

# **Verslag van de consultatie over de startnota voor de milieubeleidsovereenkomst voor afgedankte voertuigen**

## **1 Situering**

Voor afgedankte voertuigen geldt een aanvaardingsplicht. Dit houdt in dat de producent verantwoordelijk is voor het beheer van afgedankte voertuigen. De betrokken producenten hebben via hun beroepsorganisaties aangegeven een nieuwe milieubeleidsovereenkomst (MBO) af te willen sluiten met de Vlaamse Regering om collectief de aanvaardingsplicht uit te voeren. De Vlaamse Regering zal onderhandelingen opstarten met de sector om tot een MBO te komen.

Conform titel VI 'Milieubeleidsovereenkomsten' van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) heeft de OVAM een startnota opgesteld die de beleidskeuze motiveert en de belangrijkste doelstellingen en krachtlijnen beschrijft. Het decreet bepaalt dat over de startnota een consultatie moet worden georganiseerd. Daartoe werd de startnota bezorgd aan de Minaraad en de voorzitter van het Vlaams Parlement. Daarnaast werd de website waarop de startnota beschikbaar is, gemeld aan belanghebbenden. Hiertoe werd door de OVAM een mail gestuurd naar een 70-tal contactpersonen (alle OVAM contacten inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid). Gedurende de consultatie kon iedereen opmerkingen en bezwaren overmaken aan de OVAM. De periode liep van 1 oktober 2016 tot 4 november 2016.

De regelgeving inzake milieubeleidsovereenkomsten houdt verder in dat de OVAM alle reacties onderzoekt en over de consultatie een verslag opstelt. Dit verslag motiveert waarom de startnota al dan niet wordt aangepast en verantwoordt de beslissing om al dan niet te onderhandelen over de overeenkomst. De Vlaamse Regering moet de startnota goedkeuren. Het verslag is openbaar en wordt samen met de goedgekeurde startnota bezorgd aan de belanghebbenden die bezwaren of opmerkingen hebben geformuleerd.

## **2 Ontvangen opmerkingen en bezwaren**

Volgende opmerkingen en bezwaren werden ontvangen:

- De Minaraad bracht advies uit op 16 december 2016. De Minaraad formuleert een aantal algemene en een aantal specifieke bedenkingen, bemerkingen en vragen.
- Coberec formuleerde 3 bemerkingen op 26 oktober 2016.

## **3 Bespreking van de opmerkingen**

### **3.1 Minaraad**

#### **3.1.1 Overlapping doelstellingen en resultaten**

##### **3.1.1.1 Opmerking**

De Minaraad stelt vast dat de doelstellingen voor hergebruik, recyclage en nuttige toepassing van een MBO en de overeenstemmende resultaten die in het jaarverslag gepubliceerd worden in een aantal gevallen mogelijk overlappen met de doelstellingen en resultaten van andere MBO's. De Minaraad verwijst hiervoor naar de MBO afgedankte voertuigen met de MBO's accu's en batterijen, autobanden, afgewerkte olie en accu's voor de aandrijving van HE-auto's.

### **3.1.1.2 Toelichting**

Banden, accu's en batterijen, olie en batterijen voor de aandrijving van HE-auto's worden op de markt gebracht op 2 manieren: inbegrepen in nieuwe voertuigen (eerste montage) en apart bij herstellingen en onderhoud van voertuigen (vervangmarkt). De vrijgekomen fracties bij verwerking van afgedankte voertuigen worden beschouwd als eerste montage fracties. De MBO's bakenen ieder een eigen toepassingsgebied af op dit vlak. De vervangmarkt behoort steeds tot het toepassingsgebied van de verschillende MBO's. De eerste montage is verschillend per fractie. Het is de keuze van de voertuigproducenten hoe zij hun producentenverantwoordelijkheid en aanvaardingsplicht voor de eerste montage van deze fracties uitvoeren. De voorgaande MBO's afgedankte voertuigen verduidelijkten in een apart artikel hoe de voertuigproducenten voldoen aan de aanvaardingsplicht van deze fracties voor eerste montage (het is de intentie om dit ook voor de nieuwe MBO op deze manier te verduidelijken).

De MBO banden is enkel van toepassing voor de vervangmarkt. De banden van eerste montage zijn inbegrepen in de MBO afgedankte voertuigen. Hierdoor vallen de banden die vrijkomen bij de verwerking van afgedankte voertuigen onder de MBO afgedankte voertuigen. Opdat de voertuigproducenten niet minder en niet meer banden inzamelen en verwerken in verhouding tot het aantal afgedankte voertuigen, zijn hiervoor regelingen afgesproken, enerzijds met de federaties van de erkende centra en anderzijds met Recytyre.

De MBO's afgewerkte olie, batterijen en accu's en batterijen voor de aandrijving van HE-auto's gelden zowel voor de vervangmarkt als voor de eerste montage. De olie, batterijen en accu's die vrijkomen bij de verwerking van afgedankte voertuigen worden inderdaad zowel voor de MBO afgedankte voertuigen als voor de andere MBO's opgevolgd en over gerapporteerd. Dit is nodig omdat er naast de doelstellingen voor de afgedankte voertuigen ook doelstellingen per fractie zijn. De doelstellingen zijn per stroom verschillend. Voor de MBO afgedankte voertuigen is het nodig om met alle fracties rekening te houden om een volledig beeld te hebben over de verwerking van afgedankte voertuigen en om na te gaan of de doelstellingen bereikt werden.

### **3.1.1.3 Voorstel voor besluit**

De startnota kan behouden blijven.

### **3.1.2 Scope van de MBO**

#### **3.1.2.1 Opmerking**

De Minaraad stemt in met het voorstel om de scope voor de nieuwe MBO te behouden (personenwagens en lichte bestelwagens). Anderzijds vraagt de Minaraad te onderzoeken of voor andere types voertuigen een vergelijkbaar beleid kan uitgewerkt worden en of dat onder technisch en economisch haalbare condities zou kunnen gebeuren, rekening houdend met de Europese context en een gelijk speelveld.

#### **3.1.2.2 Toelichting**

Andere types voertuigen dan personenwagens en lichte bestelwagens hebben veelal een hoge tweedehandswaarde waardoor deze voertuigen slechts in zeer beperkte mate als afvalstof vrijkomen op de Vlaamse/Belgische markt. De verwerking ervan is gereguleerd in VLAREM en heeft dezelfde vereisten inzake opslagvoorwaarden en depollutie dan de verwerking van afgedankte

personenwagens en lichte bestelwagens. De meeste verwerkers van andere types voertuigen zijn ook bedrijven die erkend zijn als centrum voor de verwerking van afgedankte personenwagens en lichte bestelwagens.

Daarnaast geeft de MBO uitvoering aan de aanvaardingsplicht. De aanvaardingsplicht wordt in VLAREMA bepaald. VLAREMA is een omzetting van de Europese richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken. Zowel in de Europese richtlijn als in VLAREMA is de producentenverantwoordelijkheid beperkt tot personenwagens en lichte bestelwagens.

De meerwaarde voor een MBO en een beheersorganisme voor andere voertuigen dan personenwagens en lichte bestelwagens is beperkt, zowel door het beperkt voorkomen als afvalstof op de Vlaamse/Belgische markt, als door het Europees kader dat enkel voor personenwagens en lichte bestelwagens geldt waardoor er eerder een ongelijk speelveld zou zijn als de MBO ook voor andere types voertuigen zou gelden.

### **3.1.2.3 Voorstel voor besluit**

De OVAM stelt voor de startnota te behouden.

## **3.1.3 Preventie**

### **3.1.3.1 Opmerking**

De Minaraad ondersteunt het uitgangspunt in de startnota voor de onderhandelingen van het hoofdstuk preventie. Desalniettemin zijn er volgens de Minaraad nog hefboomen voor het verbreden en verdiepen van preventie, o.a.:

- het aanmoedigen van een beter ontwerp en van hergebruik van onderdelen/materialen via duurzame overheidsopdrachten;
- de tendens van verdere afname van het aantal ingezamelde afgedankte voertuigen omkeren;
- de vaststelling dat er momenteel nog geen mogelijkheden zijn van selectieve demontage of het ontwikkelen van post shredder techniek met het oog op de recuperatie van kritieke metalen, met een aanvaardbare meerkost, alsnog bij te stellen indien de hinderpalen zijn opgeruimd.

De Minaraad vraagt met deze punten rekening te houden bij de onderhandelingen. Daarnaast vraagt de Minaraad om de evolutie op Europees niveau op te volgen.

### **3.1.3.2 Toelichting**

- Het aanmoedigen van een beter ontwerp en van hergebruik van onderdelen/materialen via duurzame overheidsopdrachten.

De OVAM is voorstander van het aanmoedigen van een beter ontwerp en van hergebruik van onderdelen/materialen via duurzame overheidsopdrachten. De OVAM bracht deze punten ook al eerder op de agenda van de bevoegde diensten binnen de Vlaamse overheid en zal dit blijven doen. De Vlaamse regering engageert zich om tegen 2020 100% duurzame overheidsopdrachten te plaatsen. Dit kan dienen als hefboom.

- De tendens van verdere afname van het aantal ingezamelde afgedankte voertuigen omkeren.

De steeds verdere afname van het aantal ingezamelde afgedankte voertuigen beschouwt de OVAM als belangrijkste knelpunt. In de startnota zijn maatregelen opgenomen om te komen tot een structurele aanpassing die

moet leiden tot het omkeren van de tendens van verdere afname van het aantal ingezamelde afgedankte voertuigen. Omdat de ontbrekende traceerbaarheid als belangrijkste sleutel naar een oplossing te beschouwen is, en de traceerbaarheid realiseren een federale bevoegdheid is die helaas zeer weinig vooruitgang kent, geeft de startnota aan te werken met 2 pistes:

- indien verdere engagementen en realisaties blijven ontbreken, een systeem uitwerken om de inzameling van afgedankte voertuigen sterk te verbeteren los van de federale overheid;
  - indien verdere engagementen en realisaties wel door de federale overheid worden gerealiseerd, voorzien in maatregelen voor het versnellen en ondersteunen van het op te zetten systeem.
- De vaststelling dat er momenteel nog geen mogelijkheden zijn van selectieve demontage of het ontwikkelen van post shredder techniek met het oog op de recuperatie van kritieke metalen, met een aanvaardbare meerkost, alsnog bij te stellen indien de hinderpalen zijn opgeruimd.

De OVAM liet in samenwerking met de sector een haalbaarheidsstudie uitvoeren door SuMMa (VITO was trekker van dit deel) betreffende kritieke metalen in voertuigen. De conclusie van deze studie was dat het economisch niet haalbaar is kritieke metalen uit afgedankte voertuigen selectief te demonteren of er post shredder technologie voor te ontwikkelen. In de startnota is opgenomen dat indien echter blijkt dat bepaalde waardevolle metalen toch in voldoende belangrijke mate aanwezig zijn in afgedankte voertuigen en de meerkost voor de recuperatie ervan aanvaardbaar is, er initiatieven zullen genomen worden ter bevordering van de realisatie van de recuperatie van deze waardevolle metalen.

### **3.1.3.3 Voorstel voor besluit**

De OVAM stelt voor de startnota aan te passen met een toevoeging voor het aanmoedigen van een beter ontwerp en van hergebruik van onderdelen/materialen via duurzame overheidsopdrachten als bijkomend engagement voor de Vlaamse regering.

### **3.1.4 Hergebruik**

#### **3.1.4.1 Opmerking**

De Minaraad duidt op het belang, de voordelen en uitdagingen van remanufacturing in het kader van hergebruik. De Minaraad vraagt om de onderhandelingen van de MBO als gelegenheid aan te grijpen om in overleg met alle betrokken partijen te onderzoeken hoe de overgang naar remanufacturing als uitdaging voor de Vlaamse/Belgische automaakindustrie kan worden aangemoedigd.

#### **3.1.4.2 Toelichting**

In de autosector wordt remanufacturing al vaak ingezet, bijvoorbeeld voor motoren, versnellingsbakken,... Remanufacturing kan niet worden meegeteld in de cijfers van hergebruik van onderdelen uit afgedankte voertuigen omdat dit niet conform de Europese rapportageverplichtingen zou zijn. Remanufacturing gebeurt namelijk vanuit het herstelproces in het rijdend voertuigpark onder expertise van de voertuigproducent en niet vanuit de afgedankte fase van een voertuig. Door remanufacturing kunnen deze waardevolle onderdelen langer in gebruik blijven in voertuigen. Het opnieuw gebruiken van motoren, versnellingsbakken en andere onderdelen vanuit de afgedankte fase van een

voertuig wordt als hergebruik beschouwd. Remanufacturing verder aanmoedigen door mogelijkheden te zoeken in overleg met alle betrokken partijen is een goede suggestie.

#### **3.1.4.3 Voorstel voor besluit**

De OVAM stelt voor de startnota aan te passen door toevoeging van het aanmoedigen van remanufacturing door mogelijkheden te zoeken in overleg met alle betrokken partijen.

#### **3.1.5 Inzamelings**

##### **3.1.5.1 Opmerking**

De Minaraad beaamt de elementen opgenomen in de startnota en het project Carloop. De Minaraad benadrukt het belang van een keuze van een instrumentenmix in de MBO en inzet op zowel betere controle op de illegale uitvoer van tweedehandsvoertuigen als meer remanufacturing/refurbishment en hergebruik van onderdelen.

##### **3.1.5.2 Voorstel voor besluit**

De startnota kan behouden blijven.

#### **3.1.6 Verwerking**

##### **3.1.6.1 Opmerking**

De Minaraad bevestigt de goede recyclageresultaten conform de Europese doelstellingen, maar geeft aan dat er nog verbeterpotentieel is aangezien de Europese doelstellingen hergebruik en recyclage samen nemen. De Minaraad duidt op de materialenvoetafdruk van de consumptie categorie "auto's" ten aanzien waarvan verbetering mogelijk is. Daarbij geeft de Minaraad aan dat op basis van de gerapporteerde cijfers het niet mogelijk is om daar verder op in te gaan. Volgende aspecten zijn hen niet duidelijk:

- op welke auto-onderdelen de hergebruikcijfers betrekking hebben;
- welke evolutie zich op het vlak van het hergebruik per type onderdeel de voorbije jaren heeft voorgedaan;
- hoe kwaliteitsvol de recyclage vandaag per materiaalstroom (ferro metalen, non-ferro metalen, plastics, rubber, textiel,...) gebeurt en dus hoe ver men nog is verwijderd van het sluiten van de grondstoffenketen;
- welke kwaliteitssprongen er (naast een gewichtstoename) op het vlak van recyclage de voorbije jaren werden gerealiseerd, vb. door het inzetten van post shredder technologie;
- welke evoluties zich de komende jaren inzake hergebruik en recyclage zullen aandienen en waarom (vb. focus op onderdelen met een hoge aanwezigheid van kritieke metalen).

De Minaraad geeft daarbij aan dat het bekomen van deze informatie gekoppeld is aan de vragen:

- wat is de beleidsrelevantie van de ontbrekende informatie?
- wat is de relatie tot vertrouwelijke bedrijfsinformatie?
- wie draagt de kosten voor het genereren van de extra informatie?

##### **3.1.6.2 Toelichting**

De vaststelling van de Minaraad klopt dat de Europese doelstellingen hergebruik en recyclage samen nemen. Omdat hergebruikte onderdelen in een latere fase

ook afgedankt en gerecycleerd worden, zou de verwerking van deze onderdelen eerst als hergebruik en later als recyclage in de cijfers kunnen worden opgenomen. Het is een terechte bemerking, maar anderzijds moet gesteld worden dat de Europese berekeningsmethodiek op meerdere vlakken toelaat om afwijkend van de realiteit te rapporteren en dat Vlaanderen/België als één van de enige landen gebruik maakt van een ver doorgedreven gemeten en geauditeerd gegevenssysteem en er toch in slaagt om bij de top van Europese lidstaten te behoren gedurende meerdere jaren.

De Europese berekeningsmethodiek laat namelijk aannames toe op verschillende vlakken waardoor zeer grote verschillen met de realiteit mogelijk zijn. Vlaanderen/België past enkel deels aannames op hergebruik en op de samenstelling van voertuigen toe. Het grootste deel van de resultaten zijn gemeten en bovendien geauditeerd. Heel wat landen passen de mogelijke aannames veel ruimer toe waardoor de eindresultaten ruime schattingen zijn en geen weergave van de realiteit. Van de landen die verder gaan dan aannames, werken de meeste met shredderproeven. Deze shredderproeven voert men uit op een kleine hoeveelheid afgedankte voertuigen, voert men vaak slechts sporadisch uit en past men veelal toe op afgedankte voertuigen die zich in een optimale toestand bevinden. De resultaten extrapoleert men op het totaal aantal afgedankte voertuigen. De OVAM is van mening dat deze methodiek veel grotere verschillen met de realiteit geeft dan het Vlaams/Belgisch systeem dat zowel (minstens) 3-jaarlijks de scheidingsefficiënties per installatie meet als jaarlijks door een onafhankelijk bureau de output van de shredderverwerking bekijkt en beoordeelt.

Door onze Vlaams/Belgische methodiek kan de kwaliteit van de recyclage door bijvoorbeeld het inzetten van post shredder technologie beoordeeld worden door de OVAM. De OVAM concludeerde hieruit dat er in het algemeen sprake is van hoogwaardige recyclage, maar dat er wel nog aantal fracties zijn die nog een eerder laagwaardige inzet hebben. In de startnota is daarom opgenomen om een studie uit te voeren en maatregelen te nemen tot hoogwaardiger inzetten van alle PST-fracties die momenteel nog eerder laagwaardig worden ingezet.

Wat betreft hergebruik klopt het dat het hergebruik deels op aanname is gebaseerd. De OVAM vraagt de sector al langer om voor hergebruik meer met gemeten cijfers te werken, maar tot hiertoe zijn geen haalbare systemen mogelijk gebleken. Naast het meten zelf van het gerealiseerd hergebruik, stelt OVAM ook vast dat het hergebruik in België weinig tot geen databeheer, uniforme bestelsystemen, leveringsvoorwaarden of garantiebepalingen gebruikt. Het realiseren van deze randvoorwaarden kunnen de nodige professionalisering en efficiëntie van het hergebruik ten goede komen. In de startnota is dan ook opgenomen dat de onderhandelingen voor de nieuwe MBO zullen gevoerd worden om te komen tot maatregelen om de algemene organisatie van het hergebruik van onderdelen te ondersteunen en te verbeteren waarbij er moet gewaakt worden dat geen overmatige administratieve lasten of kosten gecreëerd worden. Door de realisatie hiervan zullen niet alleen de efficiëntie en dus ook de resultaten verbeteren, maar zal ook het meten van het gerealiseerd hergebruik mogelijk moeten zijn. De Minaraad duidt op de materialenvoetafdruk van de consumptie categorie "auto's" als bron om na te gaan hoeveel hergebruik en recyclage er kan worden gerealiseerd. Momenteel worden enkel bovenstaande methodieken gebruikt waarbij de bekomen gegevens ook dienen voor de rapportage aan de Europese Commissie. Een methodiek op een andere basis kan wel de blik verruimen en opportuniteiten geven, maar om de resultaten af te wegen tegen de materialenvoetafdruk, zijn meer gegevens nodig dan deze die vandaag beschikbaar zijn. Er zal bekeken worden of dit een haalbare kaart is.

### **3.1.6.3 Voorstel voor besluit**

De OVAM stelt voor de startnota aan te passen door toevoeging van het toepassen van bredere methodologieën zoals de materialenvoetafdruk om verbeterpotentieel te detecteren.

## **3.2 Coberec**

### **3.2.1 Definitieve keuze sluitend systeem**

#### **3.2.1.1 Opmerking**

Coberec benadrukt dat een definitieve keuze voor het sluitend maken van het systeem in de MBO moet gemaakt worden. Coberec geeft de redenen daarvoor en stelt oplossingen voor. Coberec geeft aan dat het geen optie is te verwijzen in de MBO naar de federale overheid. Coberec verwacht naast de definitieve keuze van de instrumentenmix in de MBO of in een ander document ook de nodige engagementen van alle betrokkenen inclusief timing en toewijzing van middelen.

#### **3.2.1.2 Voorstel voor besluit**

De definitieve keuze van de instrumentenmix maken in de MBO, is opgenomen in de startnota. De verdere vragen van Coberec naar opname van engagementen, timing en toewijzing middelen hoort daarbij. De OVAM stelt voor om de startnota aan te passen met toevoeging van timing en toewijzing middelen bij de opname in de MBO van de definitieve keuze van de instrumentenmix.

### **3.2.2 Vrije markt sterkte en tevens zwakte**

#### **3.2.2.1 Opmerking**

Coberec geeft aan dat de vrije markt de sterkte is van de MBO afgedankte voertuigen, maar dat er een risico is bij de ambitie opgenomen in de startnota om bijkomende maatregelen te vragen aan de erkende centra inzake verwerking zoals de opgenomen verwerking LPG-tanks, gericht demonteren autoruiten, POP's. Coberec onderschrijft deze thema's op zich, maar ziet een rechtstreeks verband tussen toenemende eisen (die moeilijk afdwingbaar zijn door de ontbrekende traceerbaarheid) en de verhoogde kost daardoor waardoor de positieve waarde lager ligt en de inzameling die nu al moeilijk loopt, nog moeilijker zal zijn en er ook kans is dat het basisprincipe van inzameling via vrije markt door de positieve waarde zelfs niet meer kan uitgevoerd worden.

#### **3.2.2.2 Toelichting**

De vaststellingen van Coberec kloppen, maar dit mag geen reden zijn om standstill toe te passen. De vorige MBO's voorzagen ook in een systeem dat de voertuigproducenten de kosten betalen als de totale waarde van de verwerking van afgedankte voertuigen negatief is. Zoals opgenomen in de startnota is het de intentie om de nieuwe MBO volgens hetzelfde principe te onderhandelen. De opgenomen maatregelen zijn zorgvuldig gekozen. LPG mag momenteel nog vrijgelaten worden bij verwerking. Het opvangen en verwerken van LPG zou dan ook effectief een belangrijke milieuwinst kunnen betekenen. In het kader van het Vlaams Klimaatbeleidsplan is het van belang maatregelen toch op te leggen. Het gericht demonteren van autoruiten was het resultaat van het gezamenlijk voorstel van de sector in het kader van het realiseren van milieuwinst voor

automotive glas. De milieuwinst werd zorgvuldig onderzocht. Maatregelen voor het afscheiden van POP's zijn Europees verplicht.

### **3.2.2.3 Voorstel voor besluit**

De OVAM stelt voor de startnota te behouden.

## **3.2.3 Uniformiteit 3 gewesten**

### **3.2.3.1 Opmerking**

Coberec bemerkt dat door de autonomie van de 3 gewesten er verschil is in timing waardoor er verschillen in de MBO-teksten kunnen zijn. Coberec zou niet akkoord gaan als deze verschillen concurrentieverstoring tussen operatoren zou betekenen.

### **3.2.3.2 Toelichting**

De vaststelling van Coberec klopt. Het blijft het doel om lat gelijk te houden in de MBO's in de 3 gewesten.

### **3.2.3.3 Voorstel voor besluit**

De startnota kan behouden blijven.

## **4 Besluit**

Op basis van de ontvangen opmerkingen op de startnota voor de MBO afgedankte voertuigen stelt de OVAM voor om volgende toevoegingen aan de startnota door te voeren:

- toevoeging voor het aanmoedigen van een beter ontwerp en van hergebruik van onderdelen/materialen via duurzame overheidsopdrachten als bijkomend engagement voor de Vlaamse regering;
- toevoeging van het aanmoedigen van remanufacturing door mogelijkheden te zoeken in overleg met alle betrokken partijen;
- toevoeging van het toepassen van bredere methodologieën zoals de materialenvoetafdruk om verbeterpotentieel te detecteren;
- met toevoeging van timing en toewijzing middelen bij de opname in de MBO van de definitieve keuze van de instrumentenmix.

De OVAM stelt voor om de aangepaste startnota goed te keuren en de onderhandelingen te voeren op basis van de aangepaste startnota.