

Milieubeleidsovereenkomst afgedankte voertuigen Evaluatierapport 2018-2019

////////////////////////////////////
Auteur: Lies Verlinden
Versie: 10 september 2020
Afdeling: Afval- en materialenbeheer
Team: Team Productketens
Contactpersoon: Lies Verlinden, 015 284 274, lies.verlinden@ovam.be
////////////////////////////////////

Situatieschets

criterium	Situatie	Inschatting	Toelichting
Looptijd MBO	14.10.2018 – 13.10.2026	☺	
- Brussel - Wallonië	- 24.06.2019 – 23.06.2025 - Geen MBO: vorige MBO afgelopen op 10.01.2020, openbaar onderzoek nieuwe MBO lopende	☹	Verschillen in intergewestelijke timing.
Inzameling	134.629 afgedankte voertuigen	☹	Het aantal bij de erkende centra aangeboden afgedankte voertuigen is in 2018 en 2019 hoger dan de voorgaande jaren, maar naar schatting worden niet alle afgedankte voertuigen ingezameld.
Verwerking	- Hergebruik onderdelen: 26% - Recyclage: 67% - Energetische valorisatie: 4% - Verbranden / storten: 3%	☺	Europese doelstellingen worden zeer goed gehaald.
Financiën	- Balanstotaal: € 725.524 - Totale kosten: € 1.393.270	☺	Gezonde financiële situatie

1 Achtergrondinformatie

1.1 AFKORTINGEN

- EMS: End-of-life Vehicles Monitoring System
- MBO: milieubeleidsvereenkomst

1.2 EUROPESE REGELGEVING

De Vlaamse wetgeving is een omzetting van de Europese richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken.

Europese inzameldoelstellingen:

- Artikel 5.1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen:
 - dat de ondernemingen systemen opzetten voor het inzamelen van alle autowrakken en, voor zover dat technisch haalbaar is, van afval van gebruikte onderdelen die bij reparaties van passagiersvoertuigen werden weggenomen;
 - dat op hun grondgebied voldoende inzamelterreinen beschikbaar zijn.
- Artikel 5.2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat alle autowrakken aan door het bevoegd gezag erkende verwerkers worden overgedragen.
- Artikel 5.3. De lidstaten zetten een systeem op waarbij het voorleggen van een certificaat van vernietiging een voorwaarde voor de uitschrijving van het afgedankte voertuig is.

Europese verwerkingsdoelstellingen:

- Artikel 6.1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen opdat alle autowrakken worden opgeslagen en verwerkt overeenkomstig de algemene eisen (artikel 4 van Richtlijn 75/442/EEG) en de technische minimumeisen van bijlage I bij deze richtlijn, onverminderd nationale gezondheids- en milieuvoorschriften.
- Artikel 6.2. De inrichtingen waar verwerkingshandelingen worden verricht moeten over een vergunning beschikken.
- Artikel 6.3. De vergunde inrichtingen moeten autowrakken voor verdere verwerking selectief depollueren en demonteren, gevaarlijke materialen en onderdelen wegnemen en selectief scheiden opdat het shredderafval van autowrakken niet wordt verontreinigd.
- Artikel 7. Verwerkingsdoelstellingen:
 - Op 01.01.2015 moeten hergebruik en nuttige toepassing voor alle autowrakken ten minste 95% bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis.
 - Op 01.01.2015 moeten hergebruik en recyclage ten minste 85% bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis.

1.3 HISTORIEK

De eerste MBO voor afgedankte voertuigen trad in werking op 29 mei 1999. Febelauto vzw, het beheersorganisme dat is opgericht ter uitvoering van de MBO, is van start gegaan op 15 juni 1999. Via opeenvolgende MBO's werd verder uitvoering gegeven aan de aanvaardingsplicht. De laatste MBO loopt tot 13 oktober 2026.

1.4 BELANGRIJKSTE ONTWIKKELINGEN IN 2018 EN 2019

Nieuwe MBO afgedankte voertuigen

De laatste MBO ging begin 2018 in openbare procedure. De Vlaamse regering keurde de MBO definitief goed op 22 juni 2018. Op 4 oktober 2018 werd de MBO gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. De MBO loopt van 14 oktober 2018, voor een periode van 8 jaar, tot 13 oktober 2026.

In 2019 stelde Febelauto een beheersplan, communicatieplan, financieel plan en preventieplan op. Na overleg en aanpassingen keurde de OVAM de plannen voorwaardelijk goed op 13 december 2019. De plannen van Febelauto zijn gericht op circulaire economie en het sluiten van de traceerbaarheid van voertuigen. In afstemming met de OVAM zal Febelauto meer inzetten op communicatie naar een breed publiek over voertuigdeel- en leensystemen, over de milieuvoordelen van alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen en over welke oude voertuigen meer milieuvoordeel hebben bij recycling dan bij verder gebruik.

MBO voor batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen

Voor de uitvoering van de aanvaardingsplicht voor batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen, koos de voertuigsector voor een aparte MBO (dus naast de bestaande MBO voor draagbare en industriële batterijen). Op 15 juni 2018 keurde de Vlaamse regering de MBO definitief goed. De MBO loopt van 14 oktober 2018, voor een periode van 5 jaar, tot 13 oktober 2023. In 2019 sloten 17 voertuigproducenten zich aan bij Febelauto. Zij vertegenwoordigen 90% van de op de Belgische markt gebrachte hybride en elektrische voertuigen. Voertuigproducenten kunnen voor deze batterijen ook aansluiten bij Bebat (actief als beheersorganisme in het kader van de MBO voor draagbare en industriële batterijen): 1 voertuigproducent sloot zich aan bij Bebat.

Inzameling

De inzameling kende van 2011 tot 2016 een forse daling. In 2017 werd de dalende trend doorbroken met terug een stijging van het aantal ingezamelde afgedankte voertuigen. In 2018 steeg het aantal ingezamelde afgedankte voertuigen sterk met 18% ten opzichte van 2017. In 2019 was er een lichte daling van 5% ten opzichte van 2018. Hoofdstuk 2.2 rapporteert over de inzameling en geeft daarbij ook de belangrijkste ontwikkelingen in 2018 en 2019.

1.5 INTERGEWESTELIJKE AFSTEMMING

De intergewestelijke afstemming verloopt voor deze MBO goed. De inhoud van de MBO's tussen de 3 gewesten verschilt ook weinig. Bij de nieuwe MBO werd beoordeeld welke aanpassingen in de Vlaamse MBO nodig zijn om de kleine verschillen weg te werken. De nieuwe Brusselse MBO werd geënt op de Vlaamse MBO. De termijnen van de MBO's verschillen wel tussen de 3 gewesten.

1.6 TOEKOMSTIGE VERANDERINGEN

De Europese Commissie is gestart met de herziening van de Europese richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken. Eind 2019 zorgde de OVAM voor een Belgisch gecoördineerd antwoord op een algemene en een specifiek voor de lidstaten bestemde vragenlijst over de evaluatie van de Europese richtlijn. In februari 2020 organiseerde de Europese Commissie een brede stakeholder consultation over de evaluatie van de richtlijn. Eind 2020 verwacht de Europese Commissie een

Impact Assessment te publiceren. Op basis van de Impact Assessment van de Europese Commissie zal in 2021 de herziening vorm krijgen.

2 De rapportage

2.1 PREVENTIE EN SENSIBILISERING

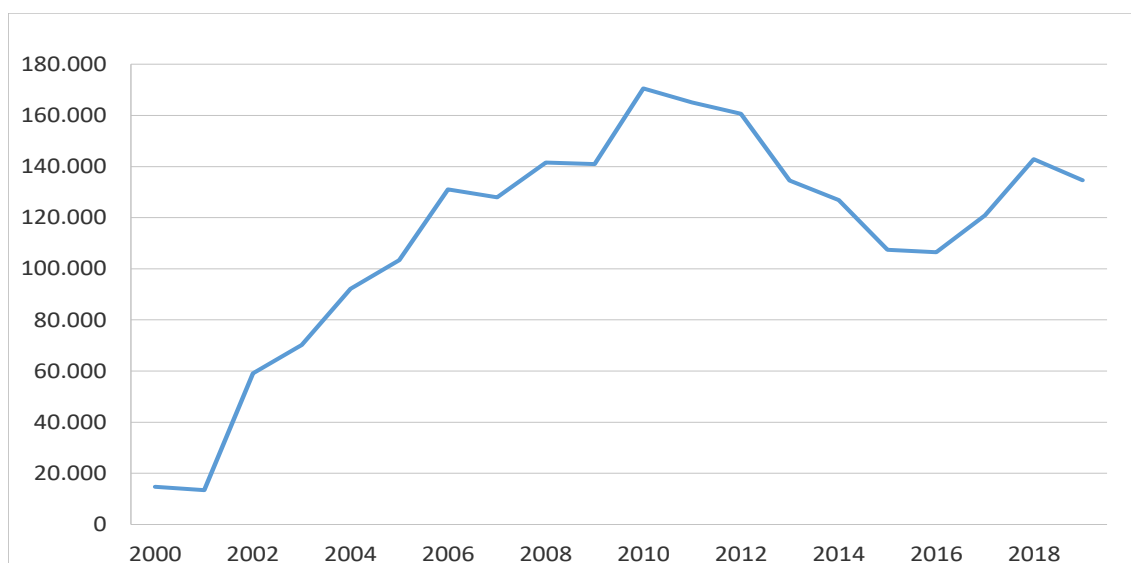
De preventiemaatregelen zijn opgenomen in het beheersplan van Febelauto. Het preventieplan bevat onder meer:

- de organisatie van een infosessie over IDIS, the International Dismantling Information System van de internationale voertuigproducenten dat veel mogelijkheden biedt voor de erkende centra;
- deelname aan het Europees Life project over plastics in afgedankte voertuigen;
- het organiseren van een workshop design for recycling voor de voertuigproducenten;
- de opvolging van de analyse over de ervaring met de Lage Emissie Zone in Gent en de daaraan gekoppelde slooppremie voor afgedankte voertuigen;
- het communiceren over good practices zoals digitalisering van gedemonteerde onderdelen;
- het organiseren van een infosessie over digitalisering op het autosalon;
- nieuwe voorbeelden van circulaire toepassingen communiceren.

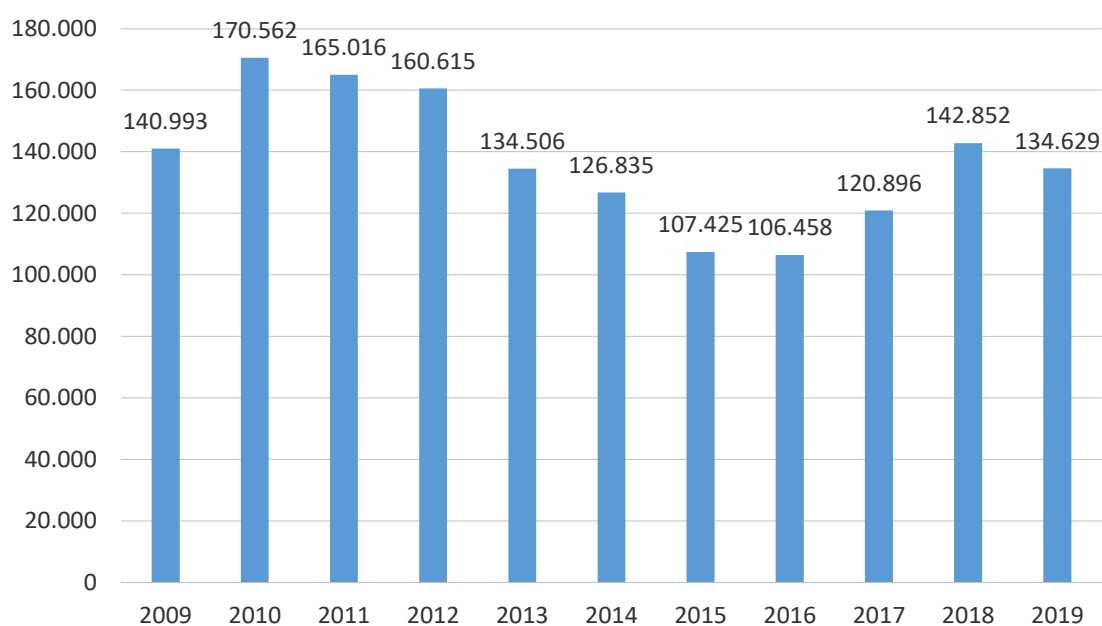
2.2 INZAMELING

In het door Febelauto ontwikkelde End-of-life-vehicle Monitoring System, EMS, registreren de erkende centra het aantal en gewicht van de ingezamelde afgedankte voertuigen en de hoeveelheid van de verschillende afvalstoffen die vrijkomen bij de depollutie. Zo kunnen er globale cijfers bekomen worden alsook gemiddelde waarden van de afvalstoffen per afgedankt voertuig. Deze online toepassing wordt door Febelauto beheerd. Het beheersorganisme rapporteert op basis van de gegevens van dit monitoringsysteem.

Figuur 1 en 2 hieronder tonen de lange termijn evolutie van het aantal ingezamelde voertuigen. Figuur 1 toont de evolutie sinds de start van Febelauto tot 2019. Na stelselmatige stijging tot topjaar 2010 was er een forse daling van 2011 tot 2016 met een dieptepunt in 2015 en 2016. Sinds 2017 zijn de aantallen terug hoger dan deze uit het dieptepunt van 2015 en 2016. In 2017 en 2018 was er telkens terug een belangrijke stijging. In 2019 was het aantal ingezamelde afgedankte voertuigen licht minder dan in 2018. Figuur 2 toont de evolutie van de afgelopen 10 jaar meer in detail.



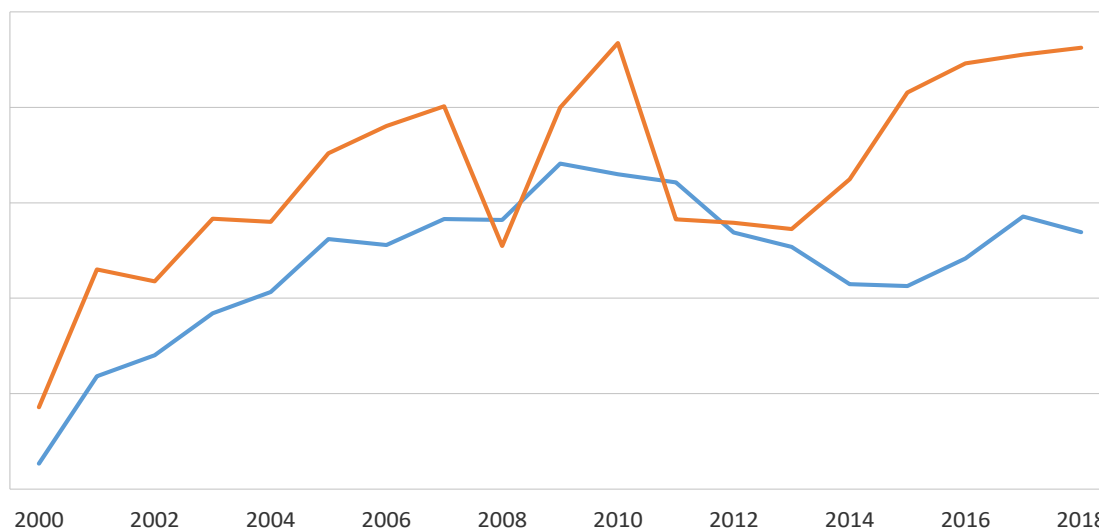
Figuur 1: Evolutie van het aantal in erkende centra aangeboden afgedankte voertuigen van 2000 tot 2019



Figuur 2: Evolutie van het aantal in erkende centra aangeboden afgedankte voertuigen van 2009 tot 2019

Het aantal nieuwe inschrijvingen van voertuigen kent een gelijkaardige evolutie. Figuur 3 toont de evolutie van het aantal nieuwe inschrijvingen (oranje lijn) samen met de evolutie van het aantal afgedankte voertuigen (blauwe lijn). In absolute aantallen is het aantal nieuwe inschrijvingen 400 000

stuks hoger dan het aantal afgedankte voertuigen ten opzichte van het getoonde verschil in figuur 3 om de evoluties van beide aantallen te kunnen vergelijken. De periode van de economische crisis van 2008 en de evoluties erna tekenen zich scherper en ook eerder af dan voor het aantal ingezamelde afgedankte voertuigen, maar de evolutie van aantal ingezamelde afgedankte voertuigen volgt de evolutie van het aantal nieuwe inschrijvingen, al is dat meer afgevlakt en over een langere periode en ook vaak met vertraging. Als dit verband blijft, zou kunnen ingeschat worden dat het aantal afgedankte voertuigen geleidelijk blijft stijgen de volgende jaren.



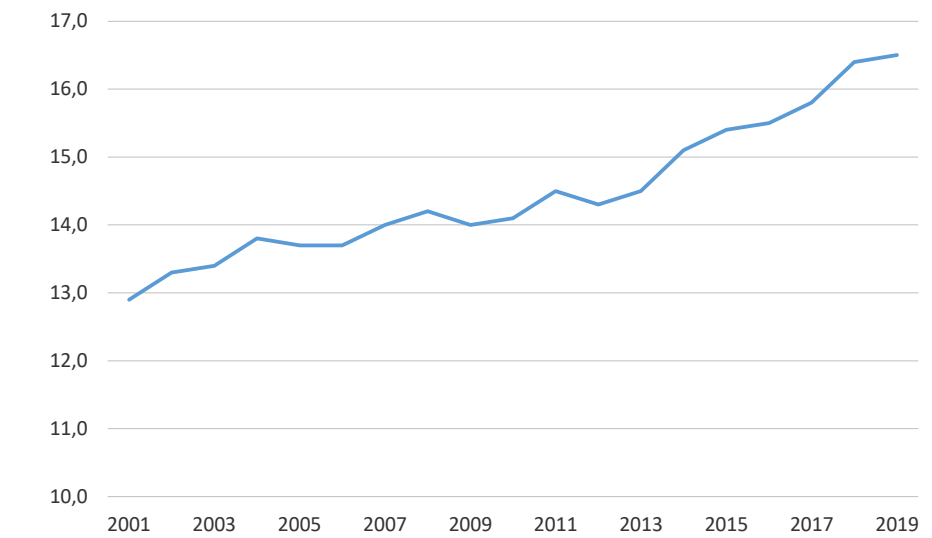
Figuur 3: Evolutie van het aantal nieuwe inschrijvingen (oranje lijn) en het aantal afgedankte voertuigen (blauwe lijn) van 2000 tot 2019

Tabel 1 toont de opdeling per gewest van de laatste 3 jaar. Hieruit blijkt dat de aandelen per gewest, dus ook van Vlaanderen stabiel blijven. Gelijkaardige verdelingen waren er ook de jaren voordien.

Gewesten	2017		2018		2019	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
Vlaanderen	62.907	52%	71.484	50%	70.920	53%
Wallonië	43.525	36%	56.221	39%	49.594	37%
Brussel	14.464	12%	15.147	11%	14.115	10%
Totaal	120.896	100%	142.852	100%	134.629	100%

Tabel 1: Overzicht van het aantal en gewicht van de afgedankte voertuigen dat jaarlijks per gewest en in totaal voor België werd verwerkt in de erkende centra van 2017 tot en met 2019.

De gemiddelde leeftijd van ingezamelde afgedankte voertuigen blijft stijgend. De gemiddelde leeftijd van een afgedankt voertuig is toegenomen tot 16,5 jaar in 2019. Figuur 4 hieronder toont de evolutie van de leeftijd van 2001 tot 2019. De gemiddelde leeftijd van een afgedankt voertuig wordt steeds ouder. Van 2013 tot 2018 steeg de leeftijd fors er dan in andere perioden.



Figuur 4: Evolutie van de leeftijd van bij in erkende centra aangeboden afgedankte voertuigen

De forser gestegen leeftijd in de periode van 2013 tot 2018 kan een deel het lager aantal ingezamelde afgedankte voertuigen in de periode van 2013 tot 2016 verklaren. Maar de voornaamste redenen voor de algemeen relatief lage inzamelgraad zijn het ontbreken van een traceerbaarheid en mogelijke uitwegen via export. Hierdoor kan men namelijk niet nagaan welke voertuigen als afgedankt moeten beschouwd worden en nog niet werden aangeboden bij de erkende centra zoals wettelijk verplicht. Door het ontbreken van een traceerbaarheid kunnen ook geen maatregelen ingezet worden om de inzameling te stimuleren. De traceerbaarheid van voertuigen realiseren is sinds 1999 een doelstelling van de federale overheid die weinig vooruitgang kent. Ook in 2018-2019 is er helaas zeer weinig gerealiseerd ter uitvoering van de wet op de Kruispuntbank Voertuigen die de traceerbaarheid beoogt.

Onderzoek naar mogelijkheden van dergelijk systeem werd eerder al gevoerd door de OVAM. Febelauto voert op basis daarvan sinds 2016 verdergaand onderzoek uit. Uit dit onderzoek bleek dat elk alternatief systeem ofwel afhankelijk is van een traceerbaarheid ofwel financiële stimuli geeft zonder iets aan het structureel probleem te verhelpen. Een traceerbaarheid van voertuigen opzetten is dus niet te omzeilen en blijft dus nodig. Daarnaast bleek uit het onderzoek van Febelauto ook dat het probleem en de oplossing van de traceerbaarheid veel ruimer gaat dan enkel het dossier van afgedankte voertuigen. Febelauto richtte intussen de taskforce ENTRAVE op met de kernpartners in het traceerbaarheidsdossier, Febiac, Goca en Traxio. Zij zoeken samen uit welke de beste pistes zijn om de traceerbaarheid van voertuigen te bereiken.

Febelauto en de gewesten zetten intussen ook in op allerlei maatregelen ter bevordering van de inzameling. Zo werden gemeenten aangespoord door brede communicatie over een uitgewerkt voorbeeld van de gemeente Roeselare. Ook werden de Fin Shops en de Patrimoniumdiensten van de

FOD Financiën gesensibiliseerd over de inzamelingsverplichting. Zij pasten hierdoor hun interne procedures aan.

De OVAM sensibiliseerde ook de autoverzekeringsmaatschappijen om technisch totaal verlies voertuigen enkel in te leveren bij erkende centra. De OVAM volgt sindsdien de toepassing van de aangepaste procedures nauw op. Febelauto en de OVAM startten een gelijkaardige benadering bij de nationale kamer van gerechtsdeurwaarders. En ten slotte heeft de OVAM een aantal autoleasemaatschappijen opgevolgd en zal Febelauto hier ook verder op inzetten om alle technische totaal verlies die afgedankte voertuigen zijn, te laten inleveren bij erkende centra.

Om de traceerbaarheid van voertuigen te beogen, werd in de milieubeleidsvereenkomst opgenomen om enerzijds in te zetten op het intensief doorgedreven aansporen van de federale overheid tot het opzetten van de traceerbaarheid en anderzijds in tussentijd allerlei maatregelen te nemen om op alle andere mogelijke vlakken meer aan te sturen naar het sluiten van de kanalen. Dit laatste werd geconcretiseerd in de milieubeleidsvereenkomst voor de aspecten export, handel en fiscaliteit in of van voertuigen. Daarnaast werd in de milieubeleidsvereenkomst opgenomen dat de vooruitgang regelmatig zal geëvalueerd worden en dat Febelauto met haar leden de opportuniteit van een rechtszaak zal evalueren en desgevallend Febelauto en haar leden één of meerdere erkende centra zal aansporen om een rechtszaak aan te spannen voor het niet uitvoeren van de wet op de kruispuntbank voertuigen. Indien blijkt dat een rechtszaak absoluut onmogelijk is of deze rechtszaak niet het gewenste resultaat oplevert, is in de milieubeleidsvereenkomst opgenomen dat het Vlaams gewest binnen een redelijke termijn zal nagaan hoe traceerbaarheid voor de Vlaamse voertuigen kan worden opgezet en geoperationaliseerd.

2.3 VERWERKING

De erkende centra hebben als taak de afgedankte voertuigen te ontdoen van alle vloeistoffen en gevaarlijke onderdelen. Daarna kunnen ook herbruikbare onderdelen gedemonteerd worden en moet men het afgedankte voertuig vernietigen. Dat kan via het indrukken van het voertuig of eender welke techniek die garandeert dat het voertuig niet terug in het verkeer kan komen. De volgende stap in de verwerkingsketen zijn de shredders die de gedepollueerde voertuigen vernalen. Via magneten en eddy currents, zeef- en flotatietechnieken kan men een scheiding bekomen in fracties: ferrometalen, een mix van non-ferrometalen en shredderresidu bestaande uit kunststoffen, glas, rubbers, textielvezels, schuim, zand en steentjes. De bekomen fracties worden geheel of gedeeltelijk nuttig toegepast of verwijderd.

In het monitoringsysteem EMS vullen de erkende centra de gegevens van depollutie en demontage van afgedankte voertuigen in. Febelauto vult deze aan met de nuttige toepassing van het shredderresidu.

Nationaal	2015	2016	2017	2018	2019
Hergebruik	18%	13%	24%	23%	26%
Recyclage	73%	79%	69%	70%	67%
Hergebruik en recyclage	91%	92%	93%	93%	93%
Energetische valorisatie	6%	4%	4%	4%	4%
Nuttige Toepassing	97%	96%	97%	97%	97%
Verbranding/Storten	3%	4%	3%	3%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 2: Graad van nuttige toepassing bij de verwerking van afgedankte voertuigen in België van 2015 tot 2019

Vlaams Gewest	2015	2016	2017	2018	2019
Hergebruik	17%	13%	23%	22%	23%
Recyclage	73%	78%	69%	70%	69%
Hergebruik en recyclage	90%	92%	92%	92%	92%
Energetische Valorisatie	7%	6%	6%	5%	5%
Nuttige Toepassing	97%	96%	97%	97%	97%
Verbranding/Storten	3%	4%	3%	3%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 3: Graad van nuttige toepassing bij de verwerking van afgedankte voertuigen voor Vlaanderen van 2015 tot 2019

Sinds 2015 gelden verstrengde Europese doelstellingen, namelijk minimaal 95% nuttige toepassing en 85% hergebruik en recyclage van het gewicht van alle afgedankte voertuigen. In 2017 werd een update uitgevoerd van de gemiddelde samenstelling van een gedepollueerd en gedemonteerd afgedankt voertuig. Vanaf de cijfers van 2017 zien we ook een realistischer beeld in de verhouding tussen hergebruik en recyclage. Tot 2016 werd een deel van het hergebruik als recyclage gerekend. Zo zijn de berekeningen meer actueel. In 2018 en 2019 blijven de resultaten even hoog als in 2017. België komt tot een mooi resultaat van 93% hergebruik en recyclage en 97% nuttige toepassing. België en Vlaanderen zijn koploper in Europa en de wereld wat betreft de recyclage van afgedankte voertuigen.

2.4 FINANCIËN

De jaarrekening van het boekjaar 2019 (zie onderstaande tabel) werd afgesloten met een balanstotaal van € 725.524. In vergelijking met 2017 daalt het balanstotaal. Aan de actiefzijde heeft dit te maken met een daling van de vorderingen en de waarde van de activa (afschrijving van het EMS monitoringsysteem). Aan de passiefzijde zien we vooral een daling bij het vreemd vermogen. Het eigen vermogen blijft stabiel. Het kleiner balanstotaal heeft bijgevolg geen negatieve impact op

de solvabiliteit van Febelauto. Het eigen vermogen volstaat ook om een dekking van ongeveer 6 maand werkingskost te garanderen.

		2017	2018	2019
BALANS	Vorderingen	164.450	207.745	54.648
	Liquide middelen en geldbeleggingen	434.799	281.817	398.084
	Andere activa	414.127	358.408	272.792
	Totaal activa	1.013.376	847.970	725.524
	Eigen vermogen	643.177	598.956	602.477
	Vreemd vermogen	370.199	249.014	123.047
	Totaal passiva	1.013.376	847.970	725.524
RESULTATENREKENING	Opbrengsten	1.079.560	1.305.878	1.396.791
	Diensten en diverse goederen	432.495	470.761	454.768
	Inzameling banden	406.519	427.460	456.878
	Bezoldigingen en sociale lasten	261.298	289.480	292.287
	Andere kosten	122.779	162.398	189.337
	Totaal kosten	1.223.091	1.350.099	1.393.270
	Winst/verlies	-143.531	-44.221	3.521

Tabel 4: Overzicht van de financiële situatie van Febelauto voor de periode 2017-2019

De resultatenrekeningen van het boekjaar 2018 sluit af met een beperkt verlies van € 44.221, in 2019 was er een kleine winst van € 3.521. Dit is een beter resultaat dan in 2017. Het verlies was dat jaar evenwel ingecalculleerd. Er werd geopteerd om de opbrengsten in lijn te houden met de vorige jaren en de hogere kosten te financieren vanuit de reserves die een voldoende buffer vormden. In 2018 en 2019 werden de bijdrages van de leden wel opgetrokken tot het hogere kostenniveau en werd naar break-even situatie gestreefd.

De kosten kennen een stijgende trend, die in alle kostenposten zichtbaar is. Vooreerst stijgen de kosten van de afvalbanden doordat meer afgedankte voertuigen (met banden) werden ingezameld (wel lichte daling in 2019 tov 2018). Naast de inzameling en verwerking van afvalbanden en HEV-batterijen (voor producenten die dit door Febelauto laten organiseren), vergoedt Febelauto geen operationele activiteiten voor de inzameling of verwerking van afgedankte voertuigen. De operatoren financieren hun activiteiten rechtstreeks door de opbrengst van de schrootwaarde van de afgedankte voertuigen. De voornaamste taak van het beheersorganisme bestaat uit het monitoren van de stroom afgedankte voertuigen met het oog op het optimaliseren van het beheer en de rapportering aan de overheid. In 2018 en 2019 werden enkele specifieke projecten uitgevoerd die resulteren in de hogere kosten zoals de opstart van Febelauto als beheersorganisme voor afgedankte batterijen van hybride en elektrische voertuigen, het ENTRAVE-project over de traceerbaarheid, studiewerk rond carbonvezels, versnijstechnieken en glasdemontage en de viering van 20-jaar Febelauto.

Er wordt door Febelauto geen aparte milieubijdrage aangerekend aan de consument. De kosten worden op basis van een verdeelsleutel doorgerekend aan de leden onder de vorm van lidgelden en

bijdragen. Als we de totale kost vergelijken met het aantal afgedankte voertuigen dat door Febelauto wordt beheerd, geeft dit een kost van ongeveer € 10 per afgedankt voertuig.

In het kader van de nieuwe MBO afgedankte voertuigen en de MBO afgedankte batterijen hybride en elektrische voertuigen, heeft Febelauto een nieuw financieel plan opgemaakt voor de periode 2019-2026. Hieruit blijkt dat het huidige beleid wordt doorgetrokken. Er is een lichte stijging van de verschillende kosten over de jaren, wat wordt opgevangen door stijgende bijdragen van de leden met het oog op het handhaven van de break-even situatie.

3 Handhaving

3.1 DOELSTELLINGEN

Handhaving op de regelgeving voor afgedankte voertuigen gebeurt over heel Vlaanderen zowel door de OVAM als door de afdeling milieu-inspectie. Daarnaast zijn ook de gemeentebesturen en de politiediensten bevoegd voor handhaving.

In eerste instantie ligt de focus van de handhaving door de toezichthouders van de OVAM bij de verwerkers van afgedankte voertuigen die niet over een erkenning als centrum voor het depollueren, ontmantelen en vernietigen van afgedankte voertuigen beschikken. Daarnaast controleren de toezichthouders van de OVAM ook de erkende centra zelf, alsook de opslag en correcte afvoer van afgedankte voertuigen bij garages.

3.2 RESULTATEN

De OVAM voerde in 2018 en 2019 respectievelijk 106 en 114 controles. De meeste controles gebeurden bij garages en in mindere mate bij schroothandels. Daarnaast controleerde de toezichthouders van de OVAM ook 10 erkende centra in 2018 en 17 erkende centra in 2019. De controles resulteerden in totaal in 104 aanmaningen, 37 processen-verbaal en 17 technische verslagen bij een proces verbaal van een andere toezichthoudende dienst en 9 bestuurlijke maatregelen waarvan 3 met een dwangsom.

	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal controles	116	123	83	106	114
Aantal aanmaningen	61	51	27	51	53
Aantal PV's of technische verslagen bij PV's	20	38	21	23	31
Aantal bestuurlijke maatregelen	4	8	2	2	7

Tabel 5: Aantal controles, aanmaningen, PV's en bestuurlijke maatregelen voor afgedankte voertuigen van controles voor 2015 tot 2019.

De voornaamste overtredingen betroffen:

- overschrijding van de wettelijke afvoertermijn voor afgedankte voertuigen;

Bij veel garages worden afgedankte voertuigen veel te lang opgeslagen en ontstaan er kleine autokerkhoven. Door de controles zijn er heel wat terreinen opgeruimd en zijn de afgedankte voertuigen afgevoerd naar erkende centra.

- het niet voldoen aan de opslagvoorwaarden;

Afgedankte voertuigen moeten opgeslagen worden op een vloeistofdichte vloer, dit is in veel gevallen niet in orde.

- behandelen van afgedankte voertuigen zonder erkenning als centrum en/of zonder milieu- of omgevingsvergunning.

Verwerking van afgedankte voertuigen, waaronder het demonteren van onderdelen zonder erkenning als centrum werd in totaal bij 26 bedrijven vastgesteld. Voor het merendeel van deze bedrijven ging het om garagewerkplaatsen die demonteerden voor eigen gebruik, maar niet voldeden aan de uitzonderingsvoorwaarden van de erkenningsplicht. In een beperkt aantal gevallen was er verkoop van gedemonteerde onderdelen, in dat geval werden de activiteiten stopgezet of werd er een erkenning aangevraagd.

4 Conclusies

De nieuwe MBO afgedankte voertuigen is goedgekeurd, van kracht en de eerste uitvoeringsmodaliteiten zijn goed uitgevoerd. Hiermee is een goede basis gelegd voor de verdere uitvoering van de MBO tot 2026. Er is ook een aparte MBO voor de batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen opgesteld, goedgekeurd en van kracht tot 2023. Ook hier zijn de eerste uitvoeringsmodaliteiten goed uitgevoerd door Febelauto zodat de eerste MBO voor deze stroom verder goed in uitvoering kan worden gebracht.

Nadat de inzameling van afgedankte voertuigen voor 5 jaar een forse daling kende, was er in 2017 terug een stijging en deze werd verder doorgezet in 2018 en 2019. De voornaamste reden van de relatief lage inzamelgraad is het ontbreken van een traceerbaarheid. Hierdoor kan men namelijk niet nagaan welke voertuigen als afgedankt moeten beschouwd worden en nog niet werden aangeboden bij de erkende centra zoals wettelijk verplicht. Door het ontbreken van een traceerbaarheid moeten andere maatregelen gezocht worden om de inzameling te stimuleren. Enerzijds richtte Febelauto de taskforce ENTRAVE op om samen met de betrokken partners de traceerbaarheid toch te bereiken. Anderzijds zetten Febelauto en de gewesten in op allerlei maatregelen om de inzameling te bevorderen.

Sinds 2015 gelden verstrengde verwerkingsdoelstellingen conform de Europese richtlijn. Er werden in 2016 en 2017 belangrijke stappen voorwaarts gezet in de recyclageresultaten. In 2018 en 2019 bleven de resultaten even hoog als in 2017. België komt tot een zeer mooi resultaat van 93% hergebruik en recyclage en 97% nuttige toepassing.

De OVAM voerde in 2018 en 2019 meer dan 200 controles uit. Hieruit blijkt dat het verwerken van afgedankte voertuigen zonder erkenning als centrum nog steeds veel voorkomt als overtreding. Verdere maatregelen worden ingezet om de overtreders sneller aan te pakken. Ook mogelijkheden tot samenwerking met Febelauto voor de handhaving zijn ingebed in de MBO en worden verder bekeken.

De Europese Commissie zal eind 2020 een Impact Assessment publiceren op basis waarvan in 2021 de Europese richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken wordt herzien.