

Sectorplan 11

Auto-afval

1 Achtergrondgegevens

1. Belangrijkste afvalstoffen	Autowrakken en autobanden
2. Belangrijkste bronnen	Huishoudens en bedrijven
3. Aanbod in 2000 (in Nederland)	410 kton
4. % nuttige toepassing in 2000	83%
5. % verwijdering in 2000	17%
6. Verwacht aanbod in 2006	420 kton
7. Verwacht aanbod in 2012	440 kton
8. Bijzondere kenmerken	Autowrakken zijn na afgifte gevaarlijk afval, tenzij ze geen vloeistoffen of gevaarlijke onderdelen bevatten. Euralcodes van subhoofdstuk 16.01

2 Afbakening sectorplan

In dit sectorplan is het beleid uitgewerkt voor auto-afval. Hieronder wordt verstaan:

- autowrakken en de daarin aanwezige materialen en onderdelen van personenauto's, lichte bedrijfsauto's en drie- en vierwielige bromfietsen. Het begrip 'autowrak' is omschreven in het Besluit beheer autowrakken en het Inrichtingen- en vergunningenbesluit.
- afgedankte autobanden van personenauto's, lichte bedrijfsauto's en aanhangwagens. Afgedankte autobanden ontstaan zowel bij demontage van autowrakken als bij onderhoud en reparatie van auto's en aanhangwagens.

Het verdient aanbeveling om voor het beheer van andere wrakken en banden aan te sluiten bij dit sectorplan. Dit sectorplan heeft geen betrekking op materialen en onderdelen van motorvoertuigen die vrijkomen bij onderhoud en reparatie, met uitzondering van autobanden. Hierop is het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer van toepassing.

In onderstaande tabel is aangegeven welke materialen en onderdelen van autowrakken ná demontage van autowrakken in andere sectorplannen aan de orde komen.

Voor deze stromen ...	... zie deze sectorplannen
• olie en oliefilters	23 oliehoudende afvalstoffen
• lpg-tanks, airbagmodules en aanspaninrichtingen voor veiligheidsgordels	16 explosieve afvalstoffen en drukhouders
• onderdelen van autowrakken van kunststof of metaal	19 kunststofafval
• PCB-bevattende apparaten	21 metaalafvalstoffen
• shredderafval dat ontstaat bij het shredderen van autowrakken	24 PCB-houdende afvalstoffen
• batterijen	25 shredderafval
• accu's	29 batterijen
• koel-, antivries- en ruitensproeiervloeistof en koudemiddelen	30 accu's
• kwikhoudende onderdelen	31 oplosmiddelen en koudemiddelen
	32 overige gevaarlijke afvalstoffen

3 Beleid

Het beleid voor auto-afval is gericht op het bevorderen van nuttige toepassing van de verschillende materialen en onderdelen van auto-afval, bij voorkeur in de vorm van product- en materiaalhergebruik.

3.1 Preventiemogelijkheden

De levensduur van auto's is de afgelopen jaren langer geworden, waardoor het aantal autowrakken is achtergebleven bij de verwachtingen. Het Besluit beheer autowrakken verbiedt het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen. Verder zijn producenten en importeurs van voertuigen op grond van dit besluit verplicht om preventieve maatregelen te nemen om het ontstaan of de verwijdering van auto-afval te voorkomen of te beperken.

De gemiddelde levensduur van banden is de afgelopen jaren afgenomen. De preventieactiviteiten bij autobanden zijn gericht op het vergroten van het bewustzijn bij consumenten voor het op spanning houden van banden en voor het profiel, zodat banden langer meegaan. Door een toename van goedkope importbanden stagneert de loopvlakvernieuwing van gebruikte autobanden.

3.2 Beheerkader

3.2.1 Autowrakken

Autowrakken afkomstig van huishoudens zijn van de gemeentelijke zorgplicht uitgezonderd, omdat de verantwoordelijkheid voor het beheer van autowrakken bij de producenten en importeurs van auto's ligt. Op grond van het Besluit beheer autowrakken zijn gemeenten verplicht om in de plaatselijke verordening regels op te nemen omtrent het overdragen van autowrakken, zijnde huishoudelijke afvalstoffen, aan een ander.

Autowrakken van particuliere huishoudens blijven een huishoudelijke afvalstof en worden pas aangeduid als een gevaarlijke afvalstof op het moment dat ze worden ingezameld of ingenomen. Autowrakken zijn na afgifte gevaarlijk afval, tenzij ze geen vloeistoffen of onderdelen bevatten die (op grond van de Eural) als gevaarlijk zijn aangemerkt.

De Europese Richtlijn betreffende autowrakken is in 2002 geïmplementeerd met het Besluit beheer autowrakken. Dit besluit verplicht producenten en importeurs van motorvoertuigen om preventieve maatregelen te nemen en om een inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken op te zetten, zodanig dat de laatste eigenaar zijn voertuig kosteloos kan afgeven aan een autodemontage-, garage- of schadeherstelbedrijf. Met het inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken moet in 2007 95% nuttige toepassing (inclusief producthergebruik) en 85% product- en materiaalhergebruik worden gerealiseerd.

Vanwege het ontbreken van verwerkingstechnieken waarmee deze doelstelling in 2007 kan worden gerealiseerd, wordt de datum verschoven naar 2015. De doelstelling wordt hiermee in lijn gebracht met de Europese doelstelling uit de Richtlijn over autowrakken (Brief met nummer 22 343, 30 300 XI, nr. 136). Tot 2015 geldt de doelstelling van 85% nuttige toepassing, waarvan minstens 80% materiaal- of productthergebruik.

Verder stelt het besluit voorwaarden aan inrichtingen voor het opslaan, be- en verwerken, vernietigen en overslaan van autowrakken. Door voorwaarden te stellen aan het demonteren van autowrakken wordt beoogd om de milieuprestaties van de autodemonteringsbedrijven te verbeteren en op een gelijk niveau te brengen. Deze voorschriften moeten opgenomen worden in de vergunningen van inrichtingen voor het opslaan, verwerken, vernietigen of overslaan van autowrakken, zoals autodemonteringsbedrijven, shredderinstallaties en schroothandelaren.

Inrichtingen die onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer vallen, mogen op grond van het Besluit beheer autowrakken geen autowrakken demonteren. Dit was voorheen wel mogelijk. Deze inrichtingen mogen maximaal 4 autowrakken aanwezig hebben, maar moeten deze zo snel mogelijk afvoeren naar een demontagebedrijf met een vergunning voor het demonteren van autowrakken. Het demonteren van autowrakken is alleen toegestaan met een provinciale vergunning. Wanneer een provinciale vergunning is verleend voor het demonteren van autowrakken aan een inrichting, valt deze inrichting niet (meer) onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer.

Het Besluit beheer autowrakken sluit aan bij het succesvolle inzamel- en verwerkingssysteem voor autowrakken dat in Nederland bestaat. Dit systeem is op vrijwillige basis opgezet door de Stichting Auto & Recycling, waarin de belangrijkste brancheorganisaties in de automobielsector vertegenwoordigd zijn. Deze stichting heeft Auto Recycling Nederland BV (ARN) opgericht. ARN sluit contracten met autodemonteringsbedrijven. Deze verplichten zich contractueel om autowrakken kosteloos in te nemen, te demonteren en te laten verwerken volgens de voorwaarden van ARN. Ongeveer 90% van deze autowrakken worden verwerkt door de circa 265 aan het ARN-systeem deelnemende autodemonteringsbedrijven. ARN verstrekt aan de autodemonteringsbedrijven afvalbeheerpremies (demontagevergoedingen) uit de afvalbeheerbijdragen die zijn afgedragen bij de eerste tenaamstelling van het kenteken.

3.2.2 Afgedankte autobanden

Het Besluit verwijdering personenwagenbanden verplicht producenten en importeurs van autobanden om zorg te dragen voor de inzameling en verwerking van afgedankte autobanden. De manier waarop bedrijven hiervoor zorg dragen moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister van VROM. Het Besluit verwijdering personenwagenbanden wordt vervangen door het Besluit beheer autobanden, waarvan het inwerking treden is voorzien eind 2003.

De producenten en importeurs van motorvoertuigen (verenigd in de RAI-vereniging) sluiten voor het beheer van autobanden die vrijkomen bij autowrakken aan bij het bestaande inzamel- en verwerkingssysteem voor autowrakken. Dat betekent dat de laatste eigenaar op het moment van afdanking van de auto, ook de aan de auto gemonteerde autobanden kosteloos af kan geven.

Voor het vervangen van autobanden hebben de producenten en importeurs van autobanden, verenigd in de Vereniging Band & Milieu (BEM), de afgelopen jaren gekozen voor een andere benadering, waarbij erkende bandeninzamelaars tegen een vergoeding autobanden inzamelen en voor verwerking aanbieden.

Het is de producenten en importeurs van autobanden de afgelopen jaren niet gelukt om de doelstellingen uit het Besluit verwijdering personenwagenbanden uit 1995 te realiseren. Er bestaat nog geen lekvrij inname- en verwerkingssysteem voor afgedankte autobanden.

Een ander belangrijk knelpunt bij het beheer van afgedankte autobanden is het illegaal dumpen en onbeheerd achterlaten van grote partijen afgedankte autobanden. De afgelopen jaren is het meerdere malen voorgekomen dat malafide inzamelaars autobanden hebben opgeslagen en onbeheerd hebben achtergelaten, nadat zij de autobanden tegen een vergoeding hadden ingezameld. Onterecht draaien de provincies en gemeenten op voor de organisatie en de financiering van de afvoer en verwerking van deze autobanden.

Het Besluit beheer autobanden zal handvatten bieden om de geschetste problematiek aan te pakken. Naar verwachting bevat het Besluit onder meer een om-niet regeling en een oud-voor-nieuw-regeling. Producenten en importeurs van autobanden moeten op basis hiervan een inname- en verwerkingssysteem voor autobanden opzetten. Met dit inname- en verwerkingssysteem moet ten minste 50% van het gewicht van afgedankte autobanden als materiaal worden hergebruikt. De producenten en importeurs van autobanden zullen de inname en verdere be- en verwerking van afgedankte autobanden moeten financieren. Elke laatste houder moet zijn gebruikte autobanden zonder kosten af kunnen geven bij de aanschaf van nieuwe autobanden. Hiermee wordt de prikkel voor het dumpen van en onbeheerd achterlaten van afgedankte autobanden weggenomen.

Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk productthergebruik (waaronder loopvlakvernieuwing) van afgedankte autobanden, en als dat niet mogelijk is, materiaalhergebruik.

3.3 Be- en verwerken

Op grond van het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen geldt een stortverbod voor autowrakken (categorie 16) en afgedankte autobanden (categorie 15).

4 Aspecten van vergunningverlening

Voor de algemeen geldende bepalingen bij vergunningverlening wordt verwezen naar 'Toelichting bij de sectorplannen'. Aanvullingen op en afwijkingen van deze algemene bepalingen zijn hierna gegeven.

4.1 Autowrakken

4.1.1 Inzamelen en opslaan

Ten aanzien van inzamelen en opslaan zijn geen afvalstroomspecifieke aspecten van vergunningverlening aan de orde.

4.1.2 Be- en verwerken

Minimumstandaard

- De minimumstandaard voor het be- en verwerken van autowrakken is demontage volgens de voorschriften van het Besluit beheer autowrakken.
- De materialen en onderdelen die gedemonteerd zijn, moeten vervolgens nuttig worden toegepast. Het resterende autowrak moet worden afgevoerd naar een shredder.

Overwegingen bij het vaststellen van de minimumstandaard

- De minimumstandaard verwijst naar de voorschriften uit het Besluit beheer autowrakken. In het Besluit is rekening gehouden met de haalbaarheid, kosten en milieueffecten van de voorschriften en met de consequenties ervan voor de in- en uitvoer van autowrakken.
- De minimumstandaard geldt voor alle autowrakken die in Nederland gedemonteerd worden, ongeacht de herkomst van deze autowrakken.
- Het niveau van verwerking dat in de minimumstandaard is vastgelegd is in lijn met de wijze waarop in de omringende landen autowrakken worden verwerkt of gaan verwerken.

4.2 Afgedankte autobanden

4.2.1 Inzamelen en opslaan

Gelet op de problemen die de afgelopen jaren zijn ontstaan met het illegaal dumpen en onbeheerd achterlaten van grote partijen afgedankte autobanden, wordt in afwijking van de algemeen geldende bepalingen bij vergunningverlening voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van afgedankte autobanden uitsluitend een vergunning verleend wanneer het betreffende bedrijf concrete afzetmogelijkheden heeft voor de totale hoeveelheid autobanden die wordt opgeslagen. In de aanvraag voor een vergunning moet de aanvrager motiveren dat het opslaan van de autobanden effectief en efficiënt is. De maximale opslagtermijn is één jaar. Verder wordt in de vergunningen opgenomen dat elke stagnatie in de afzet van de autobanden moet worden gemeld bij het bevoegd gezag.

4.2.2 Be- en verwerken

In een LCA-vergelijking⁶ tussen vormen van nuttige toepassing is loopvlakvernieuwing naar voren gekomen als techniek die uit oogpunt van milieu de voorkeur verdient bij verwerking van autobanden, gevolgd door materiaalhergebruik en daarna nuttige toepassing als brandstof. Loopvlakvernieuwing is echter niet voor alle autobanden technisch of economisch haalbaar.

Minimumstandaard

De minimumstandaard voor het be- en verwerken van afgedankte autobanden is nuttige toepassing.

Overwegingen bij het vaststellen van de minimumstandaard

- De wijze van verwerking conform de minimumstandaard sluit aan bij de huidige praktijk en is bedrijfszeker en kosteneffectief.
- De uit milieu-oogpunt meest gewenste beheerswijze is niet realiseerbaar voor alle afgedankte autobanden. Producthergebruik, waaronder loopvlakvernieuwing, is slechts voor een beperkt deel van de afgedankte autobanden mogelijk. Voor materiaalhergebruik ontbreekt voldoende verwerkingscapaciteit. De uit milieu-oogpunt meer gewenste technieken als loopvlakvernieuwing en materiaalhergebruik worden bevorderd door het Besluit beheer autobanden.
- Het in Nederland niet toestaan van nuttige toepassing van afgedankte autobanden als brandstof levert geen bijdrage aan het realiseren van een hoogwaardiger beheerswijze omdat afgedankte autobanden voor nuttige toepassing kunnen worden uitgevoerd.
- Het niveau van verwerking dat in de minimumstandaard is vastgelegd komt overeen met de gangbare wijze van verwerking in het buitenland.

5 In- en uitvoer

⁶ Milieuanalyse verwerkingsmethoden van kunststofonderdelen van afgedankte auto's; TNO 1996.

Het toetsingskader, de bezwaargronden en de bijbehorende procedures voor in- en uitvoer zijn opgenomen in hoofdstuk 12 van het beleidskader. De uitwerking voor auto-afval is hierna gegeven.

5.1 Verwijderen

Invoer van auto-afval voor storten wordt op basis van nationale zelfverzorging en/of omdat de overbrenging niet in overeenstemming is met nationale wettelijke bepalingen in beginsel niet toegestaan.

Uitvoer van auto-afval voor storten wordt op basis van nationale zelfverzorging in beginsel niet toegestaan.

Tegen invoer van auto-afval voor verbranden als vorm van verwijdering wordt in beginsel bezwaar gemaakt omdat, gelet op de aard van de afvalstoffen verbranden als vorm van verwijdering geen reële verwerkingsoptie is (wrakken) respectievelijk daar dit in strijd is met de Nederlandse minimumstandaard en als zodanig niet kan worden vergund aan een verwerker in Nederland (banden).

Voor autobanden wordt uitvoer voor verbranden als vorm van verwijdering in beginsel toegestaan. Voor andere stromen vallend onder dit sectorplan is, gelet op de aard van de afvalstoffen, verbranden als vorm van verwijdering geen reële verwerkingsoptie wordt uitvoer voor verbranden als vorm van verwijdering in beginsel niet toegestaan.

5.2 Nuttige toepassing

Autowrakken die zijn ontstaan van de vloeistoffen (droog wrak) en afgedankte autobanden worden aangemerkt als groene-lijst-afvalstof. Autowrakken met vloeistoffen (nat wrak) komen niet voor op één van de lijsten. Hiervoor moet bij in- en uitvoer voor nuttige toepassing de procedure voor rode-lijst-afvalstoffen worden gevolgd.

Tegen invoer van auto-afval voor nuttige toepassing wordt in beginsel geen bezwaar gemaakt wanneer de beoogde verwerking in lijn is met de Nederlandse minimumstandaard en als zodanig is vergund aan de beoogde verwerker.

In beginsel wordt geen bezwaar gemaakt tegen uitvoer voor nuttige toepassing.

5.3 Voorlopige verwijdering of voorlopige nuttige toepassing

Wordt auto-afval na overbrenging gedemonteerd, verkleind, gesorteerd of anderszins voorbehandeld, dan is in het algemeen sprake van voorlopige nuttige toepassing (R12/R13) of van voorlopige verwijdering (D13/D14/D15).

Tegen in- en uitvoer van auto-afval voor voorlopige verwijdering wordt in beginsel bezwaar gemaakt op grond van nationale zelfverzorging wanneer als vervolghandeling een deel van het overgebrachte afval wordt gestort.

Tegen invoer van auto-afval voor voorlopige nuttige toepassing wordt in beginsel geen bezwaar gemaakt wanneer de beoogde verwerking in lijn is met de Nederlandse minimumstandaard en als zodanig is vergund aan de beoogde verwerker.

Tegen uitvoer van auto-afval voor voorlopige nuttige toepassing wordt bezwaar gemaakt wanneer als vervolghandeling zoveel van het overgebrachte afval wordt gestort dat de mate van nuttige toepassing de overbrenging niet rechtvaardigt. Het toetsingskader hiervoor is paragraaf 12.4 beleidskader. Specifiek voor autobanden is hierbij het uitgangspunt dat iedere mate van het storten in beginsel te hoog is om de overbrenging te rechtvaardigen aangezien nuttige toepassing of verbranden als vorm van verwijdering mogelijk is.

Wanneer de kennisgeving onvoldoende gegevens bevat over de vervolghandeling(en) wordt in beginsel bezwaar gemaakt, zowel bij voorlopige nuttige toepassing als bij voorlopige verwijdering.

6 Monitoring

Het CBS en het RIVM monitoren jaarlijks de hoeveelheden autowrakken op basis van de gegevens van de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW). De producenten en importeurs van motorvoertuigen hebben ook een uitgebreid systeem van monitoring. Op grond van het Besluit beheer autowrakken moeten zij jaarlijks verslag doen aan de Minister van VROM, onder meer over het percentage nuttige toepassing van de op de markt gebrachte voertuigen.

De producenten en importeurs van autobanden moeten op grond van het Besluit beheer autobanden jaarlijks aan de Minister van VROM verslag doen over onder meer het percentage nuttige toepassing van de op de markt gebrachte autobanden.