deel teruggewonnen, maar andere materialen niet.

6. Denkt u dat het vaststellen van materiaalspecifieke recyclingdoelstellingen bij EU-wetgeving leidt tot (u mag meerdere hokjes aanvinken):

- Een toename van de gescheiden recycling van materialen waarop die doelstellingen zijn gericht
- Een stijging van de kwaliteit van de recycling van materialen waarop die doelstellingen zijn gericht
- Een stijging van de kosten van recycling
- Een stijging van de inkomsten uit de verkoop van gerecycleerde materialen
- Andere gevolgen
- Ik weet het niet/Geen mening

Geef nadere bijzonderheden:

maximaal 255 teken(s)

Doelstellingen voor het aandeel gerecycleerd materiaal

De [Europese Green Deal](#), [het Actieplan voor een circulaire economie](#), [de Strategie inzake kunststoffen](#) en [de Strategie voor duurzame chemische stoffen](#), die de afgelopen jaren door de Europese Commissie zijn voorgesteld, benadrukken allemaal het belang van recycling en het gebruik van veilige secundaire grondstoffen. Er wordt met name gewezen op de noodzaak van voorschriften op grond waarvan nieuwe voertuigen verplicht een bepaalde hoeveelheid gerecycleerde materialen (bv. plastics) moeten bevatten, omdat gerecycleerde materialen dan sneller ingang in de EU-markt vinden.

7. Bent u het eens met de stelling dat bij de fabricage van nieuwe voertuigen meer gerecycleerde plastics moeten worden gebruikt?

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Helemaal niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

V e r m i s t e

v o e r t u i g e n

Ongeveer 30 tot 40 % van de voertuigen in de EU verdwijnt zonder dat dat bij de nationale voertuigregistratiediensten van de lidstaten wordt gemeld. Sinds de Europese Commissie meer dan tien jaar geleden, in 2011, haar eerste studie hierover publiceerde, heeft deze situatie zich niet gewijzigd.

Dit hiaat in de voertuigregistratie heeft mogelijk verschillende redenen:

- niet alle uitgevoerde gebruikte voertuigen worden bij de registratiediensten gemeld;
- niet alle autowrakken worden door erkende verwerkingsinrichtingen verwerkt, en ondermaatse verwerking vormt een gevaar voor het milieu.

Een aanvullend probleem is dat de registratiesystemen van verscheidene lidstaten de eigenaar de mogelijkheid bieden om zijn voertuig tijdelijk of voor onbepaalde tijd op te geven als niet bedoeld voor de openbare weg. Wanneer dit samengaat met niet-geregistreerde veranderingen van eigenaar (tijdelijk uitgeschreven voertuig wordt in de tussentijd verkocht), is het onmogelijk om de verblijfplaats van het voertuig te achterhalen.

8. Zou de eigenaar in de periode dat het voertuig tijdelijk is uitgeschreven, aan een heffing moeten worden onderworpen, om er zeker van te zijn dat hij in voorkomend geval aan de verplichting voldoet om een verandering van eigenaar of uitvoer te melden?

- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

9. Zou de gegevensuitwisseling tussen de registratiesystemen van de lidstaten moeten worden verbeterd om beter op de hoogte blijven van wijzigingen in de juridische status van een voertuig, totdat het voertuig definitief wordt uitgeschreven?

- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

Illegale uitvoer van autowrakken en uitvoer van gebruikte voertuigen

De uitvoer van autowrakken naar niet-OESO-landen is verboden. In de praktijk is echter moeilijk vast te stellen of een individueel voertuig een gebruikt voertuig of een autowrak is. Het [richtsnoer van de correspondenten nr. 9](#) over de overbrenging van autowrakken bevat richtsnoeren hiervoor, maar die zijn niet bindend. Douane- en inspectiediensten kunnen onmogelijk elk voor uitvoer bestemd voertuig

controleren. De controles die zij uitvoeren, zijn gebaseerd op een risico-analyse. De illegale uitvoer van autowrakken blijft een belangrijk probleem door de milieuschade die daardoor in de landen van bestemming ontstaat.

En hoewel de uitvoer van gebruikte voertuigen (die geen afval zijn) legaal is, kan dit in de landen van bestemming ook milieuproblemen veroorzaken, in het bijzonder luchtverontreiniging, en er de verkeersveiligheid in gevaar brengen als de uitgevoerde voertuigen niet geschikt zijn voor het verkeer. (Voor meer informatie zie: UNEP (Oktober 2020): “Used Vehicles and the Environment - [A Global Overview of Used Light Duty Vehicles: Flow, Scale and Regulation](#)”.)

10. Welke van de volgende opties is volgens u het meest geschikt voor het aanpakken van het probleem van de illegale uitvoer van autowrakken naar niet-EU-landen, alsook van het probleem van de uitvoer van gebruikte voertuigen, die niet als afval worden beschouwd? U mag meerdere hokjes aanvinken.

- Bij wet nieuwe voorwaarden vaststellen voor de uitvoer van gebruikte voertuigen, zodat uitvoer alleen mogelijk is na overlegging van een geldige verklaring waaruit blijkt dat het betreffende voertuig geschikt is voor het verkeer
- Bij wet nieuwe voorwaarden vaststellen voor de uitvoer van gebruikte voertuigen op grond waarvan die uitvoer alleen mogelijk is voor voertuigen die aan bepaalde milieucriteria voldoen (bv. emissiegrenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen)
- Bij wet nieuwe voorwaarden vaststellen voor de uitvoer van gebruikte voertuigen op grond waarvan die uitvoer alleen mogelijk is voor voertuigen onder een bepaalde leeftijd of dan een bepaald aantal kilometers hebben gereden (bv. minder dan 200 000 km)
- Geen nieuwe wettelijke voorwaarden vaststellen voor de uitvoer van gebruikte voertuigen, maar maatregelen concentreren op de aanpak van de illegale uitvoer van autowrakken, door het intensiveren van de handhaving, het verbeteren van de traceerbaarheid en het volgens EU-recht verbindend verklaren van de criteria op basis waarvan een autowrak van een afgedankt voertuig wordt onderscheiden
- Bij wet (bovengenoemde) nieuwe voorwaarden vaststellen voor de uitvoer van gebruikte voertuigen en het verbod op de uitvoer van autowrakken beter handhaven
- Op EU-niveau geen enkel specifiek nieuw initiatief nemen betreffende de uitvoer van autowrakken of gebruikte voertuigen
- Ik weet het niet/Geen mening.

Rubriek 2. Specifieke vragen

Zoals hierboven vermeld, valt een groot aantal voertuigen niet onder de werkingssfeer van de autowrakkenrichtlijn (onder meer motorfietsen, grote vrachtwagens en bussen)

Tegen deze achtergrond denken de diensten van de Europese Commissie na over de vraag of de werkingssfeer van de autowrakkenrichtlijn uitgebreid moet worden met aanvullende voertuigtypen, met name vrachtwagens en motorfietsen, zodat de hulpbronnefficiëntie van die voertuigen wordt vergroot en wordt voorkomen dat deze gedurende hun levenscyclus milieueffecten veroorzaken.

11. Wat zouden de voordelen kunnen zijn van uitbreiding van de werkingssfeer van de autowrakkenrichtlijn tot andere voertuigen, bv. motorfietsen en vrachtwagens? U mag meerdere hokjes aanvinken.

- Langere levensduur van hergebruikte onderdelen van de toegevoegde voertuigtypen
- Betere repareerbaarheid van de toegevoegde voertuigtypen
- Betere recycleerbaarheid van de materialen in de toegevoegde voertuigtypen
- Betere terugwinbaarheid van de materialen in de toegevoegde voertuigtypen
- Voorkoming van milieuschade doordat minimumeisen worden gesteld aan de verwerking van de toegevoegde voertuigtypen aan het einde van hun levensduur
- Betere controle op intra-EU- en extra-EU-handel en -uitvoer van de toegevoegde voertuigtypen
- Andere voordelen
- Ik weet het niet/Geen mening

12. Wat zouden de nadelen kunnen zijn van uitbreiding van de werkingssfeer van de autowrakkenrichtlijn tot andere voertuigen (bv. motorfietsen en vrachtwagens)? U mag meerdere hokjes aanvinken.

- Lastenverzwaring voor kleine en middelgrote ondernemingen
- De bepalingen van de autowrakkenrichtlijn zouden moeten worden aangepast, omdat de hierboven bedoelde andere voertuigen (bv. motorfietsen en vrachtwagens) en de voertuigen die nu onder de autowrakkenrichtlijn vallen, niet dezelfde kenmerken hebben
- De hierboven bedoelde andere voertuigen zijn niet geschikt voor verwerking in de huidige verwerkingsinstallaties (afmeting van de shredder)
- Door de materialensamenstelling van die andere voertuigen kunnen de doelstellingen voor hergebruik en recycling maar moeilijk worden gehaald
- Andere nadelen

Ik weet het niet/Geen mening

13. Stel dat motorfietsen in de werkingssfeer van de autowrakkenrichtlijn worden opgenomen, op welke terreinen zou naleving dan moeilijk zijn met betrekking tot dit voertuigtype? Leg uit waarom op de betreffende terreinen nalevingsproblemen zouden ontstaan en geef aan hoeveel jaar deze naar verwachting zouden duren?

- Verbod op het gebruik van gevaarlijke stoffen
- Nuttige toepassing en recycling van 85 %
- Materiaalspecifieke recyclingdoelstellingen (momenteel voorwerp van studie)
- Doelstelling voor hergebruik (momenteel voorwerp van studie)
- Doelstelling voor het aandeel gerecycleerd materiaal (momenteel voorwerp van studie)
- Verplichtingen die voortvloeien uit de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (momenteel voorwerp van studie)
- Rapportageverplichtingen (bv. betreffende het wagenpark, hergebruik en recycling (momenteel voorwerp van studie)
- Nieuwe verplichtingen waarmee problemen in verband met vermiste voertuigen en illegale uitvoer worden aangepakt (momenteel voorwerp van studie)
- Andere
- Geen
- Ik weet het niet/Geen mening

14. Stel dat vrachtwagens (> 3,5 ton) in de werkingssfeer van de autowrakkenrichtlijn worden opgenomen, op welke terreinen zou naleving dan moeilijk zijn met betrekking tot dit voertuigtype? Leg uit waarom op de betreffende terreinen nalevingsproblemen zouden ontstaan en geef aan hoeveel jaar deze naar verwachting zouden duren?

- Verbod op het gebruik van gevaarlijke stoffen
- Nuttige toepassing en recycling van 85 %
- Materiaalspecifieke recyclingdoelstellingen (momenteel voorwerp van studie)
- Doelstelling voor hergebruik (momenteel voorwerp van studie)
- Doelstelling voor het aandeel gerecycleerde plastics (momenteel voorwerp van studie)
-

Verplichtingen die voortvloeien uit de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (momenteel voorwerp van studie)

- Rapportageverplichtingen (bv. betreffende het wagenpark, hergebruik en recycling (momenteel voorwerp van studie)
- Nieuwe verplichtingen waarmee problemen in verband met vermiste voertuigen en illegale uitvoer worden aangepakt (momenteel voorwerp van studie)
- Andere
- Geen
- Ik weet het niet/Geen mening

G e v a a r l i j k e

s t o f f e n

Artikel 4, lid 2, van de autowrakkenrichtlijn stelt een verbod op het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen in voertuigen en voorziet daarnaast in vrijstellingen van dat verbod en een mechanisme voor de regelmatige herziening van die vrijstellingen.

Met betrekking tot deze bepalingen zijn twee hoofdterreinen onderscheiden die als een uitdaging worden gezien:

- de kans om dergelijke stofverboden in de autowrakkenrichtlijn te houden en verboden voor nieuwe gevaarlijke stoffen toe te voegen, en de relatie met andere EU-wetgeving; en
- het mechanisme voor herziening van de vrijstellingen.

Wat het vrijstellingsmechanisme betreft, wordt in de evaluatie van de autowrakkenrichtlijn geconcludeerd dat in de richtlijn niet wordt aangegeven hoe vaak bestaande vrijstellingen moeten worden getoetst aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang en evenmin of de vrijstellingen een beperkte geldigheidsduur moeten hebben. Er is ook gekeken naar andere mechanismen, zoals het mechanisme van de [richtlijn betreffende de beperking van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur \(BGGs\)](#), waarbij belanghebbenden die de verlenging van een vrijstelling wensen, daarvoor een uitgebreid gemotiveerde aanvraag moeten indienen. De BGGs-richtlijn wordt ook genoemd vanwege zijn vrijstellingscriteria, die verder gaan dan de vraag of een stof uit wetenschappelijk en technisch oogpunt wel of niet vermijdbaar is geworden. Zo moet bij het motiveren van vrijstellingen ook worden ingegaan op de samenhang met Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen ([Reach](#)) en op aspecten als de relatieve milieu- en gezondheidsprestaties van vervangende stoffen, de sociaaleconomische gevolgen van vervanging en de beschikbaarheid van vervangende stoffen.

Er zouden maatregelen kunnen worden overwogen ten aanzien van de wijze waarop en de gevallen waarin aanvullende stoffen moeten worden verboden voor gebruik in voertuigen, en de wijze waarop het bestaande vrijstellingsmechanisme moet worden verbeterd.

15. Moet de herziene autowrakkenrichtlijn het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen verbieden als in aanmerking wordt genomen dat ook andere EU-wetgeving, met name Reach, beperkingen op het gebruik van gevaarlijke stoffen bevat?

- Ja, stoffen die momenteel krachtens de autowrakkenrichtlijn verboden zijn, zouden onder de werkingssfeer van die richtlijn moeten blijven vallen, maar andere stofverboden zouden elders moeten worden geregeld (bv. Reach)
- Ja, stoffen die momenteel krachtens de autowrakkenrichtlijn verboden zijn, zouden onder de werkingssfeer van die richtlijn moeten blijven vallen, en aanvullende stoffen die zouden moeten worden verboden voor gebruik in voertuigen, zouden eveneens in die richtlijn moeten worden opgenomen (vermeld in onderstaand veld voor welke stof(fen) u een verbod zou willen)
- Nee, alle stoffen die worden verboden voor gebruik in voertuigen, zouden elders moeten worden vermeld, met name in chemische wetgeving, zoals Reach
- Ik weet het niet/Geen mening

16. Zijn aanvullende criteria nodig voor het beoordelen van vrijstellingen van stofverboden om een meer gedifferentieerde beoordeling te kunnen maken en, zo ja, welke? Geef aan op basis van welke criteria vrijstellingen zouden moeten worden beoordeeld (u mag meerdere hokjes aanvinken):

- Geen nieuw criterium, het huidige criterium van de autowrakkenrichtlijn - op basis van de technische en wetenschappelijke vooruitgang is het gebruik van bedoelde stoffen onvermijdelijk - is voldoende
- Gebruik van vervangende stoffen is om wetenschappelijke of technische redenen praktisch onmogelijk
- De vervangende stof is niet betrouwbaar, d.w.z. gedurende de nuttige levensduur van een voertuig of onder bepaalde omgevingsomstandigheden
- De beschikbare vervangende stoffen zijn schadelijker voor milieu en gezondheid dan de stof waarvoor een beperking geldt (m.a.w. de verwachte effecten van vervanging voor milieu, gezondheid en consumentenveiligheid zijn per saldo negatief)
- Geen vervangende stoffen beschikbaar
- Vervanging heeft nadelige sociaaleconomische gevolgen
- Vervanging heeft nadelige gevolgen voor innovatie
- Criteria met betrekking tot de effecten die blijken uit een levenscyclusanalyse
-

In haar actieplan voor een circulaire economie roept de Europese Commissie op tot een herziening van de EU-wetgeving inzake autowrakken, onder meer door maatregelen gericht op de vermindering van afval “door ontwerpkwesaties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus”. Dit vraagt onder meer om het bevorderen van meer circulaire bedrijfsmodellen in de automobielandustrie, het stimuleren van innovatie en de verwijdering van afval en verontreinigende stoffen.

Hoewel het onderwerp ecologisch ontwerp deels al aan de orde komt in de vigerende autowrakkenrichtlijn (art. 4, lid 1, punt b)), zijn de betreffende bepalingen niet specifiek en bevatten ze ook geen meetbare doelstellingen. Dit heeft dan ook niet geleid tot daadwerkelijke verbeteringen op EU-niveau. Dat neemt niet weg dat enkele voertuigfabrikanten al onderzoek doen naar manieren om te komen tot meer circulariteit in de automobielandustrie (bv. het gebruik van gerecycleerd en terugwinbaar materiaal zoals gerecycleerde plastics en gerecycleerd textiel, en hergebruik en herproductie van specifieke onderdelen). Dit vormt voor de Commissie een startpunt om na te denken over de vraag of bepaalde maatregelen wellicht leiden tot bredere voordelen als ze evenwichtig worden toegepast op nieuwe voertuigen die in de EU in de handel worden gebracht.

Veranderingen in de richting van innovatieve (ecologische) ontwerpen die bredere ingang vinden, kunnen hoogwaardige recycling bevorderen, met name voor specifieke onderdelen die veilig verwijderd en op de juiste wijze moeten worden verwerkt. Voorbeelden:

er wordt meer gebruik gemaakt van lichtgewicht materialen, zoals versterkt plastic, koolstofvezel en met vezels versterkte materialen, waardoor het wellicht noodzakelijk is om de strategieën inzake ecologisch ontwerp en recycling in de autowrakkenrichtlijn meer up-to-date te maken; voertuigen bevatten ook steeds meer elektrische onderdelen. Die worden in de regel niet uit het voertuig verwijderd, voordat het door de shredder gaat. Als dat wel zou gebeuren, zou de recycling kunnen worden gericht op specifieke materialen in die onderdelen, zoals kritieke grondstoffen[*]; door het stijgende aantal elektrische voertuigen dat in de handel wordt gebracht, stijgt ook het risico dat deze voertuigen aan het einde van hun levensduur niet op de juiste wijze worden verwerkt. In dit verband is met name bezorgdheid geuit over de toename in het gebruik van elektrische onderdelen en over moeilijkheden bij het verwijderen en/of vervoer van de accu. Het gebruik van zorgwekkende stoffen bij de fabricage van voertuigen zou volgens de onlangs aangenomen EU-Strategie voor duurzame chemische stoffen niet in de weg moeten staan van hoogwaardige recycling.

Wil de fabrikant voor zijn voertuig een typegoedkeuring krijgen, dan moet hij volgens [Richtlijn 2005/64/EG betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing](#) aantonen dat hij voldoet aan de doelstellingen van de autowrakkenrichtlijn voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing. In dit opzicht zouden maatregelen inzake ecologisch ontwerp zowel krachtens de autowrakken- als de typegoedkeuringsrichtlijn kunnen worden genomen.

[] Grondstoffen die hoog scoren op economisch belang en toeleveringsrisico. Kritieke grondstoffen worden als zodanig door de Europese Commissie gemonitord.*

17. Er worden maatregelen overwogen waarbij van voertuigfabrikanten wordt geëist dat bepaalde onderdelen van een voertuig zo worden ontworpen dat die onderdelen aan het einde van de levensduur van het voertuig gemakkelijker

kunnen worden gedemonteerd voor hergebruik, herproductie, recycling en terugwinning. Geef aan voor welke van de volgende onderdelen/materialen dergelijke demontage-eisen zouden moeten worden vastgesteld (u mag meerdere hokjes aanvinken):

- Printplaten met een oppervlakte van meer dan 10 cm²
- Andere elektrische en elektronische onderdelen
- Tractiebatterijen
- Magneten (elektromotoren)
- Kunststofonderdelen vanaf een bepaalde omvang
- Kunststofonderdelen van een specifieke samenstelling (bv. PP, PE)
- Kunststofonderdelen die bepaalde additieven bevatten
- Versterkte plastics, koolstofvezel en met vezels versterkte materialen
- Geen
- Ik weet het niet/Geen mening
- Andere

18. Onderdelen en materialen van voertuigen bevatten soms naast problematische (d.w.z. zorgwekkende) stoffen ook waardevolle en kritieke grondstoffen. Door dergelijke onderdelen en materialen te verwijderen, voordat het voertuig door de shredder gaat, wordt bijgedragen aan een meer hoogwaardig afvalbeheer, omdat deze dan apart kunnen worden hergebruikt en /of gerecycleerd en gevaarlijke stoffen uit fracties kunnen worden verwijderd, voordat die fracties verder worden verwerkt. Welke maatregelen kunnen ertoe bijdragen dat nieuwe voertuigen zo worden ontwikkeld en bestaande modellen zo worden herontworpen dat het tijdens de verwerkingsfase gemakkelijker is om bedoelde onderdelen en materialen te identificeren en apart te demonteren? U mag meerdere hokjes aanvinken.

- Er moeten etiketten of stempels op de betreffende onderdelen worden aangebracht
- Aan erkende verwerkingsinrichtingen moeten algemeen toegankelijk demontage-instructies worden verstrekt (bv. via de internationale databank IDIS)
- Onderdelen moeten zo worden ontworpen dat ze gemakkelijk uit het autowrak kunnen worden gedemonteerd met gereedschap waarover erkende verwerkingsinrichtingen standaard beschikken
-

Fabrikanten moeten voor erkende verwerkingsinrichtingen procedures ontwikkelen en, voor zover noodzakelijk, gereedschap, voor de veilige en efficiënte (vereiste inspanningen staan in verhouding tot mogelijke baten) verwijdering van materialen aan het einde van de levensduur

- Voor stoffen die recycling aanzienlijk bemoeilijken, moet worden aangegeven in welk onderdeel de stof zich bevindt en het gehalte aan die stof in dat onderdeel. Dat moet gebeuren door vermelding van de betreffende gegevens in een voor erkende verwerkingsinrichtingen toegankelijke databank (bv. IDIS)
- Voor onderdelen en materialen met een hoge herbruikbaarheid en recycleerbaarheid wat kritieke grondstoffen betreft, moet door vermelding in een voor erkende verwerkingsinrichtingen toegankelijke databank (bv. IDIS) worden aangegeven dat dit het geval is
- Het verwijderen van specifieke onderdelen (bv. accu's) mag geen schade toebrengen aan het betreffende onderdeel of de omgeving rond het onderdeel en mag niet gevaarlijk zijn voor de gezondheid van de personen die de demontage-/recyclingactiviteiten verrichten
- Andere

19. Welke maatregelen kunnen ertoe bijdragen dat nieuwe voertuigen zo worden ontwikkeld en bestaande modellen zo worden herontworpen dat het gemakkelijker is om voertuigonderdelen te repareren of te herproduceren? U mag meerdere hokjes aanvinken.

Fabrikanten moeten het volgende garanderen:

- Onderdelen kunnen gemakkelijk uit een autowrak worden gedemonteerd met gereedschap waarover reparatiewerkplaatsen standaard beschikken.
- De verwachte tijd die nodig is voor het demonteren van onderdelen is gemeten en er wordt een gemiddelde demontagetijd aangegeven.
- Het verwijderen van onderdelen (bv. accu's) brengt geen schade toe aan het onderdeel of de omgeving rond het onderdeel.
- Erkende verwerkingsinrichtingen hebben toegang (bv. via IDIS) tot instructies voor het demonteren van onderdelen met een hoog herproductiepotentieel /hoge repareerbaarheid.
- Andere maatregelen
- Ik weet het niet/Geen mening

De typegoedkeuringsrichtlijn is het belangrijkste stuk EU-wetgeving voor het koppelen van het ontwerp van nieuwe voertuigen aan de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan.

Hoofddoel van deze richtlijn is het waarborgen van samenhang tussen enerzijds de typegoedkeuringsprocedures voor nieuwe voertuigen en anderzijds de verplichtingen van de autowrakkenrichtlijn met betrekking tot het verbod op gevaarlijke stoffen, de verwerking van autowrakken en de doelstellingen voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing.

De typegoedkeuringsrichtlijn bevat een aantal verplichtingen voor de lidstaten en autofabrikanten betreffende de wijze waarop moet worden aangetoond dat nieuwe modellen voldoen aan de eisen van het EU -recht betreffende herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing. In sommige gevallen is de formulering in de typegoedkeuringsrichtlijn niet nauwkeurig genoeg en is er ruimte voor verschillende interpretaties, wat het halen van de doelstellingen van de autowrakkenrichtlijn in gevaar kan brengen, met name die voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing. De definities van “herbruikbaarheid”, “recycleerbaarheid” en “mogelijke nuttige toepassing” in de typegoedkeuringsrichtlijn verwijzen naar de “mogelijkheid” van respectievelijk herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing. Het is niet duidelijk hoe deze “mogelijkheid” moet worden berekend. De mogelijkheid om materialen te recyclen lijkt heel wat anders dan daadwerkelijk materialen recyclen. Daardoor bestaat het risico dat de bepaling vrij ruim wordt uitgelegd.

De typegoedkeuringsrichtlijn bepaalt ook dat autofabrikanten voor het verkrijgen van de typegoedkeuring “een strategie [aanbevelen] om de demontage, het hergebruik van onderdelen, de recycling en de nuttige toepassing van materialen te garanderen” en dat “(i)n deze strategie (...) rekening [wordt] gehouden met de beproefde technologieën die beschikbaar of in ontwikkeling zijn op het ogenblik van de aanvraag voor een typegoedkeuring” (artikel 6). De verwijzing naar beproefde technologieën die “in ontwikkeling zijn” zorgt eveneens voor onzekerheid, namelijk over de vraag of deze technologieën daadwerkelijk beschikbaar zullen zijn wanneer de auto’s in kwestie autowrak worden. Dit is belangrijk als je je realiseert dat het feit dat een technologie voor hergebruik en recycling rijp is voor de markt niet hoeft te betekenen dat verwerkers op het moment dat het betreffende voertuig een autowrak wordt, in de praktijk ook over de capaciteit beschikken voor de demontage, het hergebruik en/of de recycling van de onderdelen ervan.

20. Wat is, gezien het bovenstaande, uw mening over de samenhang tussen de autowrakkenrichtlijn en de typegoedkeuringsrichtlijn?

- De wijze waarop de twee richtlijnen nu op elkaar aansluiten, werkt goed.
- De huidige situatie is niet bevredigend.
- Ik weet het niet/Geen mening

Geef aan hoe de situatie kan worden verbeterd:

- De verwijzingen naar herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van materialen en onderdelen zijn onvoldoende duidelijk in de typegoedkeuringsrichtlijn en moeten beter op de autowrakkenrichtlijn worden afgestemd
- Bepalingen over circulair ontwerp en circulaire fabricage zijn te vinden in beide richtlijnen en hebben weinig effect gehad Het zou duidelijker zijn en meer effect sorteren als een stel nieuwe bepalingen hierover in een enkel instrument zouden worden opgenomen

- Het feit dat ontwerp-, fabricage- en verwerkingseisen over twee rechtsinstrumenten zijn verspreid, draagt niet bij aan juridische duidelijkheid. Het zou duidelijker zijn als ontwerp-, fabricage- en verwerkingskwesaties in een enkel instrument zouden worden geregeld op basis van een benadering waarbij wordt gekeken naar alle fasen van de levenscyclus van een voertuig, van het ontwerpen en in de handel brengen tot en met de verwerking aan het einde van de levensduur
- Andere

21. Van fabrikanten zou kunnen worden verlangd dat als onderdeel van de documentatie ten behoeve van nalevingscontrole die in verband met de typegoedkeuring moet worden verstrekt, ook uitgebreide informatie wordt verstrekt over specifieke materialen en technologieën die in een voertuig worden gebruikt en de feitelijke capaciteit voor demontage, hergebruik en/of recycling waarover Europese verwerkingsinrichtingen beschikken. Geef aan voor welke soort materialen dergelijke informatie verplicht zou moeten worden verstrekt:

- Composietmaterialen zoals met glas- of koolstofvezel versterkte plastics
- Rubber
- (Grote) kunststofonderdelen met vullers en coatings
- Schuim
- Textiel
- PVC en plastics met vlamvertragers
- Nanomaterialen
- Nieuwe materialen, die nog niet in voertuigen worden gebruikt, die door fabrikanten in de EU in de handel worden gebracht
- Kritieke grondstoffen
- Andere
- Geen
- Ik weet het niet/Geen mening

Geef aan welke:

maximaal 255 teken(s)

22. Zou het afgeven van een “certificaat van overeenstemming” door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten (krachtens artikel 6 van de typegoedkeuringsrichtlijn) in het geval van een voertuig dat innovatieve materialen of technologieën bevat die moeilijk nuttig kunnen worden toegepast, afhankelijk moeten worden gesteld van de verstrekking van bewijs van het bestaan van recyclingcapaciteit voor dat materiaal/die technologie? Dit zou kunnen betekenen dat de fabrikant moet aantonen dat autowrakkenverwerkers de capaciteit hebben voor de recycling van innovatieve technologieën en/of materialen, dan wel die capaciteit zullen hebben binnen een bepaald aantal jaren na de datum waarop het betreffende voertuig in de handel is gebracht.

- Ja, deze oplossing zou op EU-niveau moeten worden verkend
- Ja, deze oplossing zou op EU-niveau moeten worden verkend, met het voorbehoud dat gedurende de eerste jaren dat genoemde voorwaarde gehanteerd wordt, de fabrikant slechts zou hoeven aantonen dat capaciteit beschikbaar is voor een bepaald volume aan voertuigen, dat in de loop van de tijd zou kunnen toenemen
- Nee, een dergelijke voorwaarde zou niet moeten worden gesteld
- Ik weet het niet/Geen mening

23. Het “certificaat van overeenstemming” dat door de bevoegde autoriteit van de lidstaat wordt afgegeven, heeft een geldigheidsduur van ten minste twee jaar, waarna de geldigheid met nog eens twee jaar kan worden verlengd, eventueel afhankelijk van het resultaat van aanvullende nalevingscontroles. In de toekomst zou verlenging van certificaten die zijn afgegeven op een moment dat nog geen recyclingcapaciteit bestond, afhankelijk moeten worden gesteld van de overlegging van bewijs van daadwerkelijk aanwezige recyclingcapaciteit in de EU dan wel van de ontwikkeling van die capaciteit op de korte termijn. Bent u het eens met deze stelling?

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Helemaal niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

Tegenwoordig worden in de meeste autodemonteringsbedrijven materialen zoals glas, grote kunststofonderdelen, kabelbomen en elektronische onderdelen niet apart gedemonteerd, voordat het voertuig door de shredder gaat. Deze stap wordt vaak overgeslagen omdat de waarde van deze materialen onvoldoende is om de kosten van de verwijdering ervan te compenseren. De autowrakkenrichtlijn bevat geen duidelijke verplichting om deze materialen vóór of na het shreddingproces te verwijderen. Sommige materialen en onderdelen zouden echter op een hoogwaardige manier kunnen worden gerecycleerd als ze uit het wrak werden verwijderd voordat ze door de shredder gingen. Hoewel dit door middel van materiaalspecifieke doelstellingen zou kunnen worden aangepakt (zie de vorige rubriek), is het ook een gevolg van het feit dat de autowrakkenrichtlijn onvoldoende onderscheid maakt tussen de verschillende verwerkingsopties in termen van hiërarchie en de mate waarin ze bijdragen aan het bereiken van de recycling- en hergebruikdoelstellingen. In de autowrakkenrichtlijn is recycling gedefinieerd als “het voor het oorspronkelijke doel of voor andere doeleinden in een productieproces opwerken van afvalmaterialen, met uitzondering van terugwinning van energie. Terugwinning van energie is het gebruik van brandbaar afval om energie op te wekken door directe verbranding met of zonder andere afvalstoffen, maar met terugwinning van de warmte.” Terwijl terugwinning van energie in deze betekenis dus is uitgesloten van de definitie van recycling, is opvulling dat niet, in tegenstelling tot wat in de kaderrichtlijn afvalstoffen het geval is. Als gevolg daarvan worden in enkele lidstaten bij de berekening van hergebruik- en recyclingpercentages ook zware shredderfracties die voor opvulling[1] worden gebruikt, meegenomen. Opvulling als “gerecycleerd materiaal” in de statistieken opnemen, is niet in overeenstemming met de definitie van recycling in de kaderrichtlijn afvalstoffen. Vandaar dat zou moeten worden overwogen om de definitie van de autowrakkenrichtlijn met laatstgenoemde definitie in overeenstemming te brengen.

In dit verband zou ook moeten worden overwogen om onderscheid te maken tussen hoogwaardige en laagwaardige recycling. In een verslag van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek uit 2020 wordt voorgesteld de kwaliteit van recycling te definiëren als “de mate waarin de onderscheidende eigenschappen van het materiaal (het polymeer, het glas of de papiervezel) door middel van de recyclingketen behouden of teruggewonnen worden om het potentieel voor hergebruik in de circulaire economie zo groot mogelijk te maken” (Gran e.a., 2020)[2]. Verder wordt in dit verslag uitgelegd dat om gerecycleerd materiaal voor bredere producttoepassingen te kunnen gebruiken en zo een meer circulaire economie mogelijk te maken, hoogwaardigere secundaire grondstoffen moeten worden gecreëerd. Daarom is het voor de recyclingdoelstellingen van de autowrakkenrichtlijn van belang om vast te stellen wat de minimumkwaliteit is waaraan recycling moet voldoen. Hier zal naar worden gekeken in het kader van het onderzoek naar toekomstige recyclingdoelstellingen.

[1] Artikel 3, lid 17 bis, van de herziene kaderrichtlijn afvalstoffen, definieert “opvulling” als “handeling voor nuttige toepassing waarbij niet-gevaarlijk afval wordt gebruikt voor het herstel van uitgegraven terreinen of voor civieltechnische toepassingen bij de landschapsaanleg. Afval dat wordt gebruikt voor opvulling moet dienen ter vervanging van niet-afvalmaterialen, geschikt zijn voor de voornoemde doelen en worden beperkt tot de hoeveelheid die strikt noodzakelijk is om deze doelen te bereiken.”

[2] Grant A., Cordle M., Bridgwater E., “Quality of recycling: Towards an operational definition”, opgesteld door Eunomia Research & Consulting voor het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek, 2020, ISBN 978-92-76-25426-3.

24. Bent u het eens met de stelling dat het aanpassen van de recyclingdefinitie van de autowrakkenrichtlijn aan die van de kaderrichtlijn afvalstoffen een meer hoogwaardige terugwinning van grondstoffen zou bevorderen?



- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Helemaal niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

25. Welk effect verwacht u van aanpassing van de recyclingdefinitie van de autowrakkenrichtlijn aan die van de kaderrichtlijn afvalstoffen (u mag meerdere hokjes aanvinken)?

- Hoogwaardigere recycling van diverse materialen (bv. recycling van materiaal dat nu nog voor opvulling wordt gebruikt)
- Een stijging van de totale hoeveelheid hoogwaardige recycling met 10 % voor diverse materialen
- Een stijging van de kosten van afvalbeheer in verband met autowrakken
- Huidige doelstellingen worden niet gehaald
- Geen positieve effecten
- Geen kostenstijging
- Andere
- Ik weet het niet/Geen mening

* Privacyinstellingen voor de publicatie van uw bijdrage

De Commissie zal de reacties op deze openbare raadpleging publiceren. U kunt aangeven of uw gegevens mogen worden gepubliceerd of anoniem moeten blijven.

Anoniem

Alleen de gegevens over de organisatie worden gepubliceerd: de hoedanigheid waarin u aan deze raadpleging hebt deelgenomen (opgegeven type respondent), de naam van de organisatie namens welke u antwoordt, het nummer waarmee die organisatie in het transparantieregister is ingeschreven, de omvang van de organisatie, het land van oorsprong van de organisatie en uw bijdrage, zoals wij die hebben ontvangen, worden gepubliceerd. Uw naam wordt niet gepubliceerd. Wij verzoeken u om in de bijdrage zelf geen persoonsgegevens te vermelden als u anoniem wilt blijven.

Openbaar

De gegevens over de organisatie en de respondent worden gepubliceerd: de hoedanigheid waarin u aan deze raadpleging hebt deelgenomen (opgegeven type respondent), de naam van de organisatie namens welke u antwoordt, het

nummer waarmee die organisatie in het transparantieregister is ingeschreven, de omvang van de organisatie, het land van oorsprong van de organisatie en uw bijdrage worden gepubliceerd. Ook uw naam wordt gepubliceerd.

Afzonderlijke doelstelling voor hergebruik

Hergebruik of voorbereiding voor hergebruik is de tweede prioriteit in de afvalhiërarchie (preventie is de eerste en recycling de derde)[1]. Voertuigen zijn complexe producten die zijn samengesteld uit diverse onderdelen die aan het einde van hun levensduur kunnen worden hergebruikt om op natuurlijke hulpbronnen te besparen. Voor bepaalde onderdelen is hergebruik in enkele lidstaten al gewoon, omdat ze als (gebruikte) reserveonderdelen een economische waarde hebben die gemakkelijk gerealiseerd kan worden. Het aandeel van hergebruik in de verschillende lidstaten, zoals gemeld door de lidstaten, varieert tussen nul en meer dan dertig procent. Dit verschil kan deels, maar niet helemaal, worden toegeschreven aan verschillen in de gebruikte rapportagemethoden.

Om het hergebruik in de autowrakensector te ondersteunen, heeft Frankrijk in 2018 overeenkomstig wetgeving die ziet op de circulaire economie, voor autoreparatiewerkplaatsen de verplichting ingevoerd dat steeds naast een offerte voor reparatie met nieuwe onderdelen ook een offerte voor reparatie met gebruikte onderdelen moet worden opgesteld[2].

Steeds meer onderdelen worden echter met een elektronisch sleutel “vergrendeld”, bijvoorbeeld de autoradio (en zelfs de versnellingsbak), en kunnen zonder die “sleutel” niet worden hergebruikt.

Sommige belanghebbenden zijn van mening dat voor de verkoop van gebruikte onderdelen geharmoniseerde regels moeten gelden, die dan ook op onlineverkoop van toepassing zouden moeten zijn. Zo is bijvoorbeeld het idee geopperd dat klanten verplicht bepaalde informatie over het onderdeel moet worden verstrekt, bijvoorbeeld over de herkomst ervan (voertuigidentificatienummer), de gegevens van de inrichting waar de demontage heeft plaatsgevonden en of het onderdeel is gerefurbished.

[1] Richtlijn 2008/98/EG betreffende afvalstoffen, zoals laatstelijk gewijzigd op 30 mei 2018.

[2] “Arrêté du 8 octobre 2018 relatif à l’information du consommateur sur les prix et les conditions de vente des pièces issues de l’économie circulaire dans le cadre des prestations d’entretien ou de réparation des véhicules automobiles”.

26. Welke van de volgende maatregelen zou(den) volgens u bijdragen aan de stijging van het hergebruik van voertuigonderdelen? U mag meerdere hokjes aanvinken.

- Een afzonderlijke hergebruikdoelstelling vaststellen gebaseerd op het gewicht van het hergebruikte onderdeel vergeleken met het voertuiggewicht.
- Afzonderlijke hergebruikdoelstellingen invoeren voor specifieke voertuigonderdelen, zoals banden, verbrandingsmotoren, versnellingsbakken, bumpers enz.
-

Reparatiewerkplaatsen verplichten om klanten de mogelijkheid te bieden om te kiezen voor gebruikte in plaats van nieuwe reserve-onderdelen (zie het voorbeeld van Frankrijk, boven).

- Erkende verwerkingsinrichtingen verplichten om bepaalde onderdelen uit het wrak te verwijderen, voordat het door de shredder gaat om zo bij te dragen aan meer hergebruik (zo ja, zie volgende vraag).
- Autofabrikanten verplichten om het mogelijk te maken (bv. voor erkende verwerkingsinrichtingen) onderdelen te ontgrendelen, zodat ze kunnen worden gedemonteerd en hergebruikt.
- Autofabrikanten verplichten om erkende verwerkingsinrichtingen, in het bijzonder autodemontagebedrijven, informatie te verstrekken over de onderdelen die als gelijkwaardige onderdelen in andere modellen van de fabrikant, of zelfs modellen van andere fabrikanten, kunnen worden gemonteerd.
- Voorschrijven dat de herkomst van een reserve-onderdeel moet worden aangetoond en traceerbaar moet zijn.
- Geen wijziging van de huidige situatie.
- Andere
- Ik weet het niet/Geen mening

27. Als u van mening bent dat erkende verwerkingsinrichtingen bepaalde onderdelen uit autowrakken moeten verwijderen voordat deze door de shredder gaan om zo bij te dragen aan meer hergebruik (zie vorige vraag), welke onderdelen zouden dan moeten worden verwijderd?

- Koplampen
- Achterlichten
- Bumper
- Buitenspiegel(s)
- Deuren
- Banden
- Wielen
- Verbrandingsmotor
- Versnellingsbak
- Accu
- Koppeling
- Actuator

Andere

Geef nadere bijzonderheden:

maximaal 255 teken(s)

glass, catalytic converter/diesel particulate filter

Materiaalspecifieke

recyclingdoelstellingen

De vigerende autowrakkenrichtlijn bevat geen materiaalspecifieke recyclingdoelstellingen maar een doelstelling op jaarbasis die op het gemiddelde gewicht van een voertuig is gebaseerd. In auto's worden veel verschillende materialen gebruikt, maar die zijn niet allemaal onderworpen aan dezelfde hoge normen voor recycling bij de verwerking van autowrakken. Staal, aluminium en koper worden voor een groot deel teruggewonnen, maar andere materialen niet. Bepaalde materialen, zoals plastic en glas, maken slechts een klein deel van het voertuiggewicht uit en worden vaak als afval verwijderd en/of pas na shredding teruggewonnen, wat ten koste gaat van de kwaliteit van het teruggewonnen materiaal. Zeldzame aardmetalen worden in permanente magneten gebruikt, platinametalen in katalysatoren en printplaten, gallium in verlichtingsapparatuur en geïntegreerde schakelingen, en magnesium en niobium in metaallegeringen. Hoewel hoogwaardige recycling vaak technisch uitvoerbaar en goed voor het milieu kan zijn (bv. in het geval van glas, geselecteerde plastics, elektronische onderdelen), gebeurt het in de meeste gevallen niet, omdat het weinig rendabel is. In een project met de naam "Sustainable use of Materials through Automotive Remanufacturing to boost resource efficiency in the road Transport system (SMART)" (duurzaam gebruik van materialen door herproductie in de automobielsector voor het vergroten van de hulpbronnenefficiëntie in het wegvervoersysteem) heeft de Commissie een verkenning gedaan van de bijdrage van einde-levensduurpraktijken, in het bijzonder herproductie, aan het vergroten van de hulpbronnenefficiëntie van voertuigen. Informatie over SMART is beschikbaar op: <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC123261>

Tegelijkertijd neemt het totale gewicht van dergelijke materialen toe (bv. kunststofonderdelen, elektronica), wat betekent dat het moeilijk zal worden om een hoog recyclingpercentage te behouden zonder deze materialen te recyclen. Als voor bepaalde materialen specifieke recyclingdoelstellingen worden opgenomen, neemt de hoeveelheid materialen die hoogwaardig kan worden gerecycleerd, mogelijk toe.

Er worden ook maatregelen overwogen ten aanzien van de nuttige toepassing van andere metalen, zoals zink, enkele specifieke kritieke grondstoffen, verscheidene plastics en glas, omdat de verwachting is dat daarmee een aanzienlijke hoeveelheid negatieve milieueffecten wordt voorkomen en de recycling van die materialen technisch goed uitvoerbaar is. Dit zou kunnen worden bereikt met materiaalspecifieke recyclingdoelstellingen die een alternatief op de huidige situatie weergeven of die worden gecombineerd met een algemene doelstelling die aan het totale voertuiggewicht is gerelateerd. Alternatieve (of aanvullende) maatregelen zouden voor fracties die bestemd zijn voor de shredder een maximumgehalte aan bepaalde materialen kunnen vaststellen of kunnen voorschrijven dat voorafgaande aan het shreddingproces bepaalde onderdelen worden verwijderd/gedemonteerd.

28. Zouden materiaalspecifieke recyclingdoelstellingen gevolgen voor innovatie hebben?

Ja

- Nee
- Ik weet het niet/Geen mening

Geef aan hoe materiaalspecifieke recyclingdoelstellingen van invloed op innovatie zouden zijn:

- Toename van innovatief ecologisch ontwerp
- Toename van hoogwaardige recycling
- Toename van kansen voor innovatieve recycling en van innovatieve recyclingprocessen
- Andere

29. Soms worden materialen en onderdelen voorafgaand aan shreddingprocessen verwijderd, zodat ze apart kunnen worden gerecycleerd. Zou de autowrakkenrichtlijn een bepaling moeten bevatten die het verplicht stelt om bepaalde onderdelen uit autowrakken te verwijderen voordat de wrakken door de shredder gaan, teneinde hoogwaardige recycling van die onderdelen in de juiste afvalstromen te bevorderen (bv. AEEA-afvalstroom voor alle elektrische onderdelen)?

- Ja
- Nee
- Ik weet het niet/Geen mening

Geef aan welke onderdelen zouden moeten worden verwijderd:

- Bumpers
- Gespecificeerde hoeveelheid plastics per wrak (geformuleerd als doelstelling)
- Brandstoftank
- Hoogspanningsbeheersystemen
- Hoofdkabelboom
- Stuurwiel
- Elektrische (aandrijf)motor
- Koppeling
- Actuatoren
- Elektrische en elektronische onderdelen
- Andere

Geef nadere bijzonderheden:

maximaal 255 teken(s)

30. Enkele van de grondstoffen die bij de fabricage van voertuigen worden gebruikt (zoals zeldzame aardmetalen, platinametalen, gallium, magnesium en niobium), scoren zowel hoog op economisch belang en toeleveringsrisico als op milieukosten. Deze zogenoemde kritieke grondstoffen worden door de Europese Commissie als zodanig gemonitord. Zouden volgens u specifieke eisen moeten gelden om te waarborgen dat een bepaald minimumpercentage van de kritieke grondstoffen in voertuigen wordt teruggewonnen, hergebruikt of gerecycleerd? Geef de verschillende opties in de tabel een cijfer tussen 0 (niet mee eens) en 4 (helemaal mee eens).

-	0	1	2	3	4
a. Het is niet nodig om maatregelen toe te spitsen op kritieke grondstoffen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b. Er moeten specifieke criteria worden vastgesteld voor het vergemakkelijken van de terugwinning van kritieke grondstoffen (bv. ontwerp voor recycling)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
c. Er moeten minimumdoelstellingen worden vastgesteld voor recycling van kritieke grondstoffen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
d. Hoewel het belangrijk is dat kritieke grondstoffen nuttig worden toegepast, is de herziening van de autowrakken- en typegoedkeuringsrichtlijnen niet het juiste beleidsinstrument voor het aanpakken van deze kwestie	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Doelstellingen voor het aandeel gerecycleerd materiaal

Hoewel de autowrakkenrichtlijn (art. 4, lid 1, punt c)) de lidstaten voorschrijft om fabrikanten aan te moedigen steeds meer gerecycleerd materiaal in voertuigen te gebruiken, bevat de richtlijn geen nadere aanwijzingen voor de wijze waarop dit moet gebeuren. De acties die in deze richting zijn genomen, gebeurden hoofdzakelijk op vrijwillige basis en zijn initiatieven van individuele fabrikanten. Hoewel het gebruik van bijvoorbeeld gerecycleerd lood uit batterijen en gerecycleerde aluminium- en staallegeringen gewoon is, is het gebruik van gerecycleerd plastic minder eenvoudig.

Meer dan 90 % van de plastic recyclaten die tegenwoordig voor de fabricage van nieuwe auto's worden gebruikt, zijn preconsumptierecyclaten, die een zeer laag groeipotentieel hebben. Terwijl preconsumptierecyclaten rechtstreeks voortkomen uit het fabricageproces en vaak uit slechts een enkel soort polymeer bestaan, worden postconsumptierecyclaten (PCR) gemaakt van daadwerkelijke (afval) producten, meestal na de gebruiksfase.

Wat de brede acceptatie van PCR voor de fabricage van voertuigen betreft, zorgen de technische specificaties waaraan het gebruikte materiaal moet voldoen, voor uitdagingen. De moeilijkheid ontstaat onder meer door de tijdspanne tussen de fabricage van het voertuig en de verwerking van het wrak. Na de

lange gebruiksfase van een auto kunnen de plastics uiteenvallen. Ook kunnen plastic materialen additieven bevatten die als gevaarlijk worden aangemerkt, waardoor recycling is verboden. Daar komt nog bij dat het antwoord op de vraag of een stof als gevaarlijk wordt aangemerkt, in de loop van de tijd kan veranderen, omdat stoffeigenschappen regelmatig opnieuw worden beoordeeld, bijvoorbeeld op grond van chemische wetgeving (bv. Reach en de CLP-verordening). Toch zijn er verscheidene belangrijke voorbeelden van fabrikanten die stelselmatig PCR-plastic (na eindgebruik gerecycleerd plastic) in nieuwe voertuigen gebruiken en zo laten zien dat dit uitvoerbaar is en goede resultaten oplevert, zonder dat de technische specificaties van de gefabriceerde onderdelen naar beneden moeten worden bijgesteld.

Ook de prijsconcurrentie tussen nieuwe en gerecycleerde materialen voor de fabricage van nieuwe voertuigen belemmert de ontwikkeling van de recyclingsector. De prijsvolatiliteit van nieuwe materialen zoals plastics belemmert investeringen in de sector, omdat die prijzen sterk aan de olieprijs zijn gerelateerd. In de Europese Green Deal en het Actieplan voor een circulaire economie moedigt de Commissie aan om te kijken naar de gehele waardeketen van materialen en deze circulair te gebruiken, wat in de context van de mogelijkheden voor herproductie steeds belangrijker wordt. Herproductie wordt gedefinieerd als een industrieel proces om de levensduur van een product te verlengen (in dit geval voertuigen en onderdelen van voertuigen), waarmee het efficiënte en circulaire gebruik van materialen wordt ondersteund, wat met name voor kritieke grondstoffen van essentieel belang is.

Tegen deze achtergrond wordt in het kader van de herziening van de autowrakkenrichtlijn het formuleren van minimumdoelstellingen voor het gebruik van gerecycleerd materiaal, inclusief kritieke grondstoffen, overwogen.

31. Bent u het eens met de stelling dat in de autowrakkenrichtlijn een streefcijfer opgenomen moet worden voor het gehalte aan gerecycleerd plastic in nieuwe voertuigen?

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Helemaal niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

Streefcijfers voor gerecycleerd plastic zullen de kosten van de fabricage van voertuigen waarschijnlijk doen toenemen, ten minste in de eerste jaren. Geef aan van wat voor soort kosten u een stijging verwacht (u mag meerdere hokjes aanvinken):

- Geen
- Kosten van onderzoek en ontwikkeling
- Productiekosten
- Recyclingkosten
- Controlekosten

- Andere
- Ik weet het niet/Geen mening

33. Als een streefcijfer wordt vastgesteld voor het gehalte aan PCR-plastic in nieuwe voertuigen, welk percentage zou volgens u dan haalbaar zijn voor 2025, 2030, 2040 en 2050?

Uitgaande van de huidige massa aan plastics in nieuwe voertuigen van ~200 kg.

Streefcijfer voor PCR-plastic per voertuig (uitgedrukt in % van de massa aan plastics in voertuigen).	2025	2030	2040	2050
Minimaal 5 %	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minimaal 10 %	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minimaal 25 %	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ander percentage*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik weet het niet/Geen mening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Als u "Ander percentage" hebt aangevinkt, vermeld dan een percentage:*

maximaal 255 teken(s)

at least 50%

34. Wat zijn volgens u de belangrijkste obstakels voor het implementeren van een doelstelling voor gerecycleerde inhoud voor plastics in nieuwe voertuigen?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Juridische kwesties
- Kwaliteit van gerecycleerde plastics
- Technische voorschriften voor voertuigonderdelen (bv. hergoedkeuring van onderdelen)
- Gevaarlijke materialen
- Gebrek aan infrastructuur voor afvalbeheer en recycling van plastics
- Beschikbaarheid van gerecycleerde post-consumenten plastics
- Extra kosten
- Verificatie/bewijs van naleving van de doelstellingen
- Geen
- Ik weet het niet/Geen mening

Motiveer uw keuze

maximaal 255 teken(s)

35. Geef aan voor welke andere materialen een streefcijfer voor het recyclagegehalte in voertuigen zou moeten worden overwogen en leg in het kort uit waarom (u kunt meerdere hokjes aanvinken).

- Glas
- Staallegeringen
- Aluminiumlegeringen
- Zeldzame aardmetalen
- Platinametalen
- Gallium
- Magnesium
- Niobium
- Kritieke grondstoffen
- Koperlegeringen
- Geen
- Ik weet het niet/Geen mening
- Andere

Geef nadere bijzonderheden:

maximaal 255 teken(s)

The rare earth metals recycling market is not mature yet. In that respect it is a good option to set long-term requirements for REEs, PGMs, gallium, magnesium and niobium.

Duurzaam en ethisch inkopen van grondstoffen

In de Europese Green Deal, het Actieplan voor een circulaire economie, de Nieuwe industriële strategie voor Europa en het Actieplan voor kritieke grondstoffen die de afgelopen jaren door de Europese Commissie zijn voorgesteld, wordt het belang van duurzame grondstoffen onderstreept, waarbij verantwoord inkopen en de koolstofvoetafdruk van grondstoffen belangrijke aspecten zijn.

36. Ziet u een noodzaak voor beleids-/regelgevingsmaatregelen betreffende eisen inzake het ethisch inkopen van grondstoffen voor de fabricage van voertuigen?

- Ja
- Nee
- Ik weet het niet/Geen mening

Zo ja:

Welk type beleids-/regelgevingsmaatregelen betreffende eisen inzake het ethisch inkopen van grondstoffen zou er nodig zijn?

- Geen regelgevingsmaatregelen nodig
- Eisen op vrijwillige basis
- Dwingendrechtelijke eisen
- Financiële instrumenten (preferentiële leningen, subsidies)
- Opleiding

37. Ziet u een noodzaak voor beleids-/regelgevingsmaatregelen betreffende eisen inzake de koolstofvoetafdruk van grondstoffen bestemd voor de fabricage van voertuigen?

- Ja
- Nee
- Ik weet het niet/Geen mening

Zo ja:

Welk type beleids-/regelgevingsmaatregelen betreffende eisen inzake de koolstofvoetafdruk van grondstoffen zou nodig zijn?

- Geen regelgevingsmaatregelen nodig
- Eisen op vrijwillige basis
- Dwingendrechtelijke eisen
- O&O-financiering
- Financiële instrumenten (preferentiële leningen, subsidies)
- Opleiding

Toegankelijkheid van gegevens ten behoeve van hergebruik en recycling

Via het International Dismantling Information System (IDIS) ontvangen erkende verwerkingsinrichtingen momenteel gratis informatie van fabrikanten voor de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen en demontage-instructies. Voor het vergroten van het hergebruikpercentage is het volgens erkende verwerkingsinrichtingen belangrijk dat zij aanvullende informatie hebben over:

- in welke automerken en -modellen een gedemonteerd onderdeel gebruikt kan worden: vaak kunnen onderdelen in verschillende merken en modellen worden gebruikt; deze informatie is echter niet beschikbaar voor erkende verwerkingsinrichtingen en zou daarom in het IDIS moeten worden opgenomen;

- demontage- en hergebruikprocedures: tegenwoordig hebben veel onderdelen een digitale component. Als bij digitale installatie/verwijdering niet de juiste procedure wordt gevolgd, wordt een perfect werkend onderdeel onbruikbaar/ongeschikt voor hergebruik;
- demontage van accu's uit elektrische voertuigen: deze informatie is in principe beschikbaar in het IDIS, maar de procedure is zeer tijdrovend (vaak meer dan één uur). Veel erkende verwerkingsinrichtingen beschikken nog lang niet over de kennis en instrumenten om accu's te demonteren. Als meer elektrische voertuigen naar erkende verwerkingsinrichtingen worden gebracht, wordt het bedrijfsmodel van erkende verwerkingsinrichtingen mogelijk onrendabel als de inkomsten uit recycling de extra inspanningen niet compenseren.

Er is ook onvoldoende informatie beschikbaar over zorgwekkende stoffen in onderdelen en materialen van autowrakken. In het afvalstadium is deze informatie belangrijk voor het identificeren en verwijderen van fracties waaruit gevaarlijke stoffen moeten worden verwijderd, die anders de recycling bemoeilijken. De informatie is deels beschikbaar voor stoffen die krachtens de autowrakkenrichtlijn verboden zijn, of wanneer op grond van die richtlijn gevaarlijke stoffen verplicht uit een bepaald materiaal moeten worden verwijderd. Het beschikbaar maken van aanvullende informatie over bijvoorbeeld additieven die aan verscheidene polymeren zijn toegevoegd, zou het recycleren van plastics kunnen ondersteunen.

38. Welke aanvullende informatie zouden fabrikanten gratis aan erkende verwerkingsinrichtingen moeten verstrekken? U mag meerdere hokjes aanvinken.

- De voertuigen of merken, modellen en typen waarin gedemonteerde onderdelen kunnen worden hergebruikt
- Instructies voor het op de juiste wijze verwijderen/installeren van onderdelen met digitale componenten en voor het hergebruik van deze onderdelen
- De tijd en inspanningen die nodig zijn voor het (verplicht) verwijderen van gevaarlijke stoffen
- De tijd en inspanningen die nodig zijn voor de demontage van onderdelen voor hergebruik
- Geen
- Ik weet het niet/Geen mening

Geef een toelichting:

maximaal 255 teken(s)

39. Geef aan of u het eens bent met de volgende stelling:

Met het oog op eerlijke marktvoorwaarden voor hergebruik van onderdelen is het belangrijk dat fabrikanten bovengenoemde informatie op een billijke en niet-discriminerende wijze kosteloos of tegen redelijke prijzen, aan alle erkende verwerkingsinrichtingen verstrekken.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Helemaal niet mee eens
- Ik weet het niet/Geen mening

Geef een toelichting:

maximaal 255 teken(s)

40. Voor welke categorieën stoffen moeten voertuigfabrikanten verplicht worden om voor het ondersteunen van de recycling van plastic informatie te verstrekken over het gehalte aan die stoffen in plastic onderdelen?

- Vlamvertragers
- Stabilisatoren
- Weekmakers
- Smeermiddelen
- Alleen die welke vermeld staan op de Global Automotive Declarable Substance List ([GADSL](#), mondiale lijst van aan te geven gevaarlijke stoffen)
- Andere
- Ik weet het niet/Geen mening

Systeem van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

Zoals beschreven in de evaluatie van de autowrakkenrichtlijn[1] bevat de richtlijn momenteel enkele elementen van dit systeem, maar is er geen rekening gehouden met de algemene minimumvereisten voor regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zoals vastgelegd in artikel 8 bis van de kaderrichtlijn afvalstoffen. Zo is er met name geen duidelijke bepaling in de autowrakkenrichtlijn op grond waarvan fabrikanten verplicht zijn om de kosten van de verwerking van autowrakken te vergoeden, zodat de doelstellingen van de richtlijn kunnen worden gehaald. Zoals blijkt uit een studie van ADEME[2] is het demonteren en verwijderen van gevaarlijke stoffen uit voertuigen onder de huidige omstandigheden niet economisch rendabel voor een groot aantal erkende verwerkingsinrichtingen. Ook is bekend dat erkende verwerkingsinrichtingen vanwege economische belemmeringen niet kiezen voor hoogwaardige recycling maar voor opties die minder gunstig voor het milieu zijn. Dit geldt met name voor:

glas, dat zelden worden verwijderd voordat het wrak door de shredder gaat, wat niet bevorderlijk is voor hoogwaardige recycling; grote kunststofonderdelen (bv. bumpers, dashboard, vloeistoftanks); banden; en elektrische en elektronische onderdelen die gewoonlijk door de shredder gaan voordat specifieke materialen voor recycling worden gescheiden.

Verwacht wordt dat de inspanningen die nodig zijn voor het demonteren en opslaan van litiumionaccu's, niet worden gecompenseerd door potentiële inkomsten uit recycling. Dit geldt des te meer voor accu's waarbij het risico van thermische weglomp bestaat, bijvoorbeeld na een ongeluk. Het verwerken van lichte en zware shredderfracties met post-shreddertechnologie (PST) is mogelijk evenmin economisch rendabel. Dit is echter noodzakelijk om de doelstellingen voor recycling en nuttige toepassing van de vigerende autowrakkenrichtlijn te kunnen halen en de zekerheid te hebben dat gevaarlijke stoffen zoals DecaBDE worden verwijderd.

[1] Werkdocument van de diensten van de Commissie getiteld "Evaluation of Directive (EC) 2000/53 of 18 September 2000 on end-of-life vehicles", SWD(2021) 0060 final.

[2] Terra SA - Deloitte - BIOIS, "Évaluation économique de la filière de traitement des véhicules hors d'usage - Synthèse", in opdracht van Ademe, 2015, 40 blz.

41. Geef aan of u het eens bent met de volgende stelling:

Om er zeker van te zijn dat materialen en onderdelen op een hoogwaardige manier worden gerecycleerd, moeten erkende verwerkingsinrichtingen worden gecompenseerd voor hun demontagewerk dat onder de huidige omstandigheden economisch niet rendabel is.

- Ja
- Nee
- Ik weet het niet/Geen mening

42. Tijdens het demontageproces moeten verscheidene soorten afval worden gescheiden en verwijderd. Vindt u dat fabrikanten erkende verwerkingsinrichtingen moeten compenseren voor demontagewerk (bv. de accu uit elektrische wagens halen) en het op de juiste wijze verwerken en verwijderen van dit afval?

- Ja
- Nee
- Ik weet het niet/Geen mening

Vermiste voertuigen

Zoals gerapporteerd in eerdere studies, verdwijnt ongeveer 30 % tot 40 % van de voertuigen zonder dat dit aan de nationale voertuigregistratiedienst wordt gemeld ("vermiste voertuigen"). Sinds de Europese Commissie meer dan tien jaar geleden, in 2011, haar eerste studie hierover publiceerde, is deze situatie onveranderd gebleven.

Dit hiaat in de voertuigregistratie heeft mogelijk verschillende redenen:

- niet alle gebruikte voertuigen en autowrakken die worden uitgevoerd, worden aan de nationale voertuigregistratiediensten van de lidstaten gemeld;
- niet alle in het binnenland verwerkte autowrakken worden gemeld. Het is niet bekend hoeveel van deze niet-gemelde binnenlandse verwerking door erkende verwerkingsinrichtingen gebeurt (en conform wettelijke eisen) en hoeveel door verwerkingsinrichtingen die niet aan de eisen voldoen. In sommige gevallen leidt verwerking door een niet-erkende verwerkingsinrichting tot illegale handel.
-

In 2016 werden in een studie uitgebreide voorstellen beoordeeld voor het verbeteren van de rapportage over de verblijfplaats van autowrakken. Bij die studie was een breed scala aan belanghebbenden betrokken. Voor de resultaten en aanbevelingen van deze studie, zie ["Assessment of the implementation of Directive 2000/53/EU on end-of-life vehicles \(the ELV Directive\) with emphasis on the end-of-life vehicles of unknown whereabouts"](#).

43. De volgende opties worden in bovengenoemde studie aanbevolen. Welke van deze opties zouden volgens u in het voorstel voor de herziening van de autowrakkenrichtlijn moeten worden opgenomen? U mag meerdere hokjes aanvinken.

- Geharmoniseerde definities en toepassingen vaststellen van de begrippen die in de autowrakkenrichtlijn en Richtlijn 1999/37/EG inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen worden gebruikt
- Een limitatieve lijst opstellen van de voorwaarden waaronder een voertuigregistratie definitief wordt beëindigd
- Van erkende verwerkingsinrichtingen eisen dat zij aan de voertuigregistratiedienst en de laatste eigenaar een "certificaat van vernietiging" verstrekken, respectievelijk via een elektronische-kennisgevingsprocedure en uitreiking van een kopie op papier of elektronische verklaring
- Een kennisgevingsprocedure tussen lidstaten vaststellen voor gevallen waarin een certificaat van vernietiging wordt afgegeven voor een voertuig dat het laatst is geregistreerd in een andere lidstaat
- Een bepaling/voorrangsregel of doorslaggevend beginsel vaststellen dat schorsing (voor onbepaalde tijd) niet automatisch kan leiden tot beëindiging van de voertuigregistratie
- Van de eigenaar eisen dat een verandering van eigenaar in de periode dat het voertuig tijdelijk is uitgeschreven (d.w.z. geschorst), gemeld wordt aan de voertuigregistratiedienst
-

Een maandelijkse vergoeding heffen voor (ten minste) administratieve kosten voor de volledige duur van de tijdelijke uitschrijving (d.w.z. schorsing)

- Een boete opleggen aan eigenaren die de regels overtreden
- De regel stellen dat bij de afgifte van een certificaat van vernietiging een premie wordt betaald, te financieren uit de publieke middelen
- De regel stellen dat bij de afgifte van een certificaat van vernietiging, aan de laatste eigenaar een premie wordt betaald, te financieren via een statiegeldsysteem
- Recyclingtarieven vaststellen, die worden geïnd bij de fabrikant/importeur en worden gebruikt voor onderzoek naar de recycling van autowrakken en het ondersteunen van erkende verwerkingsinrichtingen, shredder-inrichtingen en post-shreddertechnologie om aan de wettelijke eisen te voldoen
- De regel stellen dat een doorlopende (jaarlijkse) vergoeding verschuldigd blijft, zelfs wanneer het voertuig niet op de openbare weg wordt gebruikt, totdat de laatste eigenaar bewijs van de verblijfplaats van het voertuig heeft overgelegd (certificaat van vernietiging, koopovereenkomst, uitvoerdocument of politieverklaring waaruit blijkt dat het voertuig gestolen is)
- Geldboetes vaststellen voor illegale demontage of verkoop van autowrak aan illegaal demontagebedrijf
- Geldboetes vaststellen voor dealers die handelen in gedemonteerde (gebruikte) reserveonderdelen afkomstig van niet-erkende verwerkingsinrichtingen.
- Ik weet het niet/Geen mening

Overige opmerkingen

Als u aanvullende informatie, opmerkingen of suggesties wilt toevoegen die betrekking hebben op het onderwerp van deze vragenlijst, inclusief voorbeelden van goede of slechte praktijken, dan kunt u hieronder, of per e-mail aan ELV-Directive-Revision@oeko.de, een standpuntnota van maximaal zes pagina's indienen.

Upload uw bestand

Alleen bestanden van formaat pdf,txt,doc,docx,odt,rtf zijn toegestaan

Contact

env-elv@ec.europa.eu