



VROM-Inspectie
*Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer*

Onderzoek naar de naleving van de Tijdelijke sloopregeling personen- en bestelauto's

Datum 29 januari 2010
Status Definitief

Colofon

Contactpersoon L.C. Blanker
 VROM-Inspectie
 Directie Uitvoering
 Programma Bodem en Afval nationaal
 Rijnstraat 8
 Postbus 16191
 2500 BD Den Haag

Auteur L.C. Blanker

Deze publicatie is te downloaden via
www.vrominspectie.nl

Publicatienummer: 0021

Datum publicatie: januari 2010

Inhoud

Managementsamenvatting.....	4
1 Inleiding	6
2 Aanpak.....	7
3 Handhavingsacties	8
4 Ongewenste (neven)effecten.....	10
5 Conclusies en aanbevelingen	12
5.1 Conclusies.....	12
5.2 Aanbevelingen aan de directie Klimaat en Luchtkwaliteit	13

Managementsamenvatting

Op 29 mei 2009 is de Tijdelijke sloopregeling personen- en bestelauto's -hierna de Regeling- in werking getreden. De Regeling is gericht op particulieren en bedrijven die hun 'oude' personen- of bestelauto bij een autobedrijf willen inruilen (om te laten slopen) bij de aanschaf van een nieuwe of jongere gebruikte auto. Met de Regeling is een subsidiebedrag van 85 miljoen Euro gemoeid, dat door zowel het ministerie van VROM (65 miljoen Euro) als door de autobranche, vertegenwoordigd door ARN, STIBA, BOVAG en RAI Vereniging (20 miljoen Euro) beschikbaar is gesteld.

De Directie Klimaat en Luchtkwaliteit (K&L) van VROM heeft de VROM-Inspectie (VI) gevraagd om een onderzoek te doen naar de naleving van de Regeling en waar nodig handhavend op te treden. De VI heeft daartoe een aantal concrete handhavingsacties uitgevoerd (onder meer op basis van concrete aanwijzingen en signalen van o.a. ARN en SenterNovem). Daarnaast is de VI gevraagd om eventuele ongewenste neveneffecten van de Regeling te inventariseren en te benoemen. Het voorliggende rapport beschrijft de resultaten van het gevraagde onderzoek dat in augustus en september 2009 werd uitgevoerd.

Hoofdconclusie

Op basis van dit in omvang beperkt onderzoek kan geconcludeerd worden, dat de Regeling goed wordt nageleefd. Slechts bij enkele incidentele gevallen bleek, dat de betrokken auto(demontage)bedrijven bewust, maar vaker onbewust, de Regeling overtreden. Tevens zijn slechts in een enkel geval ongewenste neveneffecten van de Regeling geconstateerd, namelijk opslag van autowrakken buiten inrichtingen en sloopauto's die niet tijdig ontdaan werden van vloeistoffen (als gevolg van een verhoogd aanbod).

Samenvatting bevindingen

De VI heeft gezamenlijk met de provincie, het Regionaal Milieuteam van de politie en de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) een handhavingsactie uitgevoerd in Heerhugowaard op een bedrijventerrein met voornamelijk autodemontagebedrijven. Hieruit bleek dat in een aantal gevallen werd gehandeld in strijd met de Wet Milieubeheervergunning door de maximale opslagcapaciteit voor auto's te overschrijden of auto's buiten de inrichting op te slaan. Door een piek in het aanbod van autowrakken, veroorzaakt door de Regeling, gaven deze bedrijven aan zich genoodzaakt te zien de wrakken buiten de inrichting op te slaan. Ook gaven ze aan dat ze niet konden voldoen aan de eisen van het Besluit Beheer Autowrakken (BBA) om binnen 10 dagen na ontvangst van het voertuig deze te ontdoen van vloeistoffen. Bij de handhavingsactie zijn processen-verbaal opgemaakt.

De handhavingsdienst van ARN stelde in twee gevallen vast, dat autowrakken 'verhuisden' van de ontvangende autodemontage-inrichting naar andere demontage-inrichtingen. Dit is in strijd met de Regeling. Met privaatrechtelijke boetes en maatregelen heeft ARN daarop adequaat gereageerd.

In verband met mogelijke illegale uitvoer van voor de Regeling aangemelde autowrakken, zijn controles uitgevoerd bij Nederlandse autobedrijven en autodemontagebedrijven en in Nederlandse en Belgische zeehavens. Er werden daarbij geen zaken in strijd met de Regeling aangetroffen. Evenmin is gebleken dat autowrakken die gemeld zijn in de Online Registratie Auto's in Demontage (ORAD) werden afgevoerd naar het buitenland.

Bij controles bij autobedrijven en autodemontagebedrijven die at random door de betrokken handhavers zijn geselecteerd, werden buiten de separaat behandelde zaken in onder meer Heerhugowaard, geen onregelmatigheden met betrekking tot de Regeling vastgesteld.

Er is een dertigtal aanwijzingen voor mogelijk misbruik van de koopovereenkomst door het aangaan van schijntransacties (na aanvraag van de slooppremie ongedaan maken van de koopovereenkomst voor de vervangende auto; dit was op het moment van constateren 0,1% van het totaal aantal transacties). Dit zal in eerste instantie door SenterNovem nader onderzocht worden.

In de Regeling is impliciet geregeld dat autowrakken die in het kader van de regeling worden aangeboden moeten worden gedemonteerd. Er is echter geen sprake van een verplichte terugmelding in de vorm van een demontageverklaring van het wrak door het shredderbedrijf. Dit zou de mogelijkheden voor handhaving aanmerkelijk verbeteren/vergemakkelijken.

Ook uit de enquêtes die zijn gehouden bij betrokken branchevertegenwoordigers en andere stakeholders bleek dat deze visie werd gedeeld. Overigens zijn in verband hiermee geen concrete gevallen geconstateerd.

Aanbevelingen aan de beleidsdirectie Klimaat & Luchtkwaliteit

Neem in een eventueel vervolg op de Regeling een bepaling op ten aanzien van het feitelijk slopen van het te monteren voertuig, bijvoorbeeld in de vorm van een verplichte demontageverklaring. Dit zou de mogelijkheden voor handhaving aanmerkelijk verbeteren/vergemakkelijken.

Naar aanleiding van het gestelde in hoofdstuk 3 'Handhavingsacties' werd tijdens de inspecties bij bedrijven in de nabijheid van zeehavens vastgesteld, dat veel auto's en autowrakken niet (meer) waren voorzien van kentekens. De chassisnummers werden daarop nagecheckt via ARN/RDW. Met het oog op administratieve lastenvermindering worden chassisnummers namelijk niet vastgelegd in het systeem van SenterNovem. Gevolg daarvan is dat het voor het toezicht moeilijker is gegevens snel te controleren. Bij een eventueel vervolg op deze Regeling verdient het in dit verband aanbeveling om deze mogelijkheid wel in te bouwen.

Naar aanleiding van het gestelde in hoofdstuk 4 'Ongewenste (neven)effecten' is het verder aan te bevelen om in een mogelijk vervolg op de tijdelijke Regeling te borgen dat autowrakken waarvoor subsidie wordt aangevraagd, binnen een paar dagen moeten worden aangemeld voor de Regeling. Hier is bij het opstellen van de regeling bewust niet voor gekozen vanwege onnodige afwijzingen waartoe dit zou kunnen leiden. Het heeft echter tot gevolg dat gegevens van voertuigen die mogelijk gereed staan voor illegale verschepingen naar het buitenland niet kunnen worden geverifieerd. Overigens is dit niet in praktijk gebleken.

1 Inleiding

Op 29 mei 2009 is de Tijdelijke Sloopregeling personen- en bestelauto's (de Regeling) in werking getreden. Deze Regeling is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de BOVAG, RAI Vereniging en ARN. De Regeling vindt haar basis in art. 5 van het Besluit Milieusubsidies als bedoeld in art. 15.13, lid 1 – 3 van de Wet milieubeheer.

De Regeling richt zich op zowel particulieren als bedrijven die hun 'oude' personen- of bestelauto bij een autobedrijf willen inruilen (om te laten slopen) bij de aanschaf van een nieuwe auto, of een gebruikte auto van een jonger model.

Het doel van de Regeling is tweeledig, namelijk:

- een bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland door het doen demonteren van oude, milieuonvriendelijke personen- en bestelauto's, en
- het stimuleren van de aanschaf, ter vervanging daarvan, van auto's met een lagere emissie van milieuverontreinigende stoffen.

Binnen het kader van de Regeling, vragen RDW-erkende autobedrijven de slooppremie aan op de site van SenterNovem (SN). Hierbij moet het kenteken van de oude en van de nieuwe auto's worden ingevuld. Bij de aanvraag moet een scan van de koopovereenkomst worden gevoegd. Vervolgens wordt door SN gecheckt bij de RDW of de te demonteren auto in het ORAD-systeem (Online Registratie Auto's in Demontage) is ingevoerd. Nadat er een ORAD-melding is ontvangen wordt de subsidie vastgesteld en uitbetaald.

Met de Regeling is een subsidiebedrag van 85 miljoen Euro gemoeid dat door zowel het ministerie van VROM (65 miljoen Euro) als door de autobranche (vertegenwoordigd door STIBA, ARN, BOVAG en RAI Vereniging) (20 miljoen Euro) beschikbaar is gesteld.

De directie Klimaat en Luchtkwaliteit van VROM heeft een zogenoemde Handhaafbaarheid-, Uitvoerbaarheid- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd. Uit deze toets kwam naar voren dat de Regeling voldoet aan de daarvoor te stellen criteria.

Vervolgens is de VI gevraagd om een onderzoek te doen naar de naleving van de Regeling en waar nodig handhavend op te treden. De VI heeft daartoe een aantal concrete handhavingsacties uitgevoerd (onder meer op basis van concrete aanwijzingen en signalen van o.a. ARN en SenterNovem). Daarnaast is de VI gevraagd om eventuele ongewenste neveneffecten van de Regeling te inventariseren en te benoemen.

De VI heeft het gevraagde onderzoek in de maanden augustus en september 2009 uitgevoerd. Deze rapportage bevat het verslag daarvan.

2 Aanpak

De Regeling is bestudeerd tijdens een korte bureaustudie. Hierbij werd met name onderzocht waar ogenschijnlijk ongewenste neveneffecten kunnen optreden.

Aan de bij de Regeling betrokken actoren (zoals SenterNovem, ARN, STIBA, RAI Vereniging en BOVAG) is bij de start van dit project gevraagd naar concrete aanwijzingen en tips met betrekking tot ongewenst handelen binnen het kader van de Regeling. Via een enquête bij deze stakeholders inclusief Focwa is aan de hand van gerichte vragen onderzoek gedaan naar mogelijke onbedoelde en ongewenste neveneffecten van de Regeling.

De aanwijzingen en tips zijn opgepakt en nader onderzocht door de VI en het brancheteam autodemontagebedrijven (ADB) van de provincies.

Daarnaast is een aantal inrichtingen geïnspecteerd op milieugerelateerde aspecten die samenhangen met de Regeling. In dat kader is ook onderzoek gedaan naar ongewenste illegale plaatsen van opslag van autowrakken.

Verder is onderzocht of sloopauto's die vallen onder deze Regeling weer in het verkeer worden gebracht c.q. naar het buitenland worden verscheept voor hergebruik elders.

Ter ondersteuning van tussentijdse onderzoeksresultaten zijn er referentie-inspecties (steekproeven) uitgevoerd bij enkele bij de Regeling betrokken autodemontagebedrijven.

3 Handhavingsacties

In het kader van de uitvoering van dit project is een aantal handhavingsacties door de VI, al dan niet in samenwerking met derden, uitgevoerd. In dit hoofdstuk worden deze handhavingsacties opgesomd en kort beschreven:

- controles in zeehavens
- controles bij autodemontagebedrijven
- acties naar aanleiding van signalen van ARN
- controle opslag autowrakken buiten inrichtingen

Controles in zeehavens

De VI heeft controles uitgevoerd bij bedrijven die zijn gevestigd in de zeehavens van Vlissingen, het Eemshavengebied en Antwerpen. Er is voor deze havens gekozen omdat bekend is dat via de daar gevestigde bedrijven veel auto's/autowrakken worden verscheept naar Afrika en Oost Europa. De keuze voor Antwerpen is bepaald vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de zuidelijke Nederlandse provincies. Het doel van deze inspecties was om vast te stellen of autowrakken die waren aangemeld voor de Regeling, in strijd met de doelstellingen daarvan werden uitgevoerd naar andere landen. Een neven doelstelling was controle op de bepalingen van de Europese verordening betreffende grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen (EVOA).

Bij de uitgevoerde inspecties werden ca. 160 auto's/autowrakken afkomstig van de Nederlandse markt (herkenbaar op basis van Nederlandse kentekens of chassisnummers) gecontroleerd. Hierbij bleek dat de betrokken autowrakken bij de RDW waren aangemeld voor export en dat geen van deze autowrakken was aangemeld voor de Regeling.

Het is echter mogelijk dat de Nederlandse sloopauto's die bij controles in de havens worden aangetroffen, (nog) niet voorkomen in de systemen van SenterNovem en ARN, omdat er in de Regeling geen bepaling is opgenomen omtrent het tijdstip van melden. Pas veel later (weken of maanden) als de auto's al verscheept zijn, kan de melding alsnog worden gedaan en is fysieke controle in de haven niet meer mogelijk.

Bij een andere haven van waaruit veel auto's/autowrakken worden verscheept, de Afrikahaven in Amsterdam, heeft de VI, vanwege de beschikbare capaciteit, geen controles uitgevoerd. Navraag bij haar handhavingspartner, de Douane, leerde dat er sinds het begin van de uitvoering van de Regeling geen verhoogde activiteit op dit gebied waarneembaar was in deze haven.

Tijdens deze inspecties werd vastgesteld dat in het systeem van SN niet gezocht kan worden op chassisnummer. De chassisnummers werden daarop nagetrokken via ARN/RDW. Vanwege het vaak ontbreken van kentekens bij auto's/autowrakken die klaarstaan voor verscheeping is dit uit handhavingsoogpunt niet handig.

Controles bij autodemontagebedrijven

De VI heeft onderzoek gedaan bij een aantal sloopbedrijven in de provincie Limburg. De keuze voor Limburg werd bepaald vanwege een mogelijke route naar de haven van Antwerpen. Er werden daarbij twaalf kentekens nader onderzocht door SenterNovem. Vier bleken niet voor te komen in het systeem van SenterNovem. De acht overige wrakken bleken voor de Regeling te zijn aangemeld. Er zijn geen overtredingen met betrekking tot de Regeling vastgesteld.

Acties naar aanleiding van signalen van ARN

ARN heeft drie buitendienstmedewerkers die in het kader van de taken van die organisatie handhavingsacties uitvoeren. Deze ARN-medewerkers hebben ook in het

kader van de tijdelijke Regeling controleacties uitgevoerd. Bij vermoedens van overtredingen werd de VI geïnformeerd. Vervolgens heeft de VI, afhankelijk van de beschikbare capaciteit, deze signalen nader onderzocht.

Twee voorbeelden van deze nader onderzochte signalen.

Het is na een gesloten koopovereenkomst in het kader van de Regeling niet toegestaan betrokken autowrakken van het ene demontagebedrijf naar een ander af te voeren. Dit werd in vijf gevallen vastgesteld in Rotterdam en Kampen. In deze gevallen is door ARN een privaatrechtelijke boete opgelegd en zijn betrokkenen van deelname aan de Regeling uitgesloten.

Het is niet toegestaan om op de openbare weg autowrakken te stallen. In Den Haag werden ca. 25 autowrakken op de weg gestald in afwachting van verdere acties door een sloopbedrijf. Ook vonden er op de openbare weg demontageactiviteiten plaats (onderzoek loopt nog).

Controle opslag autowrakken buiten inrichtingen

Van ARN en de provincie Noord-Holland ontving de VI het signaal dat op industrieterrein Overtoom te Heerhugowaard tientallen tot honderden autowrakken buiten de inrichting van de daar gevestigde sloopbedrijven zouden zijn geplaatst. Daar dit een zeer ongewenst neveneffect van de tijdelijke Regeling zou kunnen zijn, heeft de VI op dit signaal twee acties ondernomen.

Ten eerste is een gezamenlijke handhavingsactie uitgevoerd door de provincie Noord-Holland, de VI, het Regionaal Milieuteam van de politie en het brancheteam autodemontage van de provincies. Hierbij werden processen-verbaal opgemaakt voor het onder andere opslaan buiten de inrichting van voertuigen. Bij één van de gecontroleerde bedrijven stonden op en langs de openbare weg meer dan 30 sloopauto's die onder de Regeling vielen, geparkeerd.

Vanwege de grote hoeveelheid sloopauto's gaven de bedrijven aan, dat ze niet konden voldoen aan de eisen van het Besluit Beheer Autowrakken (BBA) om binnen 10 dagen na ontvangst van het voertuig deze te ontdoen van vloeistoffen.

Ten tweede heeft de branchemanager autodemontagebedrijven aan de leden van zijn brancheteam (provinciale handhavers) gevraagd om bij de gemeenten in hun provincies navraag te doen naar eventuele ongewenste uitwassen van de Regeling, zoals het buiten de inrichting opslaan van autowrakken. Hieruit zijn (buiten de actie in Heerhugowaard) geen verdere ongewenste misstanden naar voren gekomen.

Tijdens het uitvoeren van bovengenoemde handhavingsacties bleek dat er sprake is van een lijst met 'dubbele kentekens'. Hiermee wordt bedoeld dat kentekens, zowel de oude die aangemeld zijn voor sloop, als nieuwe, die betrekking hebben op een nieuw aangeschafte auto, meer dan één keer in het systeem van SenterNovem voorkomen. Na filtering (op bijvoorbeeld abusievelijk dubbele aanmelding in het systeem) bleken ongeveer 30 kentekens twee of drie keer voor te komen. Dit zou er op kunnen duiden dat hier mogelijk sprake is van fraude. Hierbij wordt gedacht aan mogelijk misbruik van de koopovereenkomst door het aangaan van schijntransacties (na aanvraag van de slooppremie ongedaan maken van de koopovereenkomst voor de vervangende auto). Dit zal in eerste instantie door SenterNovem nader onderzocht worden.

4 Ongewenste (neven)effecten

Binnen het kader van dit onderzoek is onderzocht of zich (mogelijk) ongewenste (neven)effecten voordoen. Naast de reeds in hoofdstuk 3 beschreven zaken zijn uit de bureaustudie en enquêtes de hierna volgende punten naar voren gekomen.

Feitelijk niet slopen

Een risico is dat de te demonteren auto feitelijk niet gesloopt wordt maar op enigerlei wijze wordt verhandeld. Dit zal met name het geval zijn naarmate de waarde van de auto hoger is.

De VI acht de kans dat deze auto's wederom op de Nederlandse weg komen niet groot, omdat deze auto's dan opnieuw moeten worden voorzien van een kenteken en daarvoor gekeurd dienen te worden door de RDW. De RDW geeft bij het opnieuw op kenteken zetten van een oude gekende auto hetzelfde (oude) kenteken af. Bovendien lijkt het economisch niet aantrekkelijk om op deze wijze te handelen. Het risico van export naar landen waar een vraag is naar dit soort auto's, is aanzienlijk groter. Het is een reeds gangbare praktijk dat veel oude auto's/autowrakken naar deze landen worden geëxporteerd (met name naar Afrikaanse en Oost Europese landen).

Feitelijk is er dan sprake van het handelen in strijd met de geest van de Regeling. De Regeling voorziet in formele zin namelijk niet in het feitelijk demonteren van de autowrakken. In materiële zin zijn er echter in de Regeling voldoende aanknopingspunten die het demonteren beogen en daarmee het demonteren aan betrokkenen afdwingen, zoals:

- De Regeling heeft als citeertitel: "Tijdelijke sloopregeling personen- en bestelauto's".
- De demontagebedrijven die auto's in het kader van de sloopregeling ontvangen, hebben een contract afgesloten met de ARN of zijn aangesloten bij de ARN. In dat laatste geval hebben zij een aanvullend contract afgesloten. In deze contracten staat duidelijk aangegeven dat de bedrijven zich verplichten om het in het kader van de Regeling ontvangen autowrak, binnen de inrichting te demonteren¹.
- Bij de begripsomschrijving van artikel 1.1 van de Regeling staat dat een te demonteren auto, een auto is als bedoeld in 2.2. In 2.2 wordt uitgelegd wat een te demonteren auto is. In 2.1 staan de voorwaarden voor subsidie. Subsidie kan worden verstrekt voor de demontage (en dus niet voor een andere handeling of bestemming).

Extra borging voor het feitelijk slopen kan verkregen worden door een demontage-verklaring verplicht te stellen. Dit zou ook de handhaving vergemakkelijken. Ook zouden de voor deze Regeling aangemelde autowrakken fysiek geormerkt kunnen worden. Het feitelijk overbrengen van autowrakken, die werden aangemeld in het kader van de Regeling is overigens tijdens het onderzoek niet geconstateerd.

- 1 Het autodemontagebedrijf verplicht zich
 - (i) de sloopauto's die hem worden aangeboden door een autobedrijf in het kader van de tijdelijke sloopregeling, in eigen beheer en in overeenstemming met de KZD-normen, de toepasselijke vergunningeisen en de bepalingen van deze samenwerkingsovereenkomst te demonteren; en
 - (ii) enkel op het eigen, door de provincie voor opslag van autowrakken vergunde, terrein op te slaan; en
 - (iii) niet in eigendom aan derden over te dragen of naar het buitenland te exporteren.

Verhandelen van relatief goede en gewilde autowrakken

Autodemontagebedrijven die ook handelen, kunnen relatief goede en gewilde auto's die in het kader van de Regeling worden aangeboden voor demontage hieraan onttrekken, door bijvoorbeeld zelf de premie aan de betrokken autobedrijven te betalen. Dit is in feite geen handeling in strijd met de Regeling, er heeft immers nog geen complete transactie plaats gevonden. Het is wel in strijd met de wens van de ontdoener die zijn oude auto in het kader van de Regeling heeft ingeruild en dat in de overeenkomst tussen hem en het autobedrijf heeft aangegeven.

Het bieden van geld door autodemontagebedrijven aan autobedrijven om zodoende meer autowrakken aan te trekken

Mogelijk gevolg is verstoring van de marktwerking doordat relatief kleine demontagebedrijven veel meer autowrakken aantrekken dan dat zij feitelijk kunnen verwerken, met als mogelijke consequentie dat grote bedrijven minder autowrakken krijgen aangeboden. Dit laatste is overigens tijdens het onderzoek niet vastgesteld.

Overige genoemde ongewenste neveneffecten

Tijdens de enquêtes, die aan de start van het onderzoek zijn gehouden bij ARN, STIBA, Focwa, SenterNovem, RAI Vereniging en BOVAG, zijn ook de volgende ongewenste neveneffecten genoemd.

- Met de Regeling wordt volgens de respondenten een voorschot genomen op de toekomst. De auto's die nu in het kader van de Regeling worden aangeboden zijn er over ca. 3 jaar, wanneer deze normaliter voor sloop in aanmerking zouden komen, niet meer. Er ontstaat dan, met andere woorden, een dip in het aanbod van autowrakken.
- De voorfinanciering van de subsidie door de autobedrijven wordt vanwege de economische situatie als een probleem ervaren.
- Er wordt verwacht dat de handel zal marchanderen met data in de koopovereenkomst (dit is niet met feiten gestaafd).

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Hoofdconclusie

Op basis van dit in omvang beperkte onderzoek kan geconcludeerd worden dat de Regeling goed wordt nageleefd. Slechts bij enkele incidentele gevallen bleek, dat de betrokken auto(demontage)bedrijven bewust, maar vaker onbewust, de Regeling overtreden.

Overige conclusies

Met betrekking tot zaken die niet goed gaan, in de zin dat er niet-bedoelde ongewenste (neven)effecten optreden, kunnen de volgende punten worden geconcludeerd.

- De Regeling voorziet in formele zin niet in het feitelijk demonteren van de autowrakken. In materiële zin zijn er echter in de Regeling voldoende aanknopingspunten die het demonteren beogen en daarmee het demonteren aan betrokkenen afdwingen. Extra borging voor het feitelijk slopen kan verkregen worden door een demontageverklaring verplicht te stellen. Dit zou ook de handhaving vergemakkelijken. Het feitelijk slopen van het voertuig is een belangrijke waarborg dat de auto niet alsnog deel gaat nemen aan het (Nederlandse) wegverkeer.
- Het risico dat te demonteren auto's feitelijk niet gesloopt worden en wederom op de Nederlandse weg komen acht de VI minder groot dan het risico van export naar landen in Afrika en Oost Europa. Feitelijk is dan sprake van het handelen in strijd met de geest van de Regeling, omdat geen sprake is van sloop.
- Het naar een buitenland afvoeren van in ORAD gemelde autowrakken is in het kader van dit project bij een aantal havenbedrijven onderzocht, doch dit kon niet door feiten worden bevestigd. Wel is het zo dat het mogelijk is om autowrakken pas veel later dan het feitelijk verschepen naar het buitenland aan te melden voor de Regeling. Dat betekent dat gegevens van op haventerreinen aangetroffen autowrakken herhaaldelijk moeten worden getoetst aan de registratie van RDW en SenterNovem.
- Door de Regeling bestaat het risico, dat bij sommige bedrijven meer sloopauto's aangevoerd worden dan fysiek of conform de vergunning Wet milieubeheer mogelijk is. Op bedrijventerrein De Overtoom in Heerhugowaard is dit inderdaad gebleken. Er is daar een handhavingsactie uitgevoerd, waarbij processen-verbaal zijn uitgedeeld aan autodemontagebedrijven voor onder andere het opslaan van sloopauto's buiten de inrichting.
- Er zijn aanwijzingen voor mogelijk misbruik van de koopovereenkomst door het aangaan van schijntransacties (na aanvraag slooppremie ongedaan maken van koopovereenkomst voor vervangende auto). Door SenterNovem zal hieromtrent nader onderzoek worden verricht.
- Tijdens de inspecties bij bedrijven in de nabijheid van zeehavens, werd vastgesteld dat veel auto's en autowrakken niet (meer) waren voorzien van kentekens. SenterNovem legt chassisnummers in het kader van de uitvoering van de Regeling niet vast en is dus niet in staat om controles uit te voeren aan de hand daarvan. De chassisnummers werden daarop nagetrokken via ARN/RDW.

5.2 Aanbevelingen aan de directie Klimaat en Luchtkwaliteit

- Het is aan te bevelen om in een mogelijk toekomstig vervolg op de tijdelijke Regeling meer waarborgen in te bouwen met betrekking tot het feitelijk slopen van het te demonteren voertuig, zodat de auto niet alsnog deel gaat nemen aan het (Nederlandse) wegverkeer. Extra borging voor het feitelijk slopen kan verkregen worden door een demontageverklaring verplicht te stellen. Dit zou de mogelijkheden voor handhaving aanmerkelijk verbeteren/vergemakkelijken.
- Het is aan te bevelen om in een mogelijk toekomstig vervolg op de tijdelijke Regeling te borgen dat autowrakken waarvoor subsidie wordt aangevraagd binnen een paar dagen moeten worden aangemeld. Bij het opstellen van de regeling is hier bewust niet voor gekozen vanwege onnodige afwijzingen waartoe dit zou kunnen leiden. Het heeft echter tot gevolg dat gegevens van voertuigen die mogelijk gereed staan voor illegale verschepingen naar het buitenland niet kunnen worden geverifieerd. Overigens is dit niet in praktijk gebleken.
- Vanwege het vaak ontbreken van kentekens bij auto's/autowrakken die in de Nederlandse zeehavens klaar staan voor verscheping is het, bij een mogelijk vervolg van de tijdelijke Regeling, aan te bevelen om in het registratiesysteem van SenterNovem te kunnen zoeken op hele en gedeeltelijke chassisnummers en deze vervolgens aan de 'oude' kentekens te kunnen linken. Met het oog op administratieve lastenvermindering worden chassisnummers niet vastgelegd in het systeem van SenterNovem. Gevolg daarvan is dat het voor het toezicht moeilijker is gegevens snel te controleren. Bij een eventueel vervolg op deze Regeling verdient het in dit verband aanbeveling om deze mogelijkheid wel in te bouwen.
- Als laatste wordt aanbevolen om na het beëindigen van dit project bij de VI een 'loket' open te houden om het voor de stakeholders als ARN en SenterNovem mogelijk te houden om eventueel later aan te treffen misstanden te melden en daarop acties uit te laten voeren.