

Sectorplan 51 Autowrakken

I Afbakening

Autowrakken zijn wrakken van personenauto's, lichte bedrijfsauto's (tot 3.500 kg) en drie- en vierwielige bromfietsen, inclusief de daarin aanwezige materialen, vloeistoffen en onderdelen.

Onderstaand - niet limitatief bedoeld - overzicht bevat afvalstoffen die overeenkomsten vertonen met de afvalstoffen in dit sectorplan, maar niet vallen onder dit sectorplan. Veel materialen of onderdelen van autowrakken die vrijkomen na demontage van autowrakken komen in andere sectorplannen aan de orde. Hetzelfde geldt voor de materialen, vloeistoffen en onderdelen van motorvoertuigen die vrijkomen bij onderhoud en reparatie.

Voor deze afvalstoffen

zie...

Batterijen, accu's	Sectorplan 13: Batterijen en accu's
Shredderafval dat ontstaat bij het shredderen van autowrakken	Sectorplan 27: Shredderafval
Airbagmodules en aanspaninrichtingen voor veiligheidsgordels	Sectorplan 48: Overig explosief afval
LPG-tanks	Sectorplan 50: LPG-tanks
Autobanden	Sectorplan 52: Autobanden
Oliefilters	Sectorplan 55: Oliefilters
Afgewerkte olie	Sectorplan 56: Afgewerkte olie
PCB-bevattende apparaten	Sectorplan 64: PCB-houdende afvalstoffen
Koel-, antivries- en ruitensproeiervloeistof	Sectorplan 67: Halogeenarme oplosmiddelen en glycolen
Koudemiddelen	Sectorplan 70: CFK's, HCFC's, HFK's en halonen
Kwikhoudende onderdelen	Sectorplan 82: Kwikhoudend afval

II Minimumstandaard voor verwerking

De minimumstandaard voor het be- en verwerken van autowrakken is demontage volgens de voorschriften van het Besluit beheer autowrakken. Voor gedemonteerde onderdelen en afgetapte vloeistoffen gelden de minimumstandaarden die in de betreffende sectorplannen (zie paragraaf I) zijn opgenomen. Het resterende autowrak moet worden afgevoerd naar een shredder.

III In- en uitvoer

Als autowrakken als Groene lijst-afvalstof kunnen worden aangemerkt, is de procedure voor (voorlopige) nuttige toepassing beschreven in [paragraaf 12.3](#) van het beleidskader.

Voor in- en uitvoer voor (voorlopige) verwijdering, en die gevallen waarin voor (voorlopige) nuttige toepassing sprake is van de procedure van voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming, zijn het toetsingskader, de bezwaargronden en de bijbehorende procedures opgenomen in hoofdstuk '[Toetsingskader in- en uitvoer](#)' van het beleidskader. De uitwerking voor autowrakken is:

(Voorlopige) verwijdering

In- en uitvoer voor (voorlopige) verwijdering is in beginsel niet toegestaan, omdat op grond van Richtlijn (EG) 2000/53 de afvalstof gedeeltelijk nuttig toegepast dient te worden.

(Voorlopige) nuttige toepassing

Uitvoer voor (voorlopige) nuttige toepassing is in beginsel toegestaan, tenzij uiteindelijk zoveel van de overgebrachte afvalstof wordt gestort dat de mate van nuttige toepassing de overbrenging niet rechtvaardigt. Het toetsingskader hiervoor is [paragraaf 12.6](#) van het beleidskader.

Invoer voor (voorlopige) nuttige toepassing is in beginsel toegestaan wanneer de verwerking in overeenstemming is met de Nederlandse minimumstandaard.

IV Achtergrond afbakening en omvang van de stroom

Algemene aspecten

Een nadere omschrijving van het begrip 'autowrak' is te vinden op de website van SenterNovem Uitvoering Afvalbeheer, [criteria voor afvalstof of niet-afvalstof](#).

Omvang afvalstof

De totale productie aan autowrakken in Nederland bedraagt ongeveer 240 kton (situatie 2006).

Euralcodes

Voor de feitelijke afbakening is paragraaf I van het sectorplan bepalend. De in onderstaand overzicht genoemde Euralcodes kunnen betrekking hebben op afval dat valt onder de reikwijdte van dit sectorplan. Deze opsomming is indicatief. Wanneer aard en/of herkomst van een afvalstof in overeenstemming zijn met paragraaf I van het sectorplan, is niet van belang of de voor de afvalstof gehanteerde Euralcode al dan niet in dit sectorplan of in andere sectorplannen wordt genoemd.

Indicatief overzicht van Euralcodes

160104; 160106

Een meer uitgebreide toelichting op de relatie tussen Euralcodes en de verschillende onderdelen van het LAP vindt u [hier](#). In de [Regeling integrale tekst Afvalstoffenlijst](#) treft u niet alleen de totale lijst met Euralcodes aan, maar tevens de manier waarop in concrete gevallen de van toepassing zijnde Euralcode moet worden bepaald. In artikel 4 van de [Regeling Europese afvalstoffenlijst](#) is uitgewerkt hoe moet worden omgegaan met zogenaamde complementaire categorieën, waarbij afhankelijk van de situatie soms een code moet worden gekozen voor gevaarlijk afval en in andere gevallen een code voor niet-gevaarlijk afval. Beide regelingen zijn nog eens verder uitgewerkt en toegelicht in de door VROM uitgegeven [Handreiking Eural](#).

Monitoring

De monitoring van autowrakken vindt jaarlijks plaats op basis van de Voertuigwrakkenstatistiek van het CBS, in combinatie met het jaarverslag van AutoRecycling Nederland. SenterNovem Uitvoering Afvalbeheer rapporteert jaarlijks over de [monitoring en de resultaten](#).

V Overwegingen bij de minimumstandaard

BREF

Bij het vaststellen van de minimumstandaard voor autowrakken zijn de in het kader van de [IPPC-richtlijn](#) opgestelde 'BBT-referentiedocumenten (BREFs)' betrokken. Deze documenten zijn in de [Regeling aanwijzing BBT-documenten](#) aangewezen als documenten waarmee rekening gehouden moet worden bij het bepalen van de BBT. Voor autowrakken zijn geen als BBT aangemerkte bepalingen gevonden over de wijze waarop deze afvalstof verwerkt moet worden. De IPPC-richtlijn en daarop gebaseerde BREF's hebben dan ook geen gevolgen voor de toelaatbaarheid van bepaalde methoden van verwerking zoals deze in de minimumstandaard wordt vastgelegd.

Hoogwaardigheid van verwerking

De minimumstandaard voor autowrakken sluit aan bij het streven naar het sluiten van kringlopen en het nuttig toepassen van afvalstoffen op een zo hoogwaardig mogelijke wijze en met zo min mogelijk verlies aan kwaliteit (zie ook het hoofdstuk '[Ketengericht afvalbeleid](#)' van het beleidskader). Verwerking van autowrakken volgens de minimumstandaard vermindert het gebruik van primaire grondstoffen, zonder dat bewerkingen van de reststoffen nodig zijn die grote negatieve gevolgen voor het milieu hebben. De minimumstandaard is daarom milieuhygiënisch gezien gewenst.

Relatie tot de praktijk in Nederland / uitvoerbaarheid / bedrijfszekerheid

De minimumstandaard sluit aan bij een bestaande wijze van verwerking en is daarmee uitvoerbaar en bedrijfszeker.

Relatie minimumstandaard en gebruikelijke verwerking in het buitenland

Het niveau van verwerking dat in de minimumstandaard is vastgelegd is gebaseerd op Europese regelgeving die ook in de ons omringende landen geldt. De minimumstandaard leidt daarom niet tot een ongelijk speelveld tussen Nederland en de omringende landen.

Kosteneffectiviteit

Verwerken van autowrakken volgens de minimumstandaard is algemeen aanvaard als haalbaar en kosteneffectief.

Specifieke aspecten / ontwikkelingen

In vergelijking tot LAP1 is de minimumstandaard niet gewijzigd.

De wijze waarop de verwerking volgens de minimumstandaard moet worden uitgevoerd en de maximale milieu-effecten die daarbij mogen optreden, zijn vastgelegd in het [Besluit beheer autowrakken](#). Dit is een extra waarborg dat verwerking volgens de minimumstandaard milieuhygiënisch verantwoord is.

VI Beleid en regelgeving

Preventie

De levensduur van auto's is de afgelopen jaren langer geworden, waardoor het aantal autowrakken is achtergebleven bij de verwachtingen. Zie verder onder 'Besluit beheer autowrakken'.

Besluit beheer autowrakken en Besluit beheer autobanden

Op de verwerking autowrakken is de [Europese Richtlijn Autowrakken](#) van toepassing. Deze Richtlijn is in 2002 geïmplementeerd in het [Besluit beheer autowrakken](#) en het [Besluit beheer autobanden](#).

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

Het Besluit beheer autowrakken verplicht producenten en importeurs van voertuigen preventieve maatregelen te nemen om het ontstaan of de verwijdering van autowrakken te voorkomen of te beperken. Ook moeten producenten en importeurs van motorvoertuigen een inname- en verwerkingssysteem voor autowrakken opzetten, waardoor dat de laatste eigenaar zijn voertuig kosteloos kan afgeven aan een autodemontage-, garage- of schadeherstelbedrijf. Tot slot verbiedt het besluit het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen.

Het Besluit sluit aan bij de wijze van inzamelen en verwerken van autowrakken in Nederland. Dit systeem is opgezet door de Stichting Auto & Recycling, waarin de belangrijkste brancheorganisaties in de automobielsector zijn vertegenwoordigd. Deze stichting heeft Auto Recycling Nederland BV (ARN) opgericht. ARN sluit contracten met autodemontagebedrijven. Deze verplichten zich 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 autodemontagebedrijven. ARN verstrekt aan de autodemontagebedrijven demontagevergoedingen uit de afvalbeheerbijdragen die zijn afgedragen bij de eerste tenaamstelling van het kenteken.

Met het innemen en verwerken van autowrakken moet vanaf 2015 95% nuttige toepassing (inclusief producthergebruik) en 85% product- en materiaalhergebruik worden gerealiseerd. Deze doelstelling is in overeenstemming met de Richtlijn autowrakken. Om deze doelstelling te halen ontwikkelt de ARN een zogenaamde installatie voor post-shredder-techniek. Tot 2015 geldt de doelstelling van 85% nuttige toepassing, waarvan minstens 80% product- of materiaalhergebruik.

Verder stelt het Besluit voorwaarden aan inrichtingen voor het op- en overslaan, be- en verwerken en vernietigen van autowrakken om de milieuprestaties van de autodemontagebedrijven te verbeteren en op een onderling gelijk niveau te brengen. Deze voorschriften moeten opgenomen worden in de vergunningen voor het op- en overslaan, be- en verwerken en vernietigen van 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 over het overdragen van autowrakken. 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 een gevaarlijke afvalstof zijn aangemerkt.

Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer

Inrichtingen die onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer ([Activiteitenbesluit](#)) vallen, mogen op grond van het Besluit beheer autowrakken geen autowrakken demonteren. Deze inrichtingen mogen maximaal 4 autowrakken aanwezig hebben, maar moeten deze zo snel mogelijk afvoeren naar een demontagebedrijf. Het demonteren van autowrakken is alleen toegestaan met een provinciale vergunning. Wanneer een vergunning is verleend, valt deze inrichting niet (meer) onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer, met uitzondering van een beperkt aantal activiteiten die geen direct verband hebben met het demontageproces.

Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen

In het [Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen](#) is bepaald dat het storten van autowrakken niet is toegestaan (categorie 16).

VII Achtergronden bij in- en uitvoer

Indeling op basis van Groene lijst van afvalstoffen

Hieronder is een indicatief overzicht gegeven van codes van de Groene lijst van afvalstoffen (bijlage III van [Verordening \(EG\) 1013/2006](#)) die voor afvalstoffen van dit sectorplan aan de orde kunnen zijn. De codes zijn ontleend uit de bijlagen van het [Verdrag van Bazel](#) en het [OESO-besluit](#).

Als een code van de Groene lijst van afvalstoffen van toepassing is, hoeft voor de overbrenging van die afvalstoffen de procedure van voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming niet te worden gevolgd, mits de afvalstoffen worden overgebracht:

- voor nuttige toepassing, én
- tussen landen die partij zijn bij het OESO-besluit, óf
- naar een niet-OESO-land dat op grond van [Verordening \(EG\) 1418/2007](#) heeft aangegeven deze afvalstoffen te willen ontvangen zonder voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming.

Bij de overbrenging moet wel informatie aanwezig zijn als bedoeld in artikel 18 van Verordening (EG) 1013/2006 (een ingevuld formulier uit bijlage VII). De procedure is nader beschreven in '[Toetsingskader in- en uitvoer](#)' van het beleidskader.

Als in Verordening (EG) 1418/2007 voor de overbrenging van afvalstoffen van de Groene lijst is aangegeven dat voor de overbrenging van die afvalstoffen de procedure van voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming moet worden gevolgd, dan is deze procedure vereist. De procedure is beschreven in hoofdstuk '[Toetsingskader in- en uitvoer](#)' van het beleidskader.

Indicatief overzicht van codes op basis van de Groene lijst

Codes op basis van bijlage IX van het Verdrag van Bazel	B1250
---	-------

Code B1250 is van toepassing op autowrakken die geen vloeistoffen of andere gevaarlijke onderdelen bevatten. Als er wel vloeistoffen of andere gevaarlijke onderdelen aanwezig zijn, dan is er geen code van de Groene lijst of Oranje lijst (bijlage IV van Verordening (EG) 1013/2006) voor afvalstoffen van dit sectorplan vermeld. Voor overbrenging van autowrakken die niet op de Groene lijst zijn ingedeeld moet altijd de procedure van voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming worden gevolgd. Deze procedure staat beschreven in '[Toetsingskader in- en uitvoer](#)' van het beleidskader.

Vermeld de code van de Groene lijst altijd bij kennisgevingen.