

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 345

van **SAM VAN ROOY**

datum: 7 februari 2020

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Depollutiecentra - Milieubijdragen

In Vlaanderen staan zogenaamde 'Centra voor het Depollueren, Ontmantelen en Vernietigen van Afdedankte Voertuigen' in voor het reglementair en milieuvriendelijk ontmantelen van afgedankte voertuigen. Deze centra dienen hun erkenning te verkrijgen via de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). De voorwaarden om erkend te worden zijn echter niet min. Artikel 5.2.4.3, §2, van het Vlaams Reglement betreffende het Duurzaam Beheer van Materiaalcringlopen en Afvalstoffen (VLAREMA) somt een hele resem technische capaciteiten op waaraan de uitbater en diens materieel en infrastructuur moeten voldoen. Technische capaciteiten die vaak handenvol geld kosten voor de uitbater. Daarnaast dient het voldoen aan deze voorwaarden geattesteerd te worden door een onafhankelijke keurinstelling. De keuring bestaat uit een initiële audit die meestal een dag in beslag neemt en een jaarlijkse opvolgingsaudit die een halve dag duurt. Voor deze audit staat de uitbater ook zelf in voor de kosten.

Het is zo dat er voor veel categorieën producten (autobanden, batterijen, elektro,...) een milieubijdrage bestaat die een systeem van terugname en recyclage van het desbetreffende product financiert. Zo'n milieubijdrage verplaatst de druk op de als depollutiecentra erkende ondernemingen en verplaatst die naar de producent of importeur. Een dergelijk systeem bestaat ook in Nederland, waar men een kleine recyclagebijdrage betaalt bij de aankoop van een auto. Bij ons staat een depollutiecentrum er echter alleen voor.

1. Zijn er plannen om het onevenwicht in financiële lasten tussen de verschillende recyclagesectoren weg te werken? Indien niet, waarom niet?
2. Wil de minister concreet - naar buitenlands voorbeeld - ook een vernietigingspremie aanrekenen voor autowrakken, die wordt uitbetaald aan het depollutiecentrum dat de wagen vernietigt? Indien niet, waarom niet?
3. Indien de minister geen concrete plannen heeft, is de minister tenminste van plan om dit onevenwicht en de wenselijkheid van het invoeren van deze premie te laten onderzoeken?
4. Zijn er aanpassingen gepland aan de voorwaarden van artikel 5.2.4.3, §2, VLAREMA om tegemoet te komen aan de technologische veranderingen in de autosector (elektrische wagens en waterstof)?
5. Welke andere initiatieven plant de minister ter zake?

ANTWOORD

op vraag nr. 345 van 7 februari 2020

van **SAM VAN ROOY**

1. Er zijn geen plannen voor een milieubijdrage voor afgedankte voertuigen. In uitvoering van de aanvaardingsplicht voor de producenten/invoerders sloot de Vlaamse regering eind 2018 een milieubeleidsovereenkomst voor afgedankte voertuigen af met de betrokken sector voor een periode van 8 jaar. De milieubeleidsovereenkomst bevat onder andere de regelingen voor de financiering door de producenten/invoerders en eventuele milieubijdragen. Wat betreft de financiering werd de milieubeleidsovereenkomst afgesloten conform de Europese richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken. Deze bepaalt dat de producenten instaan voor alle of een aanzienlijk deel van de kosten om ervoor te zorgen dat voertuigen gratis kunnen worden ingeleverd bij erkende centra. Gezien afgedankte voertuigen een positieve marktwaarde hebben bij afgifte aan een erkend centrum stelt zich vandaag geen probleem. De milieubeleidsovereenkomst bevat wel bepalingen dat de producenten/invoerders moeten instaan voor de kosten van zodra afgedankte voertuigen een negatieve marktwaarde zouden hebben bij afgifte aan een erkend centrum. De milieubeleidsovereenkomst bepaalt dat er geen milieubijdrage wordt aangerekend bij het op de markt brengen van de voertuigen. Dit is geen wettelijke verplichting. De producenten kunnen zelf bepalen op welke manier ze de noodzakelijke financiële middelen samenbrengen. Voor de uitvoering van hun aanvaardingsplicht hebben de producenten/invoerders van voertuigen het beheersorganisme Febelauto opgericht. De kosten van Febelauto worden op basis van een verdeelsleutel doorgerekend aan de leden onder de vorm van lidgelden en bijdragen. De operatoren voor verwerking van afgedankte voertuigen (de erkende centra) financieren hun activiteiten rechtstreeks door de opbrengst van de schrootwaarde van de afgedankte voertuigen. Hiervoor is geen financiering vanuit Febelauto noodzakelijk. Febelauto organiseert voor hen wel een gratis ophaling en verwerking van de afvalbanden gezien deze wel een negatieve waarde kennen.
2. Er zijn geen plannen om een vernietigingspremie aan te rekenen voor afgedankte voertuigen. Er wordt verwezen naar Nederland. In Nederland bestaat er inderdaad een premie voor afgedankte voertuigen. Het Nederlandse beheersorganisme ARN, Auto Recycling Nederland, heeft deze premie al grotendeels afgebouwd en werkt ook aan een verdere afbouw ervan. Er zijn geen andere landen met een dergelijke premie.
3. De financiering van de inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen in het kader van de aanvaardingsplicht is mijns inziens niet onevenwichtig. Er is dan ook geen onderzoek gepland.
4. Er zijn geen wijzigingen gepland aan artikel 5.2.4.3,§2 van VLAREMA in verband met de vereisten voor infrastructuur en personeel voor hybride en elektrische (inclusief waterstof) voertuigen. Deze vereisten maken namelijk reeds deel uit van het operationeel systeem van Febelauto in uitvoering van de milieubeleidsovereenkomst voor de batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen.
5. Zowel de milieubeleidsovereenkomst afgedankte voertuigen als de milieubeleidsovereenkomst voor batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen bevatten meerdere initiatieven op het vlak van preventie, duurzaam materialenbeheer, circulaire economie, inzameling en recyclage.