

## Milieubeleidsvereenkomst afgedankte voertuigen Evaluatierapport 2016-2017

////////////////////////////////////  
Auteur: Lies Verlinden  
Versie: 01.10.2018  
Afdeling: Afval- en materialenbeheer  
Team: Productketens  
Contactpersoon: Lies Verlinden, 015 284 274, lies.verlinden@ovam.be  
////////////////////////////////////

### Situatieschets

criterium	Situatie	Inschatting	Toelichting
<b>Looptijd MBO</b>	geen MBO (afgelopen op 30.12.2015)	☺	De nieuwe MBO werd in juni 2018 goedgekeurd door de Vlaamse regering.
<b>- Brussel - Wallonië</b>	- MBO afgelopen op 02.02.2017 - Lopende MBO tot 10.07.2019	☺	Verschillen in intergewestelijke timing. Andere verschillen hebben weinig impact op de werking in de praktijk.
<b>Inzameling</b>	120.896 afgedankte voertuigen	☺	Het aantal bij de erkende centra aangeboden afgedankte voertuigen is terug gestegen na 5 jaar forse dalingen.
<b>Verwerking</b>	- Hergebruik onderdelen: 24% - Recyclage: 69% - Energetische valorisatie: 4% - Verbranden / storten: 3%	☺	Europese doelstellingen worden zeer goed gehaald.
<b>Financiën</b>	- Balanstotaal: € 1.013.376 - Totale kosten: € 1.223.091	☺	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.
  - 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. De overeenkomst werd gesloten voor een termijn van 5 jaar. 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 liep af op 31 juli 2016.

#### 1.4 BELANGRIJKSTE ONTWIKKELINGEN IN 2016 EN 2017

##### ***Nieuwe MBO afgedankte voertuigen***

In 2016 en 2017 werd gewerkt aan een nieuwe MBO. De Vlaamse regering keurde deze nieuwe MBO definitief goed op 22 juni 2018. Na ondertekening en publicatie in het Belgisch Staatsblad wordt de MBO van kracht. De MBO loopt voor een periode van 8 jaar.

##### ***MBO voor batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen***

De voertuigproducenten waren vragende partij om een afzonderlijke MBO af te sluiten voor de batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen. Meer specifiek voor de batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische personenwagens en lichte bestelwagens (categorie M1 en N1) en bromfietsen en motorfietsen (categorie L) die meer wegen dan 20 kg en waarvan het voltage hoger is van 60 Volt DC). Febelauto zal optreden als beheersorganisme. De MBO voor batterijen waarvoor het beheersorganisme Bebat optreedt, zal van toepassing zijn voor alle types batterijen (draagbare batterijen, industriële batterijen en autobatterijen). Voor de batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen zullen producenten bijgevolg de keuze hebben om zich aan te sluiten bij Bebat of Febelauto. De Vlaamse regering keurde de MBO definitief goed op 15 juni 2018. De MBO zal gelden voor een periode van 5 jaar.

##### ***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. Hoofdstuk 2.2 rapporteert over de inzameling en geeft daarbij ook de belangrijkste ontwikkelingen in 2016 en 2017.

#### 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 nieuwe MBO zet de regelingen van de vorige MBO's door. Deze werken zeer goed. Dat was ook de reden waarom de nieuwe MBO voor een langere periode, namelijk 8 jaar, zal gelden.

Het belangrijkste verbeterpunt is het bereiken van een verbetering in het aantal afgedankte voertuigen zoals hierboven aangehaald. Daarnaast werden een aantal bijkomende maatregelen opgenomen ter realisatie van een doorgedreven, duurzaam materialenbeleid. En zijn mogelijkheden tot ondersteuning van de handhaving door de sector opgenomen.

## 2 De rapportage

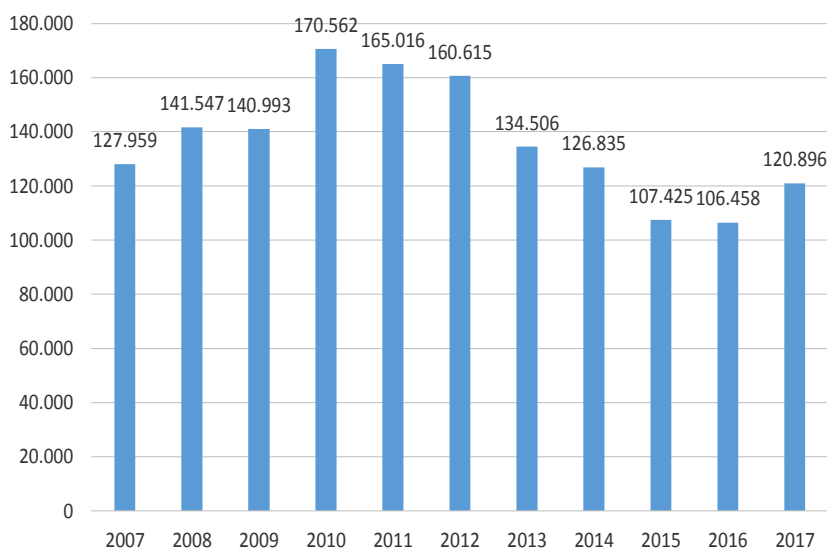
### 2.1 PREVENTIE EN SENSIBILISERING

De preventiemaatregelen zijn opgenomen in het beheersplan van Febelauto. Het preventieplan bevat onder meer de organisatie van een 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.

Febelauto heeft een aantal acties ondernomen om verschillende actoren te sensibiliseren zoals deelname op het autosalon, voorstel van groepsaankoop van efficiënte aircoftaptoestellen. Een aantal belangrijke in het beheersplan voorziene preventiemaatregelen werden niet gerealiseerd. Ook de rapportage over preventie is onvoldoende. Dit is opgenomen als verbeterpunt in de nieuwe MBO. In het kader van de nieuwe MBO zal Febelauto een nieuw beheersplan moeten indienen en ter goedkeuring voorleggen aan de OVAM.

### 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. EMS kreeg een grondige update. De nieuwe versie werd in juli 2017 in gebruik genomen. Het beheersorganisme rapporteert op basis van de gegevens van dit monitoringsysteem.



**Figuur 1: Evolutie van het aantal in erkende centra aangeboden afgedankte voertuigen**

Figuur 1 toont de lange termijn evolutie van het aantal ingezamelde voertuigen. Hieruit blijkt dat er na de trendbreuk van 2011 een forse daling was tot 2016. In 2017 was er terug een stijging van 13,5% tot 120.896 afgedankte voertuigen. Tabel 1 toont de opdeling per gewest. Hieruit blijkt dat de aandelen per gewest, dus ook van Vlaanderen stabiel blijven.

Gewesten	2015		2016		2017	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
Vlaanderen	54.077	50%	53.808	50%	62.907	52%
Wallonië	38.755	36%	38.967	37%	43.525	36%
Brussel	14.593	14%	13.683	13%	14.464	12%
<b>Totaal</b>	<b>134.506</b>	<b>100%</b>	<b>106.458</b>	<b>100%</b>	<b>120.896</b>	<b>100%</b>

**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 2015 tot en met 2017.**

Deels is de daling te verklaren door de steeds toenemende leeftijd van de afgedankte voertuigen. Consumenten gebruiken hun voertuig langer. De gemiddelde leeftijd van een afgedankt voertuig is toegenomen van 13,7 jaar in 2005 tot 15,8 jaar in 2017.

Maar de voornaamste redenen voor de 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 2016-2017 is er helaas zeer weinig gerealiseerd ter uitvoering van de wet op de Kruispuntbank Voertuigen die de traceerbaarheid beoogd.

Onderzoek naar mogelijkheden van dergelijk systeem werd gevoerd door de OVAM en Febelauto. Febelauto richtte intussen een taskforce op met de kernpartners in het traceerbaarheidsdossier, Febiac, Goca en Traxio. Zij zoeken samen uit welke de beste pistes zijn om de traceerbaarheid 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. Zo 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. Ten slotte startte de OVAM een gelijkaardige benadering bij de autoleasemaatschappijen. Wellicht hebben deze maatregelen een verdere daling vermeden en terug een stijging van de inzamelcijfers teweeg gebracht.

Op basis van de slechte inzamelcijfers door de ontbrekende traceerbaarheid werd dan ook 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.

Gekoppeld aan het ontbreken van een traceerbaarheid stelt men ook vast dat bij inzameling steeds minder de boorddocumenten vergezeld zijn waardoor de kwaliteit van de gegevens bij definitieve uitschrijving vermindert. In 2015 werd het laagste percentage van 48,8% afgedankte voertuigen zonder boorddocumenten genoteerd. In 2016 bleef dit ongeveer hetzelfde, namelijk 48,6%. In 2017 was er een lichte toename tot 47,9%. Een gesloten traceerbaarheid van het voertuigenpark zal ook voor een toename in de boorddocumenten zorgen.

### 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.

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. Zo zijn de berekeningen meer actueel. Er werden ook in 2016 en 2017 belangrijke stappen voorwaarts gezet in de recyclageresultaten. 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.

Nationaal	2015	2016	2017
Hergebruik	18%	13%	24%
Recyclage	73%	79%	69%
<b>Hergebruik en recyclage</b>	<b>91%</b>	<b>92%</b>	<b>93%</b>
Energetische valorisatie	6%	4%	4%
<b>Nuttige Toepassing</b>	<b>97%</b>	<b>96%</b>	<b>97%</b>
Verbranding/Storten	3%	4%	3%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Tabel 2: Graad van nuttige toepassing bij de verwerking van afgedankte voertuigen in België van 2015 tot 2017**

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

**Tabel 3: Graad van nuttige toepassing bij de verwerking van afgedankte voertuigen voor Vlaanderen van 2015 tot 2017**

## 2.4

### FINANCIËN

De jaarrekening van het boekjaar 2017 (zie onderstaande tabel) werd afgesloten met een balanstotaal van € 1.013.376. In 2017 was er een verschuiving van de liquide middelen en geldbeleggingen naar de andere activa ten gevolge van de investering in een vernieuwing van het EMS monitoringsysteem. Aan de passiefzijde zien we dat het eigen vermogen licht is gedaald ten opzicht van 2015. Het verlies van 2017 was immers groter dan de winst van 2016. Het eigen vermogen volstaat om een dekking van 6 maand werkingskost te garanderen.

De resultatenrekening van het boekjaar 2017 sluit af met een verlies van € 143.531. Dit wijkt af van de voorbije jaren waarin winst werd gerealiseerd. Het verlies van 2017 was evenwel ingecalculeerd. 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.

De kosten kennen een stijgende trend, die in alle kostenposten zichtbaar is. Vooreerst stijgen de kosten de inzameling van banden in 2017 doordat meer afgedankte voertuigen (met banden) werden ingezameld. Naast de inzameling en verwerking van afvalbanden 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 2016 en 2017 werden enkele specifieke projecten uitgevoerd die resulteren in de hogere kosten zoals de update aan het EMS, de opstart van Febelauto als beheersorganisme voor afgedankte batterijen van elektrische en hybride auto's, het ENTRAVE-project over de traceerbaarheid, de studie naar de gemiddelde samenstelling en de studie rond hergebruik van carbonvezels.

		2015	2016	2017
<b>BALANS</b>	Vorderingen	191.459	130.226	164.450
	Liquide middelen en geldbeleggingen	943.504	992.657	434.799
	Andere activa	10.731	230.056	414.127
	<b>Totaal activa</b>	<b>1.145.694</b>	<b>1.352.939</b>	<b>1.013.376</b>
	Eigen vermogen	709.501	786.708	643.177
	Vreemd vermogen	436.193	566.231	370.199
	<b>Totaal passiva</b>	<b>1.145.694</b>	<b>1.352.939</b>	<b>1.013.376</b>
<b>RESULTATENREKENING</b>	<b>Opbrengsten</b>	<b>1.017.363</b>	<b>1.015.708</b>	<b>1.079.560</b>
	Diensten en diverse goederen	337.309	343.096	432.495
	Inzameling banden	377.270	369.122	406.519
	Bezoldigingen en sociale lasten	123.511	144.371	261.298
	Andere kosten	8.776	81.912	122.779
	<b>Totaal kosten</b>	<b>846.866</b>	<b>938.501</b>	<b>1.223.091</b>
	<b>Winst/verlies</b>	<b>170.497</b>	<b>77.207</b>	<b>-143.531</b>

**Tabel 4: Overzicht van de financiële situatie van Febelauto voor de periode 2015-2017**

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.

Een vergelijking van de totale kosten met het eigen vermogen leert dat Febelauto over een financiële reserve beschikt die volstaat om de werking voor ongeveer zes maand te dekken. In het kader van de nieuwe MBO afgedankte voertuigen en de MBO afgedankte batterijen HEV, moet Febelauto een nieuw financieel plan opmaken voor de komende 8 jaar.

### 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.

### 3.2 RESULTATEN

De OVAM voerde in 2016 en 2017 in totaal 195 controles uit om de verwerking van afgedankte voertuigen zonder erkenning als centrum vast te stellen of op te volgen. Daarnaast controleerde de toezichthouders van de OVAM ook 11 erkende centra. De controles resulteerden in 78 aanmaningen, 35 processen-verbaal, 10 bestuurlijke maatregelen en 24 technische verslagen bij de processen verbaal van de gemeente, politie of milieu-inspectie.

	2015	2016	2017
Aantal controles	116	123	83
Aantal aanmaningen	61	51	27
Aantal PV's of technische verslagen bij PV's	20	38	21
Aantal bestuurlijke maatregelen	4	8	2

**Tabel 5: Aantal controles, aanmaningen, PV's en bestuurlijke maatregelen voor afgedankte voertuigen van controles voor 2015 tot 2017.**

Het verwerken van afgedankte voertuigen zonder erkenning als centrum werd in totaal werd bij 39 bedrijven vastgesteld. Daarvan stopten 10 bedrijven met de erkenningsplichtige activiteiten. Twee bedrijven dienden een erkenning als centrum in. De overige bedrijven zijn garagewerkplaatsen die zich regel stelden met de uitzonderingsvoorwaarden van de erkenningsplicht.

De voornaamste overtredingen betroffen:

- overschrijding van de wettelijke afvoertermijn voor afgedankte voertuigen;
- het niet voldoen aan de opslagvoorwaarden;
- behandelen van afgedankte voertuigen zonder erkenning als centrum en/of zonder milieu- of omgevingsvergunning.

## 4 Conclusies

De nieuwe MBO afgedankte voertuigen van 2018 zal voor 8 jaar gelden tot 2026. De nieuwe MBO zet de regelingen van de vorige MBO's door. Deze werken zeer goed. Maatregelen tot verbetering van het aantal aan de erkende centra aangeboden afgedankte voertuigen zijn ingebouwd. Daarnaast zal er vanaf 2018 voor 5 jaar ook een MBO gelden voor de batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen.

Nadat de inzameling van afgedankte voertuigen voor 5 jaar een forse daling kende, was er in 2017 terug een stijging van 13,5%. 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 zet Febelauto en de gewesten in op allerlei maatregelen om de inzameling te bevorderen.

Sinds 2015 gelden verstrengde verwerkingsdoelstellingen conform de Europese richtlijn. Er werden ook in 2016 en 2017 belangrijke stappen voorwaarts gezet in de recyclageresultaten. België komt tot een mooi resultaat van 93,2% hergebruik en recyclage en 97,3% nuttige toepassing.

De OVAM voerde in 2016 en 2017 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 ingebied in de MBO en worden verder bekeken.