Startnota MBO afgedankte voertuigen

Met deze startnota wil het Vlaamse Gewest de betrokken partijen op de hoogte brengen van het initiatief om een nieuwe milieubeleidsovereenkomst (MBO) voor afgedankte voertuigen te onderhandelen met de sector. Deze startnota vormt het startpunt van de onderhandelingen en schetst de belangrijkste doelstellingen van het Vlaamse Gewest. De startnota is ook een uitnodiging aan de betrokken partijen om hun visie of opmerkingen kenbaar te maken.

1 Situering

1.1 Wetgevend kader

1.1.1 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.
  - 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.

1.1.2 Vlaamse regelgeving

De Vlaamse wetgeving inzake afgedankte voertuigen is hoofdzakelijk vastgelegd in onderafdeling 3.4.2 en 5.2.4 van het VLAREMA (besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2012 tot vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen).

Onderafdeling 3.4.2 van het VLAREMA bepaalt de aanvaardingsplicht en daarbij horende verplichtingen voor afgedankte voertuigen. Onderafdeling 5.2.4 van het VLAREMA bevat de verdere bepalingen wanneer voertuigen afgedankt zijn te beschouwen, wanneer ze moeten ingeleverd worden bij een erkend centrum en de erkenningsplicht als centrum met bijhorende procedures en taken.

De MBO geeft wettelijke invulling aan de aanvaardingsplicht die voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid geldt voor afgedankte voertuigen. De huidige MBO is de derde opeenvolgende MBO voor afgedankte voertuigen. De eerste MBO voor afgedankte voertuigen dateert van 1999. De MBO's werden telkens afgesloten voor een periode van 5 jaar. De huidige MBO loopt af op 31 juli 2016.

2 Motivering van de instrumentkeuze

De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid met een aanvaardingsplicht die wordt uitgevoerd met een MBO voor afgedankte voertuigen vloeit voort uit de Europese richtlijn en heeft haar performantie in het Vlaamse Gewest bewezen. De behaalde resultaten van de Belgische beheersorganismen behoren tot de beste in Europa. Dit is zeker ook het geval voor de MBO afgedankte voertuigen.

Er bestaat ook een ruim maatschappelijk draagvlak. Dit blijkt onder andere uit de evaluatieverslagen die de Vlaamse Regering tweejaarlijks voorlegt aan het Vlaams Parlement alsook uit de opmerkingen van diverse actoren (o.a. Minaraad, Febem, Interafval) die werden geformuleerd in de goedkeuringsprocedure van vorige en andere MBO's.

Bovendien is de sector vragende partij om een MBO af te sluiten voor de invulling van de verplichtingen van de aanvaardingsplicht.

3 Doelstellingen en krachtlijnen

De evaluatie van de huidige MBO en de SWOT-analyse geven aan dat de regelingen van de MBO over het algemeen zeer goed werken en de teksten grotendeels kunnen behouden blijven voor de nieuw te onderhandelen MBO.

De evaluatie van de huidige MBO en de SWOT-analyse geven daarnaast een aantal nodige wijzigingen of aanvullingen. De belangrijkste heeft betrekking op het bereiken van verbeteringen in het aantal verwerkte afgedankte voertuigen (zie hoofdstuk 3.4). Daarnaast is ook het uitwerken van mogelijke ondersteuning door de sector om de handhaving van het nog steeds te hoog aantal verwerkers zonder erkenning als centrum uit te breiden met overgang tot ambtshalve verwijdering en sanering van deze sites (zie hoofdstuk 3.7) een belangrijke verbetering.

Ten slotte zijn meerdere optimalisaties en bijkomende maatregelen ter realisatie van een doorgedreven, duurzaam materialenbeleid opportuun.

In de volgende hoofdstukken komen deze zaken per thema aan bod.

3.1 Scope

De scope zal dezelfde als de huidige MBO zijn. De overeenkomst zal namelijk van toepassing zijn voor voertuigen en afgedankte voertuigen (personenwagens en lichte bestelwagens van categorie M1 en N1), hun onderdelen, vloeistoffen en hun materialen inbegrepen.

Voor de batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische auto's (personenwagens en lichte bestelwagens) onderhandelen de voertuigproducenten een aparte MBO. Deze zijn dan ook het enige onderdeel van de (afgedankte) voertuigen dat niet tot de scope van deze MBO behoort.

3.2 Preventie

Preventie is een belangrijk aspect bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen. De internationale moederhuizen van de voertuigproducenten beslissen hierover. De impact van de Belgische voertuiginvoerders/producenten hierop is klein. De Belgische voertuigproducenten organiseren tweejaarlijks een zogenaamde ecotour op het autosalon waarop de verantwoordelijken van de regionale overheden mondeling de belangrijkste aspecten over preventie bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen krijgen toegelicht.

Daarnaast zijn in het kader van de huidige MBO preventiemaatregelen op Belgisch niveau opgenomen in het beheersplan van Febelauto. Het preventieplan bevat onder meer de organisatie van een forum voor design for recycling, een aparte webpagina op de website van Febelauto met de genomen acties door de voertuigproducenten en het stimuleren van hergebruik van componenten door oplijsting van vormingen, specifieke toestellen en hun leveranciers. De OVAM keurde het preventieplan van de huidige MBO goed, maar uitvoering en rapportage door het beheersorganisme ontbreekt momenteel.

De onderhandelingen voor de nieuwe MBO zullen gevoerd worden om toch te komen tot realisatie en rapportage van deze preventiemaatregelen.

3.3 Hergebruik

De gemiddelde leeftijd van een voertuig is toegenomen van minder dan 13 jaar in 2001 tot 15,4 jaar in 2015. Voertuigen worden dus langer gebruikt.

Hergebruik van onderdelen steeg lichtjes de laatste jaren tot 17% in 2015. Hergebruik van onderdelen kenmerkt zich in België deels door zeer lokale handel gebaseerd op kennis en ervaring, maar ook deels door in- en export van nieuwe en tweedehands onderdelen en afgedankte voertuigen. Er is weinig tot geen databeheer. Ook uniforme bestelsystemen, leveringsvoorwaarden of garantiebepalingen zijn weinig gangbaar.

Het realiseren van deze randvoorwaarden kunnen de nodige professionalisering en efficiëntie van het hergebruik ten goede komen. 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 administratieve lasten of kosten zonder meerwaarde aan efficiëntieverhoging gecreëerd worden.

Specifiek voor vlakglas zullen de onderhandelingen gevoerd worden om te komen tot maatregelen tot gerichter en efficiëntere demontage van ELV-vlakglas voor hergebruik alsook tot het opzetten van een samenwerking met de glasherstelsector om te komen tot meer hergebruik van ELV-vlakglas. Specifiek voor banden zullen de onderhandelingen gevoerd worden zodat via het lastenboek voor verwerking van banden meer ingezet wordt op hergebruik.

3.4 Inzameling

Voor afgedankte voertuigen is geen inzameldoelstelling voorzien in de Europese richtlijn of in het VLAREMA. De producenten zijn verplicht om alle afgedankte voertuigen te aanvaarden. Het aantal afgedankte voertuigen aangeboden door de laatste houder aan het inzamelnetwerk is te laag en kent sinds 2011 een dalende trend. Een ontbrekende traceerbaarheid en wellicht ook mogelijke uitwegen via export liggen aan de oorsprong hiervan.

De traceerbaarheid van voertuigen realiseren is sinds 1999 een doelstelling van de federale overheid die weinig vooruitgang kent. Het is dan ook nodig om indien niet anders kan nieuwe MBO maatregelen voor de sector en de Vlaamse overheid op te nemen en een systeem op te zetten om de inzameling van afgedankte voertuigen sterk te verbeteren los van de federale overheid. Onderzoek naar mogelijkheden van dergelijk systeem werd al gevoerd door de OVAM. Febelauto zal in de komende maanden verdergaand onderzoek uitvoeren opdat tijdens de onderhandelingen in gezamenlijk overleg met alle partijen kan bepaald worden welk systeem best wordt ingevoerd. Daarnaast worden maatregelen voorzien voor het geval dat de federale overheid wel vooruitgang zou maken in de op te zetten traceerbaarheid. Deze maatregelen voorzien in het versnellen en ondersteunen van het op te zetten systeem.

3.5 Verwerking

Met betrekking tot de verwerking gelden de Europese verwerkingsdoelstellingen: ten minste 95% hergebruik en nuttige toepassing waarvan ten minste 85% recyclage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis vanaf 2015.

Er werden de afgelopen jaren steevast stappen voorwaarts gezet in de recyclageresultaten. Er werd voornamelijk meer ingezet op technologische ontwikkeling van post shredder technologie. België en Vlaanderen behoren tot de koplopers in Europa en de wereld wat betreft de recyclage van afgedankte voertuigen.

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Hergebruik	16%	14%	13%	15%	16%	17%
Recyclage	73%	74%	76%	73%	73%	74%
Hergebruik en recyclage	**89%**	**88%**	**89%**	**88%**	**89%**	**91%**
Energetische valorisatie	2%	3%	4%	6%	5%	6%
Nuttige toepassing	**91%**	**91%**	**93%**	**94%**	**94%**	**97%**
Verbranden of storten	9%	9%	7%	6%	6%	3%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

In de onderhandelingen voor een nieuwe MBO is inzake verwerking het doel te komen tot volgende optimalisaties en verdere maatregelen:

- Het uitwerken van maatregelen om tegemoet te komen aan de vereisten van de

Europese POP regulation waardoor POP-houdende kunststoffen zoals gebromeerde kunststoffen uit afgedankte voertuigen moeten afgescheiden worden.
- Het uitwerken van maatregelen om de algemene organisatie van het hergebruik van onderdelen te ondersteunen en te verbeteren door bijvoorbeeld het opzetten en/of ondersteunen van databeheer, uniforme bestelsystemen, leveringsvoorwaarden of garantiesystemen.
- De implementatie van de afgesproken maatregelen over vlakglas, namelijk het uitvoeren van een studie en maatregelen nemen tot hoogwaardiger inzetten van alle PST-fracties die momenteel nog eerder laagwaardig worden ingezet, waaronder de fractie waarin het glas terecht komt, gerichter en efficiëntere demontage ELV-vlakglas voor hergebruik, samenwerking met de glasherstelsector tot meer hergebruik van ELV-vlakglas en een betere rapportering over hergebruik van vlakglas bij de erkende centra.
- Verdere ondersteuning van studiewerk in opdracht van de OVAM over waardevolle metalen in voertuigen en indien opportuun in uitwerken van maatregelen ter realisatie van praktijk cases.
- Een evaluatie met alle betrokken actoren van de regeling om tussenhandelaars te laten registreren om de traceerbaarheid te verhogen. Het doel is zoveel mogelijk voertuigen te laten verwerken in erkende centra alvorens ze geshredderd worden. Indien uit de evaluatie blijkt dat bijkomende maatregelen nodig zijn om het doel te bereiken, in overleg met de betrokken actoren deze maatregelen bepalen en uitvoeren.
- Het beheersorganisme voert een update uit van de shredderstudie voor de berekening van de recyclageresultaten.
- Het verbeteren van de verwerking van de fracties afkomstig van depollutie en demontage van afgedankte voertuigen zoals de verwerking van LPG.
- Via het lastenboek voor verwerking van banden meer inzetten op loopvlakvernieuwing en hergebruik.

3.6 Duurzaam materialenbeleid

In 3.3 en 3.5 zijn reeds maatregelen genoemd ter realisatie van een doorgedreven duurzaam materialenbeleid met als doel:
- Het hergebruik van onderdelen te verbeteren.
- Het hergebruik en de recyclage van ELV-vlakglas te verbeteren.
- Verder in te zetten op waardevolle metalen.
- De verwerking van depollutie- en/of demontage-fracties van afgedankte voertuigen te verbeteren.
- Meer in te zetten op loopvlakvernieuwing en hergebruik van banden.

Febelauto is een partner binnen de hefboom waardevolle metalen van het Vlaams Materialenprogramma. Het onderzoek gevoerd door het Vlaams Materialenprogramma in het kader van waardevolle metalen geeft voor de automotive sector momenteel nog geen mogelijkheden van selectieve demontage of het ontwikkelen van post shredder techniek met aanvaardbare meerkost. De MBO zal onderhandeld worden zodat indien later blijkt dat wel bepaalde waardevolle metalen in belangrijke mate aanwezig zijn in afgedankte voertuigen en de meerkost voor de recuperatie ervan aanvaardbaar is, Febelauto initiatieven neemt ter bevordering van de realisatie van de recuperatie van deze waardevolle metalen.

Daarnaast beogen de onderhandelingen ook de (co)financiering door Febelauto van onderzoeksinitiatieven van de Vlaamse overheid die moeten leiden tot een beter ontwerp, gebruik, inzameling en recyclage van afgedankte voertuigen, of tot het beperken van verliezen van metalen uit de metalenkringloop. De hoogte van deze (co)financiering wordt jaarlijks overeengekomen in onderling overleg.

3.7 Handhaving

Ondanks handhaving zijn er nog steeds te veel verwerkers van afgedankte voertuigen zonder erkenning als centrum voor het depollueren, ontmantelen en vernietigen van afgedankte voertuigen. De OVAM heeft dan ook sinds 2015 ingezet op verdergaande maatregelen zoals burgerlijke partijstelling en verdergaande handhavingsmaatregelen via bestuurlijke maatregelen. Ook het beheersorganisme heeft de laatste jaren ingezet op verdergaande maatregelen zoals het aanspannen van een rechtszaak voor oneerlijke concurrentie en burgerlijke partijstelling. Deze aanpak is duidelijk nodig om de nodige resultaten te bereiken. Financiële ondersteuning door het beheersorganisme kan verdergaande ambtshalve verwijdering en sanering van illegale sites door de OVAM mogelijk maken. Deze aspecten worden dan ook meegenomen bij de nieuw te onderhandelen MBO.

Daarnaast zijn er een aantal sectoren die afgedankte voertuigen in hun beheer hebben of een belangrijke rol spelen in het beheer ervan, maar die nog nalaten te voldoen aan de wettelijke verplichting deze in te leveren bij de erkende centra. Het beheersorganisme sloot in 2014 een protocol af met de autoleasingsector. De OVAM zette in 2015 sterk in op de aanpak van de autoverzekeringssector en boekte resultaat door aanpak op verschillende fronten tegelijk. Uit de praktijk blijkt dat zowel voor de autoleasingsector als de autoverzekeringssector verdere aanpak of verfijning nodig is. Daarnaast is de sector van domeinkantoren nog ongemoeid gebleven. Uit de praktijk blijkt dat ook daar verdere aanpak vereist is. Deze aspecten worden dan ook meegenomen bij de nieuw te onderhandelen MBO.

3.8 Financieel

Zoals ook voorzien in het financieel plan in het kader van de huidige MBO zijn de jaarlijkse inkomsten en de kosten telkens ongeveer in evenwicht.

De totale kosten kennen een dalende trend door de gevoelige daling van de kost voor de inzameling van de banden. De daling komt voort uit het feit dat er minder afvalbanden zijn ingezameld (want minder afgedankte voertuigen) en een daling van de kost per band. Deze kosten voor de banden worden rechtstreeks door gefactureerd aan de leden van Febelauto. Naast de regeling voor de inzameling van banden, 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 en de wisselstukken van de afgedankte voertuigen. De voornaamste taak van het beheersorganisme op dit vlak bestaat uit het monitoren van de stroom afgedankte voertuigen met het oog op het optimaliseren van het beheer en de rapportering aan de overheid. De kosten bestaan naast de personeelskosten uit diverse goederen en diensten zoals huurgelden, externe expertise, communicatie, afschrijvingen, onderhoudskosten van het EMS, enz.

Er wordt door Febelauto geen aparte milieubijdrage aangerekend aan de consument. Naast de doorfacturatie van de kosten voor de afvalbanden worden de andere kosten 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 € 7 per afgedankt voertuig.

Een vergelijking van de totale kosten met het eigen vermogen leert dat Febelauto over een financiële reserve beschikt die volstaat om de werking meer dan zes maand te dekken.

Mogelijks ontstaan meer kosten voor het beheersorganisme bij de uitvoering van de nieuwe te onderhandelen doelstellingen opgenomen in deze startnota. Deze zullen doorgerekend worden aan de leden onder de vorm van lidgelden en bijdragen.

3.9 Rapportage

Het beheersorganisme beheert de software voor de monitoring van alle gegevens van de erkende centra, End-of-life vehicle Monitoring System, EMS. Deze databank vormt de gegevensbron van heel wat informatie over de verwerking van afgedankte voertuigen. Het beheersorganisme beheert EMS goed en staat steeds open voor verbetering. Ze plant ook een grondige vernieuwing en optimalisatie in nauwe samenwerking met de erkende centra en de overheden. Deze taak zal opgenomen worden in de nieuw te onderhandelen MBO.

Het beheersorganisme rapporteert aan de OVAM over het algemeen conform de afspraken van de huidige MBO. Soms is er een rapportage te laat of onvoldoende uitgewerkt, maar het beheersorganisme neemt dit snel op wanneer de OVAM daarover een opmerking maakt.

Over de nieuw meegenomen doelstellingen zal ook een rapportage door het beheersorganisme nodig zijn. Dit vormen nieuwe elementen in de bestaande rapportage en zal meegenomen worden bij de nieuw te onderhandelen MBO.

3.10 Sancties niet behalen doelstellingen

Er worden geen specifieke sancties voorzien in de MBO. Vermits de doelstellingen ook in het VLAREMA zijn opgenomen, kan de OVAM zich beroepen op de sanctiemogelijkheden die in dit kader voorzien zijn in het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) en het besluit tot uitvoering van titel XVI van het DABM. Ook in de wetgeving over de milieubeleidsovereenkomsten (titel VI DABM) zijn specifieke sanctiemogelijkheden voorzien voor het niet-naleven van een MBO.

3.11 Engagement Vlaamse Gewest

In de nieuw te onderhandelen MBO wordt voorzien dat het Vlaamse Gewest zich engageert zich tot volgende maatregelen:

- maatregelen ter realisatie van een systeem om de inzameling sterk te verbeteren;
- mogelijke aanpassingen doorvoeren in de nieuw te onderhandelen MBO en in de eigen wetgeving tot harmonisering van de regelgeving over afgedankte voertuigen in de 3 gewesten en bij de andere gewestelijke autoriteiten pleiten voor een aanpassing van hun MBO en wetgeving wanneer dat meer gepast is;
- de controle van de strikte toepassing van de wettelijke bepalingen door alle actoren en tot verbalisering van de overtredingen;
- het inzetten van verdergaande juridische en handhavingsmaatregelen zoals burgerlijke partijstelling en verdergaande bestuurlijke maatregelen bij illegale operatoren;
- het inzetten van ambtshalve verwijdering en sanering van afvalstoffen op illegale sites met ondersteuning door het beheersorganisme;
- een voorbeeldfunctie te vervullen bij de aankoop van diensten, werken en producten door in overheidsopdrachten oog te hebben voor een duurzaam en ethische verantwoord aankoopbeheer;
- het gratis ter beschikking stellen door de OVAM van tools voor ecodesign (Ecolizer 2.0, SIS Toolkit) en kennis inzake duurzaam materialenbeheer.

4 Partijen

De MBO zal onderhandeld en ondertekend worden door volgende federaties:

- Febiac vzw, Belgische federatie van de auto- en rijwielindustrie;
- Traxio vzw, Belgische confederatie van de autohandel en –reparatie en van de aanverwante sectoren;
- Febelcar vzw, Koninklijke Belgische federatie der rijtuigmakerij en bijhorende ambachten;
- Coberec Metals vzw, federatie van de Belgische recuperatie van ferro- en non-ferro metalen;
- Fevar vzw, federatie van auto-onderdelen recyclagebedrijven;
- Federplast vzw, Belgische vereniging van producenten van kunststof- en rubberartikelen;
- Fedustria vzw, Belgische federatie van textiel, hout- en meubelindustrie;
- Agoria vzw, multi-sectorale federatie van de technologische industrie.

Febiac vertegenwoordigt bijna alle producenten en invoerders van voertuigen. Traxio vertegenwoordigt een groot aantal eindverkopers van voertuigen en garage- en carrosseriebedrijven. Ook takel- en bergingsbedrijven, servicestations en bandenspecialisten zijn vertegenwoordigd door Traxio. Febelcar vertegenwoordigt carrosseriebedrijven. Coberec vertegenwoordigt schroot- en shredderbedrijven. Fevar vertegenwoordigt demontagebedrijven. Federplast vertegenwoordigt kunststof- en rubberproducenten. Fedustria vertegenwoordigt textiel, hout- en meubelproducenten. Agoria vertegenwoordigt verwerkingsbedrijven.

5 Intergewestelijke en Europese context

5.1 Intergewestelijke context

De huidige MBO is samen met de drie gewesten onderhandeld, maar alleen in het Vlaamse Gewest in die periode finaal afgesloten. In het Brussels gewest is de MBO in 2012 afgesloten voor een periode tot 2 februari 2017. In het Waalse Gewest is de MBO in 2014 afgesloten voor een periode tot 10 juli 2019. In de praktijk verloopt de werking van Febelauto analoog in de drie gewesten.

Voor de nieuwe MBO willen de andere gewesten samen met het Vlaamse Gewest de onderhandelingen voeren. De producenten zijn eveneens vragende partij om met de drie gewesten gezamenlijk te onderhandelen. Het Vlaamse Gewest erkent het belang van intergewestelijke harmonisatie en zal actief zoeken naar overeenstemming met de andere gewesten. Indien er evenwel fundamentele verschillen opduiken, zal het Vlaamse gewest volgens de eigen krachtlijnen verder werken.

5.2 Europese context

Zoals eerder aangehaald vormt de Europese richtlijn de basis van het beleid. Het lage aantal door de erkende centra verwerkte afgedankte voertuigen is een probleem voor alle lidstaten. Acties zowel door de betrokken actoren, de lidstaten als door de Europese Commissie zijn nodig (zie hoofdstuk 3.4).

Door de Europese berekeningsmethodologie van recyclageresultaten rapporteren sommige lidstaten hogere resultaten dan België, maar er wordt algemeen aangenomen dat deze geen realistisch beeld geven. Het Belgische rapporteringssysteem is gebaseerd op een groot aantal werkelijk gemeten gegevens. Hiermee is België koploper in Europa en kan ook vastgesteld worden dat de bereikte resultaten tot de Europese top behoren.

Het is mogelijk dat tijdens de looptijd van de MBO de Europese richtlijn wordt aangepast. Er loopt namelijk momenteel een procedure om de richtlijn aan te passen. Daarnaast is de Europese Commissie ook gestart met voorbereidingen voor eventuele latere aanpassingen. Bij wijzigingen aan de Europese richtlijn gelden de aangepaste bepalingen ook voor de lopende MBO.

6 Looptijd

We stellen voor om de MBO af te sluiten voor de duur van acht jaar. Het gaat om een mature MBO en een matuur en solide beheersorganisme. Er worden goede recyclageresultaten bereikt. Het beheersorganisme zorgt voor een solide monitoring, planning, communicatie en rapportering.

Deze soliditeit en maturiteit komen niet alleen door de jarenlange ervaring en gedrevenheid, maar ook door de intense samenwerking met de verwerkers die ook de MBO mee onderhandelen en ondertekenen. Hierdoor komen snel onregelmatigheden aan het licht en is er de nodige stimulans voor het beheersorganisme om actie te ondernemen.

Hierdoor kan met redelijke zekerheid verwacht worden dat ook voor een duur van acht jaar van de MBO voldoende vooruitgang zal geboekt worden. Bovendien zullen de onderhandelingen gevoerd worden opdat zeker voldoende engagementen tot vooruitgang tot minstens een duurtijd van acht jaar genomen worden.

7 Duurtijd van de onderhandelingen

Er wordt gestreefd om de onderhandelingen over het ontwerp van MBO af te ronden binnen een termijn van zes maanden.

8 Overzicht krachtlijnen per thema

Onderstaande tabel geeft per thema de krachtlijnen voor de te onderhandelen MBO:

Thema	**Krachtlijnen**
Algemeen	— Regelingen van de huidige MBO werken zeer goed: huidige regelingen behouden. — Verbetering nodig van de inzameling van afgedankte voertuigen: indien nodig een systeem uitwerken om de inzameling van afgedankte voertuigen sterk te verbeteren los van de federale overheid. Daarnaast worden maatregelen voorzien voor het geval dat de federale overheid wel vooruitgang zou maken in de op te zetten traceerbaarheid. Deze maatregelen voorzien in het versnellen en ondersteunen van het op te zetten systeem. — Ondersteuning door de sector voor verdergaande handhaving en overgang tot ambtshalve verwijdering en sanering.

Thema	Krachtlijnen
	— Bijkomende maatregelen ter realisatie van doorgedreven, duurzaam materialenbeleid. — Optimalisaties doorvoeren.
Scope	Geen aanpassingen.
Preventie	Bijkomende maatregelen om opgezet preventieplan uit te voeren en erover te rapporteren.
Hergebruik	— Het uitwerken van maatregelen om de algemene organisatie van het hergebruik van onderdelen te ondersteunen en te verbeteren. — Maatregelen opnemen tot gerichtere en efficiëntere demontage van ELV-vlakglas voor hergebruik. — Opzetten van een samenwerking met de glasherstelsector voor hergebruik van ELV-vlakglas. — Via het lastenboek banden meer inzetten op o.a. het hergebruik van banden.
Inzameling afgedankte voertuigen	— Indien nodig een systeem uitwerken om de inzameling van afgedankte voertuigen sterk te verbeteren los van de federale overheid. — Maatregelen voorzien voor het geval dat de federale overheid wel vooruitgang zou maken in de op te zetten traceerbaarheid. Deze maatregelen voorzien in het versnellen en ondersteunen van het op te zetten systeem.
Verwerking	— Maatregelen ter naleving van de Europese POP regulation waardoor afscheiding van POP-houdende kunststoffen zoals gebromeerde kunststoffen moeten worden afgescheiden. — Hoogwaardiger inzetten van alle PST-fracties die momenteel eerder laagwaardig worden ingezet, waaronder de fractie waarin het glas terecht komt. — Verdere ondersteuning van studiewerk in opdracht van de OVAM over waardevolle metalen in voertuigen en indien opportuun in uitwerken van maatregelen ter realisatie van praktijk cases. — Een evaluatie met alle betrokken actoren van de regeling om tussenhandelaars te laten registreren om de traceerbaarheid te verhogen. Het is zoveel mogelijk voertuigen te laten verwerken in erkende centra alvorens ze geshredderd worden. Indien uit de evaluatie blijkt dat bijkomende maatregelen nodig zijn om het doel te bereiken, in overleg met de betrokken actoren deze maatregelen bepalen en uitvoeren. — Het uitvoeren van een update van de shredderstudie voor de berekening van de recyclageresultaten. — Het verbeteren van de verwerking van de fracties afkomstig van depollutie en demontage van afgedankte voertuigen zoals de verwerking van LPG. — Via het lastenboek voor verwerking van banden meer inzetten op o.a. de loopvlakvernieuwing van banden.

Thema	**Krachtlijnen**
Duurzaam materiaalbeleid	Naast de genoemde maatregelen voor hergebruik en verwerking zijn daarenboven volgende maatregelen voorzien voor het realiseren van een duurzaam materialenbeleid: — Indien in een later stadium van onderzoek blijkt dat bepaalde waardevolle metalen in belangrijke mate aanwezig zijn in afgedankte voertuigen en de meerkost voor de recuperatie ervan aanvaardbaar is, initiatieven nemen ter bevordering van de realisatie van de recuperatie van deze waardevolle metalen. — (Co)financiering van onderzoeksinitiatieven van de Vlaamse overheid die moeten leiden tot een beter ontwerp, gebruik, inzameling en recyclage van afgedankte voertuigen, of tot het beperken van verliezen van metalen uit de metalenkringloop - de hoogte van deze (co)financiering wordt jaarlijks overeengekomen in onderling overleg.
Handhaving	— Bijkomend inzetten op verdergaande maatregelen zoals burgerlijke partijstelling en bestuurlijke maatregelen. — Overgang tot ambtshalve verwijdering en sanering van illegale sites met financiële ondersteuning door de sector. — (Verdere) aanpak autoverzekeringssector, autoleasingsector en domeinkantoren.
Financieel	Indien nodig aanpassingen ter uitvoering van bovenstaande bijkomende taken en maatregelen.
Rapportage	— EMS vernieuwen. — Bijkomende rapportages van bovenstaande bijkomende maatregelen.