

Reactie Stichting Auto Recycling/ARN op

Proposal for a Regulation on circularity requirements for vehicle design and on management of end- of-life vehicles

Plaats

Breukelen

Datum

1 december 2023

Algemeen

Een doorwrocht stuk waarin veel ambitie wordt toegevoegd bovenop de huidige richtlijn. Het zal echt een grote stap vergen om in Nederland alle actoren hieraan te laten voldoen. Dat zal voor andere landen dus niet eenvoudiger zijn. Wat hiernaast opvalt is het verschil tussen de impact van de maatregelen: het boven water krijgen van de missende voertuigen levert 30% meer juist verwerkte voertuigen op in Europa. Op dat vlak is in dit voorstel nagedacht over betere definities van een autowrak, betere regels rondom export en toezicht daarop, meer data-uitwisseling tussen lidstaten en registratie autoriteiten. Wat we echter nog missen zijn duidelijker regels rondom een andere vluchtroute voor voertuigen. In sommige lidstaten kunnen voertuigen ongelimiteerd geschorst worden, waarmee voertuigen ook (definitief) van de radar verdwijnen. De impact hiervan is in onze ogen heel groot. De impact van andere maatregelen is in dit perspectief bezien relatief klein.

Hoe kan in dit voorstel ook invulling gegeven worden aan het indammen van ongelimiteerd schorsen van voertuigen, zodat deze lekstroom ook wordt voorkomen?

Uitbreiding van de scope

De uitbreiding van de scope omvat een groot aantal nieuwe voertuigcategorieën. Wat opvalt is dat de voertuig categorieën L1e- en de L2e (twee- en driewielige bromfietsen) niet zijn opgenomen in dit voorstel. Gezien het aantal voertuigen van deze categorieën op de Nederlandse weg in vergelijking met bijvoorbeeld de L5 categorie rijst de vraag: waarom zijn beide genoemde categorieën niet opgenomen? Onder de voertuigcategorie O vallen ook caravans en aanhangers waar de milieu impact, maar ook de voorgestelde maatregelen (depolutie en inname) minimaal zal zijn. De bestaande ATF's zijn niet toegerust en lijken ook niet bereid om deze 'wezenvreemde' groep 'erbij' te nemen. Wij pleiten ervoor om voor de O categorie, nog meer dan N2 en N3, eerst verder onderzoek te doen.

Vragen en reactie met verwijzing naar pagina's:

(In groen steeds een korte samenvatting van het betreffende artikel, om de leesbaarheid te vergroten)

Explanatory Memorandum: 3. Results of ex-post evaluations, stakeholder consultations and impact assessments, 'Cover more vehicles' pagina 12:

De voorkeursoptie is een gefaseerde aanpak om geleidelijk meer voertuigen onder de nieuwe EU-regels te laten vallen door fabrikanten te verplichten informatie te verstrekken over de samenstelling van hun voertuigen.(..) De kosten van de voorkeursoptie worden geraamd op 66 euro per op de markt gebracht voertuig in 2035.

- Hoe zijn de kosten van de 'preferred option' van EUR66 per voertuig op de markt geplaatst tot stand gekomen/berekend? De manier van aanpak binnen de verschillende EU landen scheelt nogal, een bedrag is sowieso een gemiddelde. Wij pleiten ervoor om geen bedragen te noemen, omdat dit per lidstaat vooral in de behandeling van het autowrak sterk zal verschillen. Deze bedragen zullen later een eigen leven gaan leiden.
- 'Member states authorities are expected to face limited costs associated with monitoring and enforcing': Hoe moeten we dit interpreteren? De rol van de overheid in het controleren

van bedrijven in de autorecyclingsketen en producenten wordt zeker niet kleiner. De impact op de handhaving is groot. Het risico bestaat dat handhavende instanties later op basis van deze tekst hun activiteiten juist gaan beperken. Wij pleiten ervoor om deze tekst aan te passen of te verwijderen.

Pagina 13:

Consumenten kunnen te maken krijgen met een stijging van de prijzen van nieuwe voertuigen met ongeveer 39 euro per voertuig, en met lagere prijzen (met 12 euro per voertuig) bij de verkoop van tweedehands auto's als gevolg van de daling van de export.

- *'Consumers may face an increase in new vehicles of approximately EUR 39 per vehicle' Hoe is dit berekend? Ook hier geldt dat er nogal verschillend gewerkt wordt in de EU. Wij pleiten ervoor om geen bedragen te noemen, omdat dit per lidstaat sterk zal verschillen gaan de genoemde bedragen leiden tot discussies. Deze bedragen zullen later een eigen leven gaan leiden.*

Pagina 25 onder (18)

Om het circulaire karakter van de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en geproduceerd met gerecyclede materialen in plaats van primaire grondstoffen.(...) De eisen gelden voor alle fabrikanten die voertuigen op de markt van de Unie willen brengen, ongeacht waar ze gevestigd zijn. Gezien het belang van wereldwijde waardeketens in de automobielsector moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.

- *'Acknowledging the importance of global value chains in the automotive sector, the Regulation should allow for sourcing the secondary raw materials form outside the Union'*
Op pagina 5 wordt aangegeven dat deze Proposal een aantal key problems moet oplossen voor de huidige markt. Onder andere (onder ii) *underdeveloped EU market for secondary raw materials* en iii) *barriers to the functioning of recycling markets*) het laten functioneren van de recyclingmarkt in Europa/Nederland. In het voorstel lezen we niet hoe de EU/lidstaten de markt voor secondary raw materials helpen te ondersteunen en op te bouwen. De wereld blijft de bron voor gerecycled materiaal zoals op pagina 25 vermeld. We missen maatregelen. Wij pleiten voor maatregelen die de Europese recyclingindustrie hierin een beter concurrerende positie laten verwerven.

Pagina 27 onder (26)/ Artikel 4 lid 3

Om ervoor te zorgen dat fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen maatregelen nemen om te waarborgen dat zij aan de circulariteitsvereisten van deze verordening voldoen, en om hen aan te moedigen de circulariteit te verbeteren van de voertuigtypen die zij in de handel brengen, moeten zij voor elk nieuw type een uitgebreide circulariteitsstrategie opstellen en aan de typegoedkeuringsinstantie verstrekken.

- *'This strategy should be base on proven technologies, which are available or in development at the time of applying for the vehicle type approval'.* De mate waarin technologieën in voldoende capaciteit beschikbaar zijn kan verschillen per lidstaat. Het risico bestaat dat fabrikanten bijvoorbeeld in Nederland bewijs gaan ophalen waaruit blijkt dat met geavanceerde processen recycling wel degelijk mogelijk is, terwijl dat in andere landen nog niet het geval is. Wij pleiten ervoor om het waarborgen van voldoende capaciteit van recyclingtechnologieën mee te nemen in het in Artikel 4 lid 3 aangekondigde implementing act voor verificatie.

Pagina 44 Artikel 3 Definitions

(15) erkende verwerker": inrichting of onderneming die overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG en deze verordening gemachtigd is om afgedankte voertuigen in te zamelen en te verwerken;

(16) verwerking": elke activiteit na de afgifte van het autowrak aan een inrichting voor verwijdering van verontreinigende stoffen, demontage, verdichting, knippen, shredding, nuttige toepassing of voorbereiding voor verwijdering van het shredderafval, en elke andere handeling voor nuttige toepassing of verwijdering van het autowrak en de onderdelen, componenten en materialen daarvan;

- (15) en (16) Wij pleiten ervoor om een onderscheid te maken in verantwoordelijkheid binnen de behandeling van een autowrak. In de definitie vallen alle activiteiten nu onder 1 verantwoordelijkheid waar dit in veel gevallen door verschillende actoren in de markt wordt uitgevoerd. Deze actoren hebben ook een totaal verschillende marktorientatie. Het onderscheid zou als volgt gemaakt kunnen worden:

- o Authorised treatment facility: alle activiteiten (depolutie, dismantling, compacting) waarbij het voertuig nog herkenbaar en identificeerbaar blijft tot het moment van shredden
- o Authorised shredding facility: de activiteiten na welke de identificeerbaarheid van het individuele voertuig verdwijnt door shredden van het voertuig

De reden van dit onderscheid is om het voertuig gedurende de keten te kunnen blijven monitoren tot het moment van shredden, dit is vooral van belang als de activiteiten door verschillende partijen in de keten worden uitgevoerd. Het certificate of destruction kan dan mogelijk door de erkende shredder worden uitgegeven, of althans wanneer een voertuig naar de shredder gaat. Daarmee wordt mogelijk hergebruik van het voertuig niet geblokkeerd (te goed om te slopen).

- (16) in de Treatment definitie wordt ook het knippen nog genoemd (shearing), voor M1 en N1 voertuig: wij pleiten ervoor om knippen te verbieden als demonteren en shredden niet op 1 locatie plaatsvindt, dit om herkenbaarheid en identificeerbaarheid van het autowrak te waarborgen
- (17) 'shredding' Toevoegen aan de definitie: 'in order to separate metals from non-metals'
- Definitie van fabrikant ontbreekt, fabrikant wordt meerdere malen genoemd met verplichtingen. Wij pleiten ervoor om hiervoor ook een definitie op te nemen, waar mogelijk in lijn met de typegoedkeuringsregelgeving. s
- (35) economic operators: hier worden wel insurance companies genoemd, maar ze worden nergens in het verdere voorstel genoemd qua verantwoordelijkheid.
- Insurance companies hebben een sleutelrol in het behandelen van schade- en total loss voertuigen. Wij pleiten ervoor om de afgifte van technisch total loss voertuigen (door insurance companies) alleen toe te staan aan gecertificeerde ATF's. Van economisch total loss voertuigen zou de historie van het voertuig behouden moeten blijven bij export van het voertuig en herregistratie van het voertuig in een andere lidstaat, dat is nu niet het geval.

Pagina 59 Artikel 20 (a)

Artikel 20 geeft aan welke kosten in verband met het beheer van afgedankte voertuigen door financiële bijdragen van producenten moeten worden gedekt.

- Dit artikel kan leiden tot onduidelijk, na een nadere toelichting door de commissie aan STIBA/EGARA blijkt dit te gaan om negatieve kosten per afvalstroom en niet een negatieve waardeestroom ten opzichte van alle opbrengsten en kosten van het volledige autowrak. Dat is nu onvoldoende duidelijk omschreven -> Wij pleiten ervoor om dit beter- en scherper te

omschrijven zodat hier geen verschillende interpretaties aan kunnen worden gegeven of discussie over kan ontstaan. Daarnaast pleiten wij ervoor om ook kostencalculatiemethodiek per lidstaat daarin mee te nemen, deze kan per lidstaat flink verschillen, afhankelijk van beschikbare technieken, economische- en geografische omstandigheden.

- Verder pleiten wij ervoor om te toe voegen dat deze kostencalculaties op basis van gezonde bedrijfsvoering moeten gelden, bijvoorbeeld op basis van representatieve benchmarks, die overigens per land kunnen verschillen.

Pagina 60 Artikel 21 Fee modulation

In artikel 21 worden geharmoniseerde criteria voor de differentiëring van deze vergoedingen vastgesteld.

- Wij zijn tegen het werken met gedifferentieerde tarieven voor de recyclingbijdrage op basis van de genoemde indicatoren, om de volgende redenen:
 - o De recyclingbijdrage (Fee) inzetten als prikkel is wezenvreemd. Het bedrag is dusdanig laag dat dit niet in verhouding staat tot de vele andere prikkels. En is te laag als prikkel om koper te bewegen tot duurzamer aankoop.
 - o Zeer complex en eigenlijk niet -of heel duur- uitvoerbaar
 - o Voertuig gaan 20 jaar mee, hoe dit in te schatten bij het op de markt plaatsen?
 - o Discussie op basis van ingewikkelde theoretische calculaties met producenten over hoogte bijdrage
 - o Onnavolgbaar voor de autobezitter

Pagina 60 Artikel 22 Cost allocation

Artikel 22 bevat regels voor het mechanisme voor de toerekening van de kosten van voertuigen die in een andere lidstaat autowrakken worden. Het artikel machtigt de Commissie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot gedetailleerde regels voor de toepassing van de criteria voor de differentiatie van vergoedingen en voor het mechanisme voor de kostentoewijzing van grensoverschrijdende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

- Kosten in Nederland betalen van elders in Europa verwerkte autowrakken: Het is op zich logisch dat er een verrekening plaatsvindt bij import en export. Wij vinden dit geen werkbaar voorstel:
 - o Hoe kostenverschillen van behandeling van autowrakken in landen elders te voorspellen in de hoogte van je fee? Kosten zullen per land zeer verschillend zijn.
 - o Wat te doen met landen waar veel nieuwe auto's worden verkocht, maar weinig van oorspronkelijke voertuigen worden verwerkt? Idem andersom, hoe dit te financieren en te voorspellen?
 - o Hoge administratieve kosten om dit bij te houden
 - o Communicatie tussen kentekensystemen landen EU moet dan op orde zijn, dat is het nu niet

Een alternatief hiervoor zou de wijze waarop dit in NL is georganiseerd (al 30 jaar) kunnen zijn. Jaarlijks wordt een recyclingbijdrage vastgesteld op basis van de in dat jaar te verwachten kosten. Van de inkomsten worden de kosten in dat jaar betaald. Er is geen grote reservering of fonds noodzakelijk en er zijn ook geen problemen doordat in de tijd technieken en regelgeving veranderd zijn, die mogelijk ook gevolgen hebben voor de verwerkingskosten van een voertuig. Wij pleiten voor een verplicht omslagstelsel met budgetcalculatie voor verwachte kosten per jaar.

Pagina 62 Artikel 23 lid 2. (c)

Artikel 23 legt producenten de verplichting op inzamelingssystemen voor autowrakken op te zetten en daaraan deel te nemen en bevat de eisen waaraan deze systemen moeten voldoen. Het verplicht de lidstaten ook ervoor te zorgen dat deze systemen naar behoren functioneren.

- 'Ensure collection of waste parts from repairs of vehicles'. Zoals wij het nu begrijpen staat hier dat de producenten ook verantwoordelijk worden voor al het garage/schadeafval in de gebruiksfase van een voertuig. Dit is onlogisch en onevenredig duur:
 -
 - o De markt organiseert dit nu zelf al en functioneert prima op dit gebied
 - o De producenten van onderdelen voor reparatie zijn vaak niet dezelfde als de producenten/importeurs van voertuigen. Hoe gaat financiering hiervoor lopen, gaan parts producenten dan ook een producentenverantwoordelijkheid krijgen?
 - o Hoe om te gaan met materialen met een positieve waarde?
- Het argument dat dit in de huidige richtlijn al stond betekent nog niet vanzelfsprekend dat dit een goed idee was of is. In Nederland is dit niet zo doorgevoerd. Wij pleiten ervoor om dit punt goed te heroverwegen.

Pagina 62 Artikel 23 lid 4. (c)

- Collection points moet niet groter worden dan 8 voertuigen (truck vol). Noodzaak om autowrakken op collection points 1 jaar er laten staan is onnodig met een goed werkend netwerk van ATF's. Wij pleiten ervoor om dit punt hierop aan te passen.

Pagina 62 Artikel 24 lid 2.

Artikel 24 voert de verplichting in om alle afgedankte voertuigen bij erkende verwerkers af te leveren.

- Authorised Treatment Facility mag kosten voor inname in rekening brengen als er essentiële vehicle parts missen. Wat zijn 'essential vehicle parts'? Omschrijving ervan is noodzakelijk om onnodige discussie tussen laatste eigenaar en ATF te voorkomen. Consument mag dan zelf de batterij eruit halen?
- Betekent essential parts dat het voertuig rijdend over de weg naar de ATF gebracht moet kunnen worden? Met andere woorden voor het ophalen van autowrakken mogen kosten voor in rekening gebracht worden?.
- Wij pleiten ervoor dat het demonteren van een elektrische batterij uit een auto(wrak) alleen maar mag gebeuren door opgeleide en getrainde bedrijven. De gevaren hiervoor lijken op basis van het huidige artikel nogal gebagatelliseerd te worden. Het kan echt niet zo zijn dat een laatste eigenaar dit zelf kan gaan doen.

Pagina 63 Artikel 27

Artikel 27 beschrijft de verplichtingen van erkende verwerkingsinstallaties met betrekking tot de specifieke maatregelen die nodig zijn om voertuigen naar behoren te verwerken.

- De verplichtingen voor ATF's worden in dit artikel ruimer dan de huidige verplichtingen onder de autowrakkenrichtlijn. De implementatie ervan in verschillende lidstaten ligt nog ver uit elkaar. Hoe gaan landen en ATF's binnen die landen de inhaalslag maken? Met andere woorden: Wij pleiten ervoor om goed te blijven kijken hoe het verschil tussen landen niet nog groter wordt dan het nu al is. Specifiek geldt voor Nederland dat de nu al magere handhavingcapaciteit echt onvoldoende is om de markt hieraan te laten voldoen. Wij pleiten er daarom ook voor dat er voor ATF's naast een vergunningenstelsel ook een periodeik te auditeren kwaliteitssysteem wordt voorgeschreven.

Pagina 64 Artikel 28

Artikel 28 bevat de algemene voorschriften voor de shredding van autowrakken. Het verbiedt ook het mengen van autowrakken en onderdelen, componenten en materialen daarvan met verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur.

- 2.(b): Wat te doen met deze autowrakken (als je ze niet mag aannemen)? Zo creëer je illegale omwegen.
- Autowrakken mogen niet gemixt geshred worden met verpakkingen en elektrische en elektronische apparaten. Wij pleiten ervoor om dit te verduidelijken in: Autowrakken moeten apart worden geshred en het ASR moet apart van ander shredderresidu (eventueel) vervoerd en verwerkt worden. Denk aan bijvoorbeeld plastics, dat als de afvoer en verwerking van ASR niet separaat is gebeurd een aantoonbare closed loop onmogelijk is, daarnaast is aantoonbaarheid recyclingpercentage van specifiek plasticstromen uit auto's niet te realiseren.

Pagina 66 Artikel 3

- De eisen die gesteld worden aan 'removed parts and components' zullen ook moeten gaan gelden voor verkopers op online platforms. Online platforms zullen controlemechanismes moeten instellen om professionele verkopers van parts hierop te kunnen aanspreken.

Pagina 66 Artikel 33

Artikel 33 stelt dat lidstaten stimuleringsmaatregelen moeten aannemen om hergebruik, revisie en vernieuwing van onderdelen en componenten te bevorderen.

- Reuse stimuleren door demontage onderdelen bij daarvoor vergunde bedrijven (ATF's). Wij pleiten ervoor dat de laatste eigenaar het voertuig dan wel compleet moet aanleveren bij de ATF (dus inclusief de essential parts; zie Artikel 24 lid 2.) om de business case voor een ATF te waarborgen. Indien dit niet gebeurt dan kan de inkoopprijs daarop aangepast worden.

Pagina 71/72 Artikel 45

Artikel 44 heeft betrekking op de samenwerking tussen de autoriteiten en de uitwisseling van douanegegevens en artikel 45 geeft aan welk elektronisch systeem hiervoor moet worden gebruikt.

- Welke eisen worden aan nationale systemen gesteld om dit werkend te krijgen, de verschillen per land zijn nu groot. Uniform systeem helpt bij implementatie hiervan.
- Het voorstel om uit te sluiten de MOVE-Hub en niet EUCARIS te gebruiken leidt wellicht tot hogere kosten en langere implementatietijden. Van alle bestaande platformen is EUCARIS momenteel het enige platform in Europa dat gebruikt wordt door alle voertuigregistratie-autoriteiten en het enige platform dat alle nationale voertuigregisters in Europa verbindt. EUCARIS voorziet al in het uitwisselen van (technische) voertuig(status)gegevens, in de uitwisseling van het certificaat van vernietiging en in het berichtenverkeer voor de uitwisseling van CVO's (Certificaat van Overeenstemming) met fabrikanten. Deze bestaande uitwisseling van CVO's is een veelbelovend startpunt om uit te breiden met voertuiginformatie over de identiteit van onderdelen en batterijen. Ook de douane is in een aantal lidstaten zo al verbonden met de rest van Europa. Het zou goed zijn als de EC in gesprek gaat met de lidstaten over de al bestaande mogelijkheden ter voorkoming van hogere kosten en langere implementatietijden.

Pagina 73 Artikel 46 lid 3.

Artikel 46 verplicht de lidstaten tot geregelde inspecties van erkende verwerkers, reparatie- en onderhoudsbedrijven en andere inrichtingen en marktdeelnemers die afgedankte voertuigen kunnen verwerken.

- Hoe vaak moet de lidstaat dergelijke inspecties op export uitvoeren?

- Een doelstelling van inspecties bij tenminste 10% van de bedrijven in de keten is erg laag, ook is een kwantitatieve doelstelling van het aantal inspecties niet doelmatig. Wij pleiten ervoor om veel meer te sturen op risicogericht handhaven in combinatie met kennisuitwisseling met andere PRO's die de bedrijven vaak ook al bezoeken. Ook zouden bedrijven die gecertificeerd zijn door onafhankelijke instanties minder toezicht last nodig hebben. Wij pleiten er daarom ook voor dat er voor ATF's naast een vergunningenstelsel ook een periodiek te auditeren kwaliteitssysteem wordt voorgeschreven.

Artikel 31 lid 3: veiligheidscomponenten:

Artikel 31 beschrijft de verplichtingen met betrekking tot verwijderde onderdelen en componenten om te beoordelen of ze geschikt zijn voor hergebruik, herfabricage, renovatie, recycling of andere verwerkingshandelingen en hoe ze moeten worden geëtiketteerd. Het bevat ook een lijst van onderdelen die niet mogen worden hergebruikt, gereviseerd of gereviseerd.

- Wij pleiten ervoor om onderdelen en componenten die na objectieve beoordelingscriteria (nog te ontwikkelen) nog veilig her te gebruiken zijn ook voor hergebruik ingezet moeten kunnen worden. ATF's zouden door middel van onafhankelijke auditsystemen moeten kunnen aantonen dat onderdelen zijn beoordeeld.

ANNEXES

Annex VII PART F lid 5.

- Glas moet worden verwijderd en gerecycled. Wij pleiten voor goede definities van een 'equivalent quality', waarbij duidelijk moet zijn wat de criteria zijn om gelijkwaardige kwaliteit te beoordelen.