



Kennisgeving van het algemeen verbindend verklaren van een overeenkomst de afvalbeheerbijdrage voor auto's, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat maakt bekend dat zij op 1 december 2025, op grond van artikel 15.36, eerste lid, van de Wet milieubeheer heeft besloten om de door producenten en importeurs van auto's vrijwillig gesloten Overeenkomst inzake de afvalbeheerbijdrage voor auto's algemeen verbindend te verklaren van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030.

Het verzoek is ingediend door de Stichting Auto Recycling, namens de Stichting Auto Recycling Nederland, de Koninklijke Nederlands Vereniging "Rijwiel- en Automobiël Industrie", Vereniging BOVAG en haar leden, en een aantal individuele producenten. De producenten die het verzoek tot algemeen verbindend verklaren ondersteunen vormen een belangrijke meerderheid van degenen die auto's in Nederland in de handel brengen.

De Overeenkomst heeft betrekking op voertuigen, die voor de eerste keer in Nederland zijn ingeschreven in het kentekenregister en vallen onder de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zoals bedoeld in de Besluit beheer autowrakken. Dit voor zover deze voertuigen een toegestane maximum-massa hebben van niet meer dan 3.500 kg en vallen onder een van de volgende voertuigcategorieën:

- bedrijfsauto, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling tot uitvoering van de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994 ("Regeling voertuigen"), zijnde een voertuig op vier of meer wielen, en ingericht voor (a) het vervoer van goederen, of (b) het uitvoeren van andere werkzaamheden; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigclassificatie N1; of
- personenauto, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen), zijnde een voertuig op vier of meer wielen, ingericht voor het vervoer van personen, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend; in ieder geval wordt als personenauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1.

De overeenkomst vormt de financiële basis voor het opzetten, in stand houden, financieren en uitvoeren van een afvalbeheerstructuur voor hierboven genoemde auto's. Producenten nemen deel aan de afvalbeheerstructuur en dragen daartoe een afvalbeheerbijdrage af aan de Stichting Auto Recycling.

Het verzoek tot avv, waaronder de Overeenkomst, het ontwerpbesluit en de overige van belang zijnde stukken hebben van 11 september 2025 tot en met 23 oktober 2023 ter inzage gelegen bij Rijkswaterstaat – Water, Verkeer en Leefomgeving, afdeling Circulaire Economie en Afval, Griffioenlaan 2, 3526 LA te Utrecht. Deze documenten waren ook raad te plegen op: Alle terinzageleggingen - Rijkswaterstaat Publicatie Platform.

De kennisgeving over de terinzagelegging is op 11 september 2025 gepubliceerd in de Staatscourant (Stcrt-2025-31357). Naar aanleiding hiervan is een zienswijze ingediend.

Het definitieve besluit en bijbehorende stukken liggen vanaf de dag van publicatie van het besluit in de Staatscourant gedurende zes weken ter inzage bij Rijkswaterstaat Leefomgeving, afdeling Circulaire Economie & Afval, Griffioenlaan 2, 3526 LA te Utrecht. U dient vooraf echter wel een afspraak te maken via producentenverantwoordelijkheid@rws.nl.

Tevens is er de mogelijkheid het dossier te downloaden op <https://open.rijkswaterstaat.nl/ter-inzage/overige-terinzageleggingen/>.

Gelet op artikel 15.37, vierde lid, van de Wet milieubeheer zijn hieronder de tekst van het besluit en de algemeen verbindend verklaarde overeenkomst opgenomen.

Definitief besluit

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat neemt het volgende in overweging:

Stichting Auto Recycling (hierna: SAR) heeft op 26 februari 2025 een verzoek tot algemeen verbindend verklaring (hierna: avv) als bedoeld in artikel 15.36 van de Wet milieubeheer ingediend van de *Overeenkomst Recyclingbijdrage Auto's 2026–2030* (hierna: de Overeenkomst).



De Overeenkomst is gesloten tussen de SAR ende Koninklijke Nederlands Vereniging "Rijwiel- en Automobiël Industrie" (hierna: RAI). De Overeenkomst wordt ondersteund door de Vereniging BOVAG (BOVAG) en haar leden, en een aantal individuele producenten van auto's die zijn genoemd in het verzoek.

Het verzoek tot avv is ingediend namens die producenten die zich bij de overeenkomst hebben aangesloten en die hebben ingestemd met het verzoek tot avv.

De Overeenkomst heeft betrekking op voertuigen, die voor de eerste keer in Nederland zijn ingeschreven in het kentekenregister en vallen onder de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zoals bedoeld in de Besluit beheer autowrakken (hierna: Bba). Dit voor zover deze voertuigen een toegestane maximummassa hebben van niet meer dan 3.500 kg en vallen onder een van de volgende voertuigcategorieën:

- bedrijfsauto, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling tot uitvoering van de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994 ("Regeling voertuigen"), zijnde een voertuig op vier of meer wielen, en ingericht voor (a) het vervoer van goederen, of (b) het uitvoeren van andere werkzaamheden; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigclassificatie N1; of
- personenauto, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen), zijnde een voertuig op vier of meer wielen, ingericht voor het vervoer van personen, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend; in ieder geval wordt als personenauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1. (hierna: auto)

Het verzoek tot avv dient ter uitvoering van de wettelijke verplichtingen voor producenten van die auto's ingevolge het Besluit regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (hierna: Besluit upv) en het Bba.

De Overeenkomst vormt de financiële basis voor het opzetten, in stand houden, financieren en uitvoeren van een afvalbeheerstructuur voor hierboven genoemde auto's. Producenten nemen deel aan de afvalbeheerstructuur en dragen daartoe een afvalbeheerbijdrage af aan SAR.

Door de Overeenkomst algemeen verbindend te verklaren gaat de overeenkomst voor alle producenten van genoemde auto's gelden, ongeacht of ze reeds aangesloten zijn bij de overeenkomst. Hierdoor dragen alle producenten op gelijke wijze bij aan het afvalbeheer.

De looptijd van de Overeenkomst is vijf jaaren komt overeen met de looptijd van de avv. Het verzoek is om de overeenkomst voor de periode 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030 algemeen verbindend te verklaren.

Gelet op artikel 15.36 van de Wet milieubeheer en onderstaande overwegingen en motivering;

BESLUIT

- I. de *Overeenkomst recyclingbijdrage Auto's 2026–2030* algemeen verbindend te verklaren vanaf 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030 of zoveel eerder als de Overeenkomst voortijdig eindigt.

Het besluit tot vaststelling van de algemeen verbindend verklaring en de tekst van de overeenkomst worden bekendgemaakt in de Staatscourant.

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,
A.A. Aartsen



PROCEDURE

Het verzoek tot avv bestaat uit de Overeenkomst en diverse bijlagen en is op 26 februari 2025 ontvangen. Op de voorbereiding van dit besluit is op grond van artikel 15.37 van de Wm de uitgebreide procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Op 12 mei 2025 is een verzoek om aanvullende gegevens aan de verzoeker verzonden. Het verzoek om aanvullende gegevens had betrekking op het betrekken van producenten bij de aanvraag en het aantonen van de belangrijke meerderheid.

Het verzoek tot avv is door verzoeker op 16 juni 2025 aangevuld.

De beslistermijn van het verzoek tot avv is opgeschort vanaf de dag na verzending van het verzoek om aanvullingen tot de dag dat de aanvullingen ontvangen zijn. Dit betekent dat de beslistermijn is opgeschort met 45 dagen.

Het verzoek tot avv, waaronder de Overeenkomst, het ontwerpbesluit en de overige van belang zijnde stukken hebben van 11 september 2025 tot en met 23 oktober 2025 ter inzage gelegen bij Rijkswaterstaat – Water, Verkeer en Leefomgeving, afdeling Circulaire Economie en Afval, Griffioenlaan 2, 3526 LA te Utrecht.

De kennisgeving over de terinzagelegging is op 11 september 2025 gepubliceerd in de Staatscourant (Stcrt-2025-31357).

Naar aanleiding van het ontwerpbesluit is er op 21 oktober 2025 een zienswijze ontvangen. Op 23 oktober 2025 is ARN van de inhoud hiervan op de hoogte gebracht en in de gelegenheid gesteld op de zienswijze te reageren.

Op 29 oktober 2025 is hierop een reactie ontvangen van ARN.

In onderdeel 5 van dit besluit wordt ingegaan op de inhoud van de ingediende zienswijze. De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het voorgenomen besluit.

Beoordeling verzoek tot avv

Inleiding

Een verzoek tot avv moet aan een aantal eisen voldoen om de avv kunnen worden verlenen. Ten eerste moet een verzoek tot avv zijn ingediend door een belangrijke meerderheid van de producenten die een bepaald product in Nederland in de handel brengen ofwel in Nederland voor het eerst op de markt aanbieden. Dit is geregeld in artikel 15.37, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Voorts moet een avv, en daarmee de overeenkomst waarvoor een avv is verzocht, in het belang zijn van een doelmatig afvalbeheer. Dit is geregeld in artikel 15.36, eerste lid, van de Wet milieubeheer. De beoordeling van deze aspecten komt terug in onderdelen 3.1 en 3.2 van dit hoofdstuk.

Regeling verzoek algemeen verbindend verklaring overeenkomst afvalbeheerbijdrage

Daarnaast moet het verzoek tot avv en de overeenkomst bepaalde informatie bevatten voor een zorgvuldige en adequate beoordeling van het verzoek tot avv. In de voorgelegde overeenkomst moeten bepaalde onderwerpen aan de orde komen en bij het verzoek tot avv moeten naast de overeenkomst ook gegevens worden overgelegd, waaronder over de verzoeker, de betrokken actoren bij het afvalbeheer, de organisatiestructuur en de voorbereiding van het verzoek tot avv. Dit is geregeld in artikel 15.36, tweede lid, van de Wet milieubeheer en de bijbehorende Regeling verzoek algemeen verbindend verklaring overeenkomst afvalbeheerbijdrage (Stcrt. 2020, 34945; hierna: Regeling). Deze beoordeling wordt beschreven in hoofdstuk 4 van dit besluit.

Artikel 8 bis van de Kaderrichtlijn afvalstoffen

Een te verlenen avv moet ingevolge artikel 15.36, eerste lid, van de Wet milieubeheer ook in overeenstemming zijn met artikel 8 bis van de Kaderrichtlijn afvalstoffen (PbEU 2008, L 312; hierna: Kra) waarin de minimumvereisten voor regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (hierna: upv) zijn geregeld. Dit betekent dat de onderwerpen van de overeenkomst en overige gegevens bij een verzoek tot avv gezamenlijk voldoende informatie moeten opleveren voor het (kunnen) beoordelen van de minimumvereisten van artikel 8 bis van de Kra. De vereisten uit artikel 8 bis van de Kra komen terug in de Regeling en worden beschreven in hoofdstuk 4 van dit besluit.



Besluit upv en Besluit beheer autowrakken

Indien sprake is van een wettelijk verplichte regeling voor upv dient middels het verzoek tot avv invulling te worden gegeven aan de relevante bepalingen van het Besluit upv en het betreffende besluit of de betreffende ministeriële regeling.

Organisatiestructuur.

In hoofdstuk 3.2.1. is omschreven op welke manier SAR uitvoering geeft aan de afvalbeheerstructuur en in hoofdstuk 3.2.2. is de rol van haar dochteronderneming ARN Auto Recycling Nederland B.V. (hierna: ARN) binnen de afvalbeheerstructuur beschreven.

Verordening circulaire voertuigen

Op 13 juli 2023 is een voorstel voor een verordening betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken met kenmerk COM(2023) 451 final 2023/0284(COD) bekend gemaakt.

Het is mogelijk dat tijdens de looptijd van de avv de verordening circulaire voertuigen van kracht wordt. De huidige aanvraag is niet getoetst aan dit voorstel voor een verordening. Op het moment dat de verordening van kracht gaat zal beoordeeld worden wat de gevolgen zijn voor deze avv of de huidige avv op grond van artikel 15.39, tweede lid, van de Wet milieubeheer wordt ingetrokken.

3.1. Belangrijke meerderheid

In artikel 15.37, eerste lid, van de Wet milieubeheer is opgenomen dat een verzoek tot avv slechts kan worden ingediend door degenen die, wat betreft de gezamenlijke omzet van de betrokken stoffen, mengsels of producten, een naar het oordeel van de Minister belangrijke meerderheid vormen van degenen die deze stoffen in de handel brengen.

In de toelichting op de Regeling is aangegeven wat onder een belangrijke meerderheid moet worden verstaan. Voor die meerderheid wordt gekeken naar twee criteria: het aandeel van de producenten dat een verzoek tot avv indient in verhouding tot het aantal producenten op de desbetreffende markt van het product, en het aandeel van in de handel gebrachte producten van verzoekers op het totaal van hetgeen in de handel is gebracht. Een uitgangspunt is dat het aantal producenten en in de handel gebrachte producten ten minste 55% moet zijn. Bovendien moet ten minste een van beide hoger dan of gelijk zijn aan 75%.

Hierbij is aangegeven dat in het kader van doelmatig afvalbeheer de Minister gemotiveerd kan afwijken van deze methodiek of van de daarin gehanteerde percentages.

3.1.1. Markstructuur

De marktstructuur voor de invoer van voertuigen is zeer divers. Er is een onderscheid tussen de marktstructuur voor nieuwe voertuigen en gebruikte voertuigen.

In 2023 vroegen volgens de gegevens van de Dienst wegverkeer (hierna: RDW) 124 bedrijven 462.661 kentekens aan via de erkenning inschrijven zonder onderzoek. Dit betreft altijd nieuwe voertuigen; dit wil zeggen dat de voertuigen nog niet buiten Nederland geregistreerd zijn geweest voor een eerste toelating.

In 2023 zijn volgens RDW-gegevens voor 330.347 voertuigen een kenteken aangevraagd. In tegenstelling tot het hierboven genoemde segment, veel meer gedifferentieerd. Het betreft hier hoofdzakelijk gebruikte voertuigen die via een RDW-keuringstation met onderzoek inschreven kunnen worden in Nederland. Maar dit kan in een enkel geval ook nieuwe auto's betreffen.

In het Bba wordt geen ondergrens of drempel gehanteerd voor de producenten. Hierdoor kwalificeren marktpartijen al snel als producent, ook als zij slechts kleine hoeveelheden auto's in de handel brengen. De markt voor auto's die kent 8.160 geïdentificeerde producenten die in 2023 in totaal 793.008 auto's in de handel brachten in Nederland. Producenten van auto's kunnen dit zowel beroepsmatig of als particulier doen.

De Overeenkomst is gesloten door de partijen die een meerderheid van de producenten vertegenwoordigen, het betreft:

- RAI vereniging en haar leden;
- BOVAG en haar leden;
- overige individuele importeurs.

Betrekken van producenten bij verzoek tot avv

Ter voorbereiding van dit verzoek heeft ARN in het bestuur van RAI eerst de te nemen processtappen besproken. Ook is er een bijeenkomst georganiseerd met de producenten over het voornemen om de avv te verlengen met een looptijd van vijf jaar. Ook het bestuur van SAR is hier nauw bij betrokken en heeft het verzoek via een bestuursbesluit goedgekeurd. Na instemming van beide besturen heeft ARN een nieuwe overeenkomst opgesteld voor de beoogde AVV-periode. Deze is afgestemd met RAI als vertegenwoordiger van de importeurs van nieuwe voertuigen én met SAR. De overeenkomst is vervolgens ter ondertekening gedeeld met alle importeurs, vergezeld van een toelichtende brief. Vanuit enkele importeurs zijn vragen gekomen, die naar tevredenheid zijn beantwoord. Aangezien BOVAG eveneens een deel van de importeurs vertegenwoordigt, is ook via het bestuur van BOVAG namens haar leden goedkeuring verkregen voor het indienen van het verzoek. Ook hier is het bestuur bezocht voor een toelichting.

Aantonen Belangrijke meerderheid

SAR maakt onderscheid tussen producenten die zijn aangesloten bij een van de brancheorganisaties (RAI en BOVAG) die de overeenkomst zijn aangegaan en individuele producenten die op individuele basis zijn de Overeenkomst zijn aangegaan. 2.252 producenten van de geïdentificeerde 8.160 producenten zijn aangesloten bij een van de twee brancheorganisaties of op individuele basis ingestemd met het verzoek tot algemeen verbindend verklaren. Dit komt overeen met 28% van de producenten. Deze producenten brachten 629.408 auto's van de totaal 793.008 auto's in Nederland in de handel. Hiermee vertegenwoordigen zij 79% van het totale aantal in Nederland in de handel gebrachte auto's.

Aantal producenten van auto's in Nederland	Aantal	Procentueel
ARN aangesloten producenten	2252	28%
Niet aangesloten producenten	5908	72%
Totaal	8160	100%

Tabel 1; vertegenwoordiging aantal producenten meerderheid in 2023.

Kentekenregistraties, in Nederland	Aantal	Procentueel
Aandeel kentekenregistraties door ARN aangesloten producenten	629.408	79%
Aandeel kentekenregistraties door niet aangesloten producenten	159.291	21%
Totaal	793.008	100%

Tabel 2; kentekenregistraties 2023.

Met betrekking tot het aandeel in de handel gebrachte producten wordt voldaan aan het criterium om een belangrijke meerderheid aan te tonen, zoals vermeld in de toelichting bij de Regeling.

- De verzoekers voldoen met betrekking tot de voorwaarde van het aantonen van een belangrijke meerderheid in relatie tot de aantallen producenten niet aan dit criterium. Er is geen sprake van een belangrijke meerderheid (55%) van het aantal producenten die het product in de handel brengen.
- Doordat er geen ondergrens wordt gehanteerd voor producenten, zijn er veel producenten die een kleine hoeveelheid auto's (minder dan tien) in de handel brengen in Nederland.

Afwijken van de berekeningsmethodiek uit de Regeling

In de toelichting van de Regeling is aangegeven dat in het kader van doelmatig afvalbeheer de Minister gemotiveerd kan afwijken van de methode voor het bepalen van de belangrijke meerderheid of van de daarin gehanteerde percentages.

In het kader van doelmatig afvalbeheer van autowrakken wordt afgeweken van de methodiek voor het berekenen van de belangrijke meerderheid uit de Regeling met betrekking tot de vertegenwoordigde meerderheid van producenten.

Een belangrijk reden hiervoor is de structuur van de automarkt. Een aanzienlijk deel van de markt (4.687 producenten) brengt minder dan tien auto's in de handel op jaarbasis. Ervan uitgaande dat de gemiddelde marge op de verkoop van een auto € 1.500,- is, betekent dit dat deze producenten een inkomen uit het verkopen van auto's verkrijgen dat lager ligt dan het minimumloon. Hiermee is het aannemelijk dat import van auto's geen hoofdactiviteit is.

Als producenten die minder dan tien auto's in de handel brengen buiten beschouwing gelaten worden komt het aandeel producenten uit op 65%.

Aantal producenten van auto's in Nederland die 10 of meer auto's in de handel brengen	Aantal	Procentueel
ARN aangesloten producenten	2252	65%
Niet aangesloten producenten	1221	35%
Totaal	3473	100%

Tabel 3; vertegenwoordiging aantal producenten die 10 of meer auto's in de handel brengen in 2023.

In dit besluit wordt afgeweken van de methode uit de nota van toelichting voor het berekenen van de belangrijke meerderheid volgens artikel 15.37, eerste lid van de Wet milieubeheer. Zoals eerder aangegeven zijn op de markt van auto's veel kleine producenten aanwezig, waardoor de meerderheid niet gehaald wordt. Gelet op de toegevoegde waarde van de afvalbeheerstructuur wordt met het oog op het doelmatig beheer van afvalstoffen afgeweken. Hiervoor wordt verwezen naar de hiernavolgende paragraaf van dit besluit.

3.2 Doelmatig afvalbeheer

Op grond van artikel 15.36, eerste lid, van de Wm beoordeelt de Minister op basis van de overeenkomst en de daarbij overgelegde gegevens de doelmatigheid van het afvalbeheer voor het betrokken product.

Bij het beoordelen van de doelmatigheid van het afvalbeheer gaat het met name om de doelstellingen met betrekking tot het afvalbeheer, de meerwaarde daarvan ten opzichte van een situatie zonder AVV, de efficiënte wijze waarop invulling wordt gegeven aan de organisatie van het afvalbeheer om de gestelde doelen te (kunnen) behalen en de mate waarin kan worden aangetoond dat het in het vooruitzicht gestelde afvalbeheer uitvoerbaar is en blijft. De hiervoor bedoelde meerwaarde kan naast betere inzameling en verwerking, bijvoorbeeld ook betrekking hebben op meer afvalpreventie, voorkoming van dumpen van afval of voorkoming van lekstromen. Die meerwaarde kan gebaat zijn bij de betrokkenheid van alle producenten bij het afvalbeheer (grootschaligheid) in verhouding tot de beperkte lasten die daarmee gemoeid zijn voor niet-aangesloten producenten. De kenmerken of kwaliteiten van het afvalbeheer vertalen zich ook in de werking, reikwijdte en toegankelijkheid (voor gebruikers) van het inzamel- of verwerkingssysteem als onderdeel van de afvalbeheerstructuur in relatie tot de doelstellingen van inzameling of verwerking. Voorts moet blijken dat producenten en de bij het afvalbeheer betrokken actoren zich aantoonbaar voldoende hebben gecommitteerd aan de doelstellingen of uitvoering van de afvalbeheerstructuur. Daarnaast kan doelmatigheid ook breder worden beoordeeld op basis van een milieubeschermdende en economische meerwaarde van het afvalbeheer, bijvoorbeeld door in de logistiek of bedrijfsuitvoering circulair of klimaatneutraal te opereren.

Op 1 januari 2021 is een avv verleend aan SAR met een looptijd tot en met 31 december 2025 (*Stcrt* 2021, 20546).

3.2.1 Doelen

Middels de Overeenkomst wordt een afvalbeheerstructuur opgezet. Met deze afvalbeheerstructuur zijn de betrokken producenten voornemens collectief aan hun verplichtingen te voldoen. De afvalbeheerstructuur bouwt voort op een bestaande afvalbeheerstructuur.

De Overeenkomst heeft tot doel aan te geven wat de wederzijdse rechten en plichten zijn van enerzijds SAR, als verantwoordelijke voor de instandhouding van een afvalstructuur voor auto's, en anderzijds de producenten, die door toetreding partij bij de overeenkomst worden, voor wat betreft de recycling van de door hen in de handel gebrachte auto's en de in verband daarmee door dergelijke aanvoerders aan SAR verschuldigde afvalbeheerbijdrage.

De Overeenkomst vormt een financiële basis voor het in stand houden van de afvalbeheerstructuur waarmee invulling en uitvoering wordt gegeven aan de wettelijke verplichtingen ingevolge o.a. het Bba. Het gaat hierbij meer specifiek om de wettelijke verplichting om autowrakken in te zamelen en te recyclen.

- In de statuten van SAR is opgenomen dat de stichting tot doel heeft; het bevorderen dan wel streven naar een zo verantwoord en hoogwaardig mogelijke wijze van recyclen van gekentekende, toegelaten wegvoertuigen; en het namens verschillende producenten invulling geven aan de upv om de afvalfase van het product financieel en/of operationeel te organiseren en het verrichten van



alles dat met het hiervoor genoemde verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn.

- De stichting heeft geen winstoogmerk.

Wettelijke doelstellingen voor voorbereiden van hergebruik, recycling en nuttige toepassingen

In artikel 9, tweede lid van het Bba staat dat de producent van auto's er zorg voor draagt dat jaarlijks ten minste een 95 gewichtsprocent van de auto's die onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking zijn gesteld, wordt voorbereid voor hergebruik of nuttig wordt toegepast en ten minste 85 gewichtsprocent wordt voorbereid voor hergebruik of wordt gerecycled.

Afgelopen jaren heeft ARN de doelstellingen van het Bba gehaald. De gegevens van 2023 zijn op het moment van indienen de laatst beschikbare data en zijn hier verder uitgewerkt. Volgens de rapportage van ARN over het jaar 2023 op grond van de voorgaande avv is er 98,7% nuttig toegepast, waarvan 22,8% via hergebruik als product, 66,4% via recycling en 10,6% via energieteerugwinning en overige nuttige toepassing.

De afvalbeheerstructuur is voor iedereen toegankelijk. Autowrakken kunnen aangeleverd worden bij autodemonterbedrijven die voldoen aan de eisen van het Besluit activiteitenleefomgeving. Een deel van de autodemonterbedrijven is gecertificeerd volgens de eisen van ARN. Deze autodemonterbedrijven krijgen een vergoeding voor de inzameling en recycling van verplicht te demonteren onderdelen en materialen met een negatieve waarde.

3.2.2 Afvalbeheerstructuur

Organisatiestructuur

SAR tracht haar doel onder meer te bereiken door het oprichten en houden van de aandelen in de ARN Auto Recycling Nederland B.V. en het bevorderen van de door Auto Recycling Nederland B.V. en haar dochtermaatschappijen te verrichten werkzaamheden, teneinde te komen tot een zo hoog mogelijk hergebruik, recycling en nuttige toepassing. Auto Recycling Nederland B.V. heeft tot doel heeft het stimuleren, bevorderen en economisch rendabel maken van het hergebruik van materialen afkomstig van autowrakken. SAR en ARN hebben hiertoe een afvalbeheerstructuur opgezet voor autowrakken.

Uitvoering afvalbeheerstructuur

De uitvoering van de afvalbeheerstructuur als geregeld in de overeenkomst ligt bij SAR. Uit artikel 3.1 volgt dat de SAR namens de producenten van auto's zal zorgdragen voor de instandhouding en het actueel houden van de afvalbeheerstructuur.

- In artikel 3.3 van de Overeenkomst is de afvalbeheerstructuur omschreven. In bijlage 3 van de Overeenkomst is de afvalbeheerstructuur verder uitgewerkt. Voor de afvalbeheerstructuur wordt verwezen naar onderdeel 4d van dit besluit.

Bestendigheid en zelfbeheer afvalbeheerstructuur

De Overeenkomst voorziet in de financiering van de afvalbeheerstructuur. De afvalbeheerstructuur wordt bekostigd door de afvalbeheerbijdragen die worden afgedragen door producenten aan SAR. In de Wegenverkeerswet is bepaald dat een voertuig een kentekenregistratie ontvangt als de afvalbeheerbijdrage op basis van een avv is afgedragen. Zo is verzekerd dat voor alle voertuigen een afvalbeheerbijdrage wordt afgedragen en wordt hiermee voldoen aan het mechanisme voor zelfbeheer.

De hoogte van de afvalbeheerbijdrage wordt jaarlijks vastgesteld door SAR op basis van het geschatte aantal auto's dat in dat jaar in de handel wordt gebracht en het verwachte aantal autowrakken dat verwerkt moet worden in combinatie met de verwachte kosten van verwerking hiervan. Tevens wordt rekening gehouden met de kosten voor voorlichting en de systeemkosten. SAR hanteert een omslagstelsel.

De afvalbeheerbijdrage is voor de jaren 2026 en 2027 vastgesteld op € 22,50 per auto. Er wordt gestreefd deze afvalbeheerbijdrage zo stabiel mogelijk te houden.

Daarnaast beschikt SAR over een fonds dat voorafgaand aan de looptijd van deze avv is opgebouwd. Dit fonds wordt beschouwd als een voorziening voor tegenvallende kosten en wordt niet (verder) opgebouwd middels de afvalbeheerbijdrage.

De afvalbeheerstructuur is in staat het afvalbeheer op korte en lange termijn te waarborgen op organisatorisch, technisch en financieel-economisch vlak, hierbij rekening houdend met de gebruiks-

duur van auto's. De structuur en de wijze waarop de samenwerking met gecontracteerde en gecertificeerde autodemonteringsbedrijven, inzamelbedrijven, gespecialiseerde verwerkingsbedrijven, tussenhandelaren en shredderbedrijven wordt uitgevoerd, maakt aannemelijk dat de afvalbeheerstructuur voldoende bestendig kan worden uitgevoerd. De aansluiting van alle producenten bij de te verlenen avv maakt dat de financiering van de afvalbeheerstructuur en de benodigde inzamel- en verwerkingscapaciteit op de lange termijn gewaarborgd kan worden.

Gelet op het voorgaande heeft verzoeker hiermee aannemelijk gemaakt dat is voldaan aan het doelmatig afvalbeheer volgens artikel 15.36, eerste lid, van de Wm.

Beoordeling overeenkomst en overige gegevens

De overeenkomst en de overige aangeleverde gegevens voldoen aan de Regeling. Dit hoofdstuk omschrijft het upv-systeem aan de hand van enkele onderwerpen. Deze onderwerpen zijn gekozen op basis van de onderwerpen die in een overeenkomst over een afvalbeheerbijdrage dienen te staan en de overige gegevens die bij een verzoek tot avv moeten worden aangeleverd.

Product (artikel 2, eerste lid, onder b, van de Regeling)

De overeenkomst heeft betrekking op auto's. Om het product duidelijk af te bakenen is in de overeenkomst de volgende definitie van auto opgenomen:

- een voertuig dat voor de eerste keer in Nederland wordt ingeschreven in het ketenregister en valt onder de Producentenverantwoordelijkheid zoals bedoeld in de Bba en voor zover dit voertuig en toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500kg heeft, en valt onder een van de volgende voertuigcategorieën:
- een bedrijfsauto, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling tot uitvoering van de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994 ("Regeling voertuigen"), zijnde een voertuig op vier of meer wielen, en ingericht voor (a) het vervoer van goederen, of (b) het uitvoeren van andere werkzaamheden; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigclassificatie N1;
 - of een personenauto, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen), zijnde een voertuig op vier of meer wielen, ingericht voor het vervoer van personen, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend; in ieder geval wordt als personenauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1.

Producent (artikel 2, eerste lid, onder h, van de Regeling)

In de aanvraag is aangegeven wie de producenten zijn.
Een producent is:

De importeur van alle voertuigen (zoals beschreven in onderdeel a) die in Nederland voor het eerst worden geregistreerd. Onder het begrip producent vallen zijn worden de volgende 3 categorieën onderscheiden in hoofdstuk 4 van het verzoek:

1. Particulieren – die voor eigen gebruik auto's importeren.
2. Bedrijfsmatige import – die auto's importeren voor gebruik in hun eigen wagenpark.
3. Beroepsmatige import – die auto's importeren om deze aan een andere ter beschikking te stellen in Nederland.

Doelstellingen (artikel 2, eerste lid, onder c, van de Regeling)

Er dienen minimumdoelstellingen voor afvalbeheer van het product te worden opgenomen in een overeenkomst over een afvalbeheerbijdrage. Deze doelstellingen kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief van aard zijn. Bij het bepalen van deze doelstellingen dient rekening gehouden te worden met de afvalhiërarchie van artikel 10.4 van de Wm.

In het verzoek is het volgende met betrekking tot de doelstellingen opgenomen:

"Producenten of importeurs van auto's zijn verantwoordelijk voor het beheer van dat product tijdens de afvalfase. Deze producentenverantwoordelijkheid is vastgelegd in het Besluit beheer autowrakken (Bba). Het Bba is de implementatie van de EU-Richtlijn 2000/53/EG, en is op 1 juli 2002 in werking getreden in Nederland. Het Bba schrijft voor dat ten minste 95 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of nuttig wordt toegepast, en ten minste 85 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of wordt gerecycled. De batterijen uit de elektrische en hybride voertuigen tellen voor de berekening van de hergebruikdoelstelling van het Bba voor 100 gewichtsprocent mee, het afvalbeheer van de batterij valt voor de rest onder de Regeling beheer batterijen en accu's en maakt dus geen onderdeel uit van deze aanvraag."

Doelstelling voor voorbereiden van hergebruik, recycling en nuttige toepassingen

De doelstellingen voor voorbereiden van hergebruik, recycling en nuttige toepassing vanuit de Bba waar SAR zorg voor zal dragen, staan uitgewerkt in onderdeel 3.2.1. van dit Besluit.

De afgelopen jaren heeft ARN de volgende percentages van de autowrakken voorbereid voor hergebruik, gerecycled en nuttige toepassing.

	Hergebruik	Recycling	Energieterugwinning en overige nuttige toepassing	Nuttige toepassing
2020	21,6%	66,4%	10,3%	98,3%
2021	20,9%	66,3%	11,4%	98,7%
2022	21,7%	65,5%	11,5%	98,7%
2023	22,8%	65,2%	10,6%	98,7%

Tabel 4; Behaalde resultaten afvalbeheersysteem

Afvalbeheerstructuur (artikel 2, eerste lid onder d, e, f en l, en tweede lid, onder h en i, van de Regeling)

In de overeenkomst moeten de organisatorische en technische opzet van de afvalbeheerstructuur worden opgenomen. De bij de afvalbeheerstructuur betrokken actoren in de keten en hun taken dienen hierbij aan bod te komen. Daarnaast komen de actoren die betrokken zijn bij de uitvoering van de afvalbeheerstructuur aan de orde. Ook wordt de financieel-economische opzet beschreven alsmede het mechanisme voor zelfbeheer.

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de afvalbeheerstructuur wordt gedragen door SAR. SAR wordt bestuurd door drie bestuurders aangewezen door de RAI Vereniging, BOVAG en Stiba.

Een auto komt in de afvalbeheerstructuur als het een autowrak is. Het begrip "autowrak" heeft in het kader van het Bba uitsluitend betrekking op wrakken van personenauto's, lichte bedrijfsauto's (tot 3.500 kg) en vierwielige brommers. Wrakken van andere categorieën vallen enkel onder het begrip "afvalstof" zoals gedefinieerd is in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer

SAR zal zorgdragen voor de instandhouding en het actueel houden van een afvalbeheerstructuur die zodanig is dat de eindgebruiker van een auto zich daarvan kan ontdoen zonder dat daaraan haar kosten zijn verbonden en die op alle punten voldoet aan de Autowrakkenrichtlijn (Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken) en het Bba.

De SAR zorgt dat auto's waarvan de eindgebruiker zich wil ontdoen kosteloos worden ingenomen en gedemonteerd door autodemontagebedrijven die daarvoor op de juiste wijze gecertificeerd zijn en een aansluitingsovereenkomst met SAR en/of ARN hebben gesloten. Deze autodemontagebedrijven verwerken 85% van de in Nederland afgedankte auto's.

De afvalbeheerstructuur in Nederland bestaat uit een netwerk van autodemontagebedrijven die gecontracteerd en gecertificeerd zijn door ARN. Andere partijen die betrokken zijn in de afvalbeheerstructuur zijn inzamelbedrijven, gespecialiseerde verwerkingsbedrijven, tussenhandelaren, shredderbedrijven en een PST-fabriek.

Eindgebruikers kunnen auto's waarvan ze zich willen ontdoen ook bij andere autodemontagebedrijven inleveren. Deze worden echter niet vergoed vanuit ARN.

- De onderdelen van de afvalbeheerstructuur zijn omschreven in bijlage 3 van de Overeenkomst.
- De volgende stappen zijn daarin uitgewerkt:
 1. Registratie
 2. Depollutie en verplicht te verwijderen materialen
 3. Demontage van onderdelen en materialen, onderdelenhandel
 4. Inzameling en verwerking van materialen
 5. Autowrakken via tussenhandel
 6. Shredderbedrijf
 7. PST-installatie

De belangrijkste kenmerken van de afvalbeheerstructuur voor auto's zijn:

- a. Een landelijk dekkend inzamelsysteem, met ruim 200 autodemontagebedrijven.
- b. ARN voert controles uit bij de autodemontagebedrijven om te controleren of ze voldoen aan de contractuele afspraken en teneinde correcte recycling rapportages te kunnen rapporteren.

- c. ARN betaalt de kosten voor de inzameling en recycling van de verplicht te demonteren onderdelen en materialen met een negatieve waarde. Hiermee waarborgt ARN dat deze onderdelen en materialen zo hoogwaardig mogelijk worden verwerkt.
- d. ARN contracteert de inzamelbedrijven die de afvalstoffen bij de autodemontagebedrijven ophalen. De inzamelbedrijven dienen aan een aantal standardeisen te voldoen.
- e. ARN monitort de samenstelling en de hoeveelheid afvalstoffen die vrijkomt uit een autowrak. Op basis hiervan zijn recyclingbedrijven gecontracteerd die de afvalstoffen met zo hoogwaardige mogelijk technieken (conform het LAP3) opwerken tot nieuwe grondstoffen.
- f. Het kopen en verkopen van autowrakken door tussenhandelaren.
- g. De terugwinning van de metalen van het autowrak door een shredderbedrijf.
- h. De verwerking van shredderresidu met post-shredder technologie. Voor de autowrakken die afkomstig zijn van de door ARN gecontracteerde autodemontagebedrijven wordt het shredderafval verwerkt in de PST-fabriek.

In de Overeenkomst zijn de bij de afvalbeheerstructuur betrokken actoren welke verantwoordelijk zijn voor de afvalbeheerstructuur omschreven. Voor autodemontagebedrijven, recyclingbedrijven, tussenhandelaren en shredderbedrijven zijn eisen opgenomen waaraan deze partijen moeten voldoen om deel te nemen in de afvalbeheerstructuur. Deze eisen betreffen onder andere certificering, registratieplichten en bezit van de juiste vergunningen.

Financiële opzet

De afvalbeheersstructuur wordt bekostigd door middel van afvalbeheerbijdragen die worden afgedragen door producenten aan SAR.

De overeenkomst stuurt aan op een kostendekkend systeem voor de financiering van de afvalbeheerstructuur. Dat houdt in dat de inkomsten uit de afvalbeheerbijdrage in een jaar de te verwachte kosten dekken voor hetzelfde jaar.

In de overeenkomst is in artikel 4 de afdracht van de afvalbeheerbijdrage geregeld. De afdracht van de afvalbeheerbijdrage vindt plaats op basis van kentekenregistraties die SAR ontvangt van de RDW. De afdracht bestaat uit het totaal van alle afvalbeheerbijdragen van de voor het eerst in Nederland tenaamgestelden auto's door de desbetreffende producent. Betaling geschiedt door overmaking door de producent van het op een factuur van SAR vermelde bedrag voor bedrijven die werken met versnelde inschrijving of het bedrag wordt geïnd door de RDW ten tijde van eerste kentekening en overgemaakt aan de SAR.

In artikel 5 van de overeenkomst is de hoogte van de afvalbeheerbijdrage en de wijze van berekenen opgenomen. Dit is verder uitgewerkt in onderdeel 4e van dit Besluit.

In artikel 4 van de Overeenkomst is beschreven op welke manier SAR samenwerkt met de RDW om inzicht te krijgen in hoeveel afvalbeheerbijdrage producenten af moeten staan aan SAR. Daarnaast heeft SAR in artikel 3.6 en 3.7 vastgelegd hoe zelfcontrole plaatsvindt op haar besteding van de afvalbeheerbijdrage.

Inkomsten

De afvalbeheerstructuur wordt bekostigd door middel van afvalbeheerbijdragen die worden afgedragen door producenten aan SAR. De hoogte van de afvalbeheerbijdrage wordt jaarlijks vastgesteld door SAR in het laatste kwartaal van het jaar. In artikel 5 van de overeenkomst is de hoogte van de afvalbeheerbijdrage en de wijze van berekenen opgenomen. Dit is verder uitgewerkt in onderdeel 4e van dit Besluit.

Uitgaven

De afvalbeheerbijdragen dienen ter dekking van de kosten van de afvalbeheerstructuur, de systeemkosten en de communicatiekosten.

De kosten voor de afvalbeheerstructuur bestaan uit de vergoeding voor autodemontagebedrijven en de kosten van inzameling en verwerking.

Conceptbegroting 2023–2030

In de Regeling verzoek avv wordt gevraagd om een begroting van de kosten en opbrengsten van de afvalbeheerstructuur over de jaren waarvoor een besluit tot avv wordt verzocht.

Bedragen in €	2026	2027	2028	2029	2030
Opbrengst Recyclingbijdrage	14.318.000	14.411.000	16.012.000	16.322.000	16.322.000
Totaal opbrengsten	14.318.000	14.411.000	16.012.000	16.322.000	16.322.000

Bedragen in €	2026	2027	2028	2029	2030
Vergoeding Autodemontagebedrijven	2.890.000	3.189.000	3.416.000	3.622.000	3.853.000
Kosten Inzameling & Verwerking	1.464.000	1.638.000	1.770.000	1.888.000	2.022.000
Kosten PST	6.900.000	7.100.000	7.300.000	7.500.000	7.700.000
Totaal Kostprijs Recycling	11.254.000	11.927.000	12.486.000	13.010.000	13.575.000
Bruto marge	3.064.000	2.484.000	3.526.000	3.312.000	2.747.000
Communicatiekosten	387.000	383.000	383.000	378.000	378.000
Systeemkosten	3.850.000	3.984.000	4.122.000	4.193.000	4.222.000
Totaal bedrijfslasten	4.237.000	4.367.000	4.505.000	4.571.000	4.598.000
Overige baten en lasten	55.000	63.000	71.000	77.000	80.000
Bedrijfsresultaat	-1.118.000	-1.820.000	-908.000	-1.182.000	-1.771.000

Tabel 5; conceptbegroting 2026 tot en met 2030.

Zoals uit bovenstaande conceptbegroting blijkt bestaat er een ketendeficit voor onderdelen en materialen met een negatieve waarde en is de afvalbeheerbijdrage van de producenten noodzakelijk om te komen tot dekking van de te verwachten uitgaven.

Vermogensvorming

ARN streeft naar een kostendekkend systeem waarbij de afvalbeheerbijdrage het afvalbeheersysteem dekt en er geen vermogen wordt op- of afgebouwd.

Sinds 1995 is er een bestaand fonds. Dit fonds bestond al voor het algemeen verbindend verklaren van de overeenkomst over de afvalbeheerstructuur. Het fonds wordt gebruikt als een voorziening om bij tegenvallende resultaten bij te springen.

Het bestaande fonds van SAR wordt in het kader van deze aanvraag gezien als een voorziening en dient als buffer voor onvoorziene omstandigheden.

Afvalbeheerbijdrage (artikel 2, eerste lid, onder g, i, j en k, van de Regeling)

In bijlage 2 van de overeenkomst is de wijze van berekenen van de afvalbeheerbijdrage geregeld.

De overeenkomst regelt de hoogte van de afvalbeheerbijdrage en de wijze van berekenen in artikel 5. Op basis van deze wijze van berekenen stelt SAR jaarlijks in het laatste kwartaal de hoogte van de afvalbeheerbijdrage vast.

De afvalbeheerbijdrage die de producenten moeten afdragen aan SAR is gebaseerd op de volgende componenten:

- kosten voor het afvalbeheersysteem;
- systeemkosten; en,
- communicatiekosten.

SAR stelt jaarlijks in het laatste kwartaal de afvalbeheerbijdrage vast.

In artikel 5 van de overeenkomst is de wijze van berekenen van de afvalbeheerbijdrage vastgelegd. De hoogte van de afvalbeheerbijdrage wordt gebaseerd op het totaal van de kosten voor het afvalbeheersysteem, de systeemkosten en de communicatiekosten gedeeld door het verwachte aantal auto's dat in de handel wordt gebracht.

SAR heeft de hoogte van de afvalbeheerbijdrage voor 2026 en 2027 vastgesteld op € 22,50 per auto. Er wordt naar gestreefd dit tarief zo stabiel mogelijk te houden.

Tariefdifferentiatie

In artikel 10 van de Overeenkomst is opgenomen dat geen tariefdifferentiatie wordt toegepast. Auto's worden alleen tot de markt toegelaten via een typegoedkeuring als zij voldoen aan de eisen uit de 3R-Richtlijn (2005/64/EG). Hiermee wordt geborgd dat ze aantoonbaar herbruikbaar, recyclebaar of nuttig toegepast kunnen worden. In de Overeenkomst is toegelicht dat het afdwingen van recyclebare ontwerpen via een financiële prikkel in de recyclingbijdrage zorgt voor complexiteit in de uitvoering en weinig effectief is, gelet op de geringe hoogte van de afvalbeheerbijdrage in verhouding tot de prijs



van een auto. Om deze redenen is gekozen om af te wijken van de vereisten uit de Regeling verzoek avv overeenkomst afvalbeheerbijdrage (hierna: Regeling AVV) om tariefdifferentiatie toe te passen.

Toezicht en controle

In de overeenkomst in artikel 3.6 en 3.7 is de toezicht en controle geregeld. SAR zal na afloop van elk kalenderjaar een externe accountant onafhankelijk onderzoek laten verrichten naar de wijze waarop de door haar ontvangen afvalbeheerbijdragen zijn besteed. De relevante gecontroleerde financiële gegevens worden opgenomen in het duurzaamheidsverslag van SAR. Voor zover er onduidelijkheden, onjuistheden of onregelmatigheden tijdens de controle van de accountant naar voren zouden komen, dan is daarvoor een proces beschikbaar.

Informatieverstrekking (artikel 2, tweede lid, onder d, e en g, van de Regeling)

Er wordt op verschillende wijzen gecommuniceerd met de producenten (bijvoorbeeld per e-mail of telefonisch) en met behulp van accountmanagers. Op de websites van ARN (www.arn.nl) wordt informatie gegeven over de stichting zelf, de afvalbeheerstructuur en de afvalbeheerbijdrage. Met behulp van e-mailberichten worden producenten geïnformeerd over specifieke onderwerpen en ontwikkelingen.

Het verstrekken van informatie gebeurt op de volgende manieren:

Aan eindgebruikers:

- Website www.arn.nl
Via de website wordt informatie over autorecycling en toelichting over het proces gedeeld en zijn alle aangesloten autodemonterbedrijven te vinden.
- Publiekscampagnes
Via sociale media en google wordt er gezorgd voor bekendheid bij eindgebruikers die af willen van hun auto.
- RDW Klant Contact Centrum
Hier kunnen consumenten o.a. terecht met vragen over de afvalbeheerbijdrage.

Aan verkopende partijen:

- Communicatiekanalen van de RAI, BOVAG en publiciteit in de vak media.
Deze kanalen worden breed ingezet om de communicatiedoelen bij deze doelgroep te krijgen.
- RDW heeft communicatiemiddelen om hun keuringstations te informeren over de afdracht van de recyclingbijdrage.

Aan recyclingpartners

- MijnARN:
- Voor de autodemonterbedrijven, tussenhandelaren en shredderbedrijven bestaat de intranet omgeving MijnARN.
 - Online nieuwsbrieven en gerichte offline uitingen.

Rapportage

SAR zal jaarlijks rapporteren aan de staatsecretaris volgens de verplichtingen die volgen uit artikel 15 van het Bba en uit artikel 5 en artikel 6, lid 6 van het Besluit upv.

Zienswijze

Op 21 oktober 2025 is van LNW Advocaten en mediators namens haar cliënte, Longo Netherlands B.V. (hierna: Longo), binnen de daarvoor geldende termijn een zienswijze ontvangen. Longo is een bedrijf dat auto's op de Nederlandse markt koopt en deze exporteert naar de Baltische staten.

Hieronder is de zienswijze samengevat en is reactie gegeven.

Samenvatting van de zienswijze:

1 Strijdigheid met artikel 15.36 Wm

Longo brengt naar voren dat in strijd met artikel 15.36, tweede lid, van de Wet milieubeheer uit het ontwerpbesluit onvoldoende naar voren komt op welke manier verzoekers hebben getracht om te voorkomen dat er meer dan eenmaal een afvalbeheerbijdrage wordt betaald voor hetzelfde product.

In situaties waarin een auto eerst in Nederland op de markt wordt gebracht en deze later wordt geëxporteerd naar een land met een systeem voor upv waarvoor ook een afvalbeheerbijdrage moet worden betaald, ontstaat er een dubbele afdracht over deze auto. Dit is nadelig voor partijen

die auto's naar andere landen exporteren omdat volgens Longo de afvalbeheerbijdrage verdiscon- teerd wordt in de verkoopprijs van de auto.

Er is in het verzoek geen rekening gehouden met een mogelijkheid tot restitutie van de afvalbe- heerbijdrage of een exportrestitutie, zoals bij andere productgroepen wel gebeurt veronderstelt de inspreker

Aangezien de Minister voorts van oordeel is dat het aanvragen van een ontheffing op grond van artikel 15.38 van de Wet milieubeheer voor een bedrijf als Longo, dat gebruikte auto's vanuit Nederland exporteert naar andere lidstaten van de EU, niet mogelijk is, valt het bedrijf tussen wal en schip.

Longo geeft aan dat niet overgegaan kan worden tot avv als het verzoek op het bovenstaand punt niet aangepast wordt.

Reactie ad 1.

In artikel 15.36, tweede lid, van de Wet milieubeheer is bepaald dat een verzoeker van een avv gegevens overlegt waaruit duidelijk wordt dat redelijkerwijs is getracht te voorkomen dat over een product niet meer dan eenmaal een afvalbeheerbijdrage is verschuldigd. Dit artikel moet bij ontstentenis van een Europees mechanisme van verrekening van afvalbeheerbijdragen zo worden uitgelegd dat het erop ziet dat binnen Nederland niet meer dan eenmaal een afvalbeheerbijdrage is verschuldigd.

In hoofdstuk 13 van het verzoek is uitgelegd hoe voorkomen wordt dat meer dan eenmaal in Nederland een afvalbeheerbijdrage over een voertuig verschuldigd is. In dit hoofdstuk wordt omschreven dat elk voertuig een uniek voertuigidentificatienummer (VIN) heeft. Dit nummer wordt bij inschrijving gekoppeld aan het kenteken en blijft hetzelfde zolang het voertuig in Nederland is. Zo wordt voorkomen dat er meermaals een afvalbeheerbijdrage wordt betaald over één voertuig. Naar mijn beoordeling voldoet de verzoeker hiermee aan artikel 15.36 lid 2 Wm.

2. Strijdigheid met artikel 34 VWEU

Longo geeft aan dat het avv verklaren van het verzoek in strijd is met artikel 34 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Omdat bij export van auto's waar in Nederland al afvalbeheerbijdrage is betaald, in het importerende land ten tweede male een afvalbeheerbijdrage kan worden afgedragen, zou deze avv strijdig zijn met het beginsel van vrij verkeer.

Reactie ad 2.

Dit betoog is eerder door Longo naar voren gebracht in een bestuursrechtelijke procedure over de afwijzing van het verzoek van Longo om ontheffing van de algemeen verbindend verklaarde overeenkomst over een afvalbeheerbijdrage voor auto's zoals die thans geldt.

Artikel 34 VWEU verbiedt (op nationaal niveau) kwantitatieve invoerbeperkingen, namelijk invoerverboden en invoerquota, en alle maatregelen van gelijke werking. Deze maatregelen omvatten iedere handelsregeling van de lidstaten die de intracommunautaire handel al dan niet rechtstreeks, daadwerkelijk of potentieel, kan belemmeren. Het systeem van afvalbeheerbijdragen leidt niet tot enige invoerbeperkingen of belemmering van de handel tussen de lidstaten.

Zoals ik in bovenbedoelde procedure naar voren heb gebracht, zie ik niet in dat het systeem van afvalbeheerbijdragen leidt tot enige invoerbeperkingen of de belemmering van de handel tussen de lidstaten. Daarbij merk ik op dat in de overwegingen van de richtlijn juist als doelstelling is opgenomen dat de goede werking van de interne markt gewaarborgd wordt en dat de concurren- tiebeperkingen in de Gemeenschap vermeden worden.

3. Circulaire Voertuigenverordening

Momenteel wordt onderhandeld over de Circulaire Voertuigenverordening, waarin bepalingen zijn opgenomen om het upv-systeem verder te harmoniseren binnen de EU. Hierin is een artikel opgenomen over een mechanisme voor kostenverdeling waarbij een eventueel een mogelijkheid wordt geboden om de kosten voor afvalbeheer van voertuigen die in andere lidstaat afval zijn geworden dan waar ze het eerst op de EU-markt zijn gebracht, kunnen worden verhaald op de eerste producent/importeur binnen de EU. Hierover wordt echter nog onderhandeld en het is onduidelijk of en op welke wijze dit uiteindelijk in de verordening zal worden opgenomen en in de praktijk zal worden uitgevoerd. Een politiek akkoord over de verordening is voorzien in december 2025.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het besluit.

Tekst overeenkomst

DEZE OVEREENKOMST ("OVEREENKOMST") WORDT AANGEGAAN TUSSEN:

- I. **Stichting Auto Recycling**, een stichting naar Nederlands recht, statutair gevestigd en kantoorhou- dende te (3621 ZA) Breukelen, aan De Corridor 5, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 78329353, ("SAR");
- II. **Koninklijke Nederlandse Vereniging "De Rijkswiel- en Automobielen-Industrie"**, een vereniging met



volledige rechtsbevoegdheid naar Nederlands recht, statutair gevestigd en kantoorhoudende te (1078 GZ) Amsterdam, aan Europaplein 6, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 40530216 ("RAI Vereniging");

- III. de producenten en importeurs van Auto's die akkoord gaan met Toetreding tot deze Overeenkomst ("Toetreders")

hierna ook gezamenlijk te noemen de "**Partijen**" en ieder afzonderlijk een "**Partij**".

OVERWEGINGEN:

- A. Op grond van Autowrakkenrichtlijn en de implementatie daarvan in Nederland, hebben producenten en importeurs van Auto's (Aanvoerders), waarvan een aantal zich richt op nieuwe Auto's en is aangesloten bij RAI Vereniging, diverse verantwoordelijkheden op het gebied van de afgifte, inname en verwerking van autowrakken, hergebruik en de nuttige toepassing daarvan (Producentenverantwoordelijkheid).
- B. In verband met deze Producentenverantwoordelijkheid, heeft RAI Vereniging in het verleden, tezamen met anderen, een stichting opgericht, thans zijnde de SAR.
- C. De SAR heeft ten doel het bevorderen van recyclingmaatregelen en van maatregelen om Auto's te verduurzamen teneinde de schade aan het milieu gedurende de gebruiksperiode en aan het einde daarvan zoveel mogelijk te beperken. Daarmee helpt de SAR Aanvoerders bij het geven van invulling aan hun Producentenverantwoordelijkheid.
- D. Om dit doel te bevorderen beoogt de SAR (onder meer) het stimuleren, bevorderen en economisch rendabel maken van het hergebruik van materialen afkomstig van Autowrakken, in verband waarmee zij een Recyclingstructuur heeft opgezet voor Autowrakken, ongeacht wanneer en door wie de Auto's, voor het eerst in Nederland tenaamgesteld zijn. De verwijdering van batterijen die geen loodzuur bevatten, en het hergebruik en de recycling daarvan, vallen buiten de genoemde Recyclingstructuur (en daarmee buiten het toepassingsbereik van deze Overeenkomst); batterijen die loodzuur bevatten vallen wel binnen deze Recyclingstructuur.
- E. In het kader van deze Recyclingstructuur wordt bij de eerste kentekening van een Auto in Nederland een Recyclingbijdrage verschuldigd aan de SAR opdat deze de Recyclingstructuur in stand kan houden.
- F. Aanvankelijk werd deze Recyclingbijdrage uitsluitend geïnd bij de importeurs van nieuwe Auto's die lid waren van RAI Vereniging. Teneinde ervoor zorg te dragen dat deze Recyclingbijdrage zou worden afgedragen in relatie tot *alle* Auto's die in Nederland voor het eerst gekentekend worden (nieuw en gebruikt), ook indien deze niet door leden van RAI Vereniging geïmporteerd zouden worden, heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu voor de periode tussen 1 januari 2021 en 31 december 2025 op verzoek van de SAR en RAI Vereniging, tezamen met een zodanig aantal van haar leden opdat de meerderheid betrokken is, ondersteund door BOVAG, op basis van de Wet milieubeheer een AVV afgegeven. Dientengevolge waren tot de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst alle producenten en importeurs van nieuwe Auto's op basis van een door de RDW toegekende Bevoegdheid VI (Aanvoerders) gehouden toe te treden tot de voorganger van deze Overeenkomst, bij gebreke waarvan de RDW niet overging tot afgifte van een kenteken. In alle gevallen waarin sprake was van een kentekening anders dan op basis van de Bevoegdheid VI (d.w.z. importeurs en producenten van nieuwe Auto's die niet beschikken over deze Bevoegdheid VI en in geval van kentekening van gebruikte Auto's), werd de verschuldigde recyclingbijdrage ten tijde van de eerste kentekening geïnd en aan de SAR afgedragen door de RDW.
- G. Eerdergenoemde AVV loopt af op 31 december 2025. De betrokken Minister zal verzocht worden een nieuwe AVV af te geven voor de periode tussen 1 januari 2026 en 31 december 2030 waardoor het onder F beschreven regime wordt gecontinueerd. De onderhavige Overeenkomst heeft tot doel voor de duur van de toekomstige AVV('s) het eerder in het leven geroepen systeem van toetreding te hervatten.

PARTIJEN ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

1. DEFINITIES

- 1.1. Behoudens voor zover uitdrukkelijk anderszins bepaald, hebben de woorden en uitdrukkingen die in deze Overeenkomst met een hoofdletter zijn geschreven de daaraan hieronder toegekende betekenis:

Aanvoerder

een producent of importeur van een Auto (als bedoeld in het Bba) waarvoor de eerste kentekening in Nederland geschiedt op basis van de Bevoegdheid VI en die door Toetreding Partij is geworden bij deze Overeenkomst.

ARN

ARN Auto Recycling Nederland B.V., een door de SAR opgezette uitvoeringsorganisatie die tot doel heeft de SAR te assisteren bij de instandhouding van de Recyclingstructuur.

Auto	een voertuig, dat voor de eerste keer in Nederland wordt ingeschreven in het kentekenregister en valt onder de Producentenverantwoordelijkheid zoals bedoeld in de Bba, en voor zover dit voertuig een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500kg heeft, en valt onder een van de volgende voertuigcategorieën: - een bedrijfsauto, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling tot uitvoering van de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994 ("Regeling voertuigen"), zijnde een voertuig op vier of meer wielen, en ingericht voor (a) het vervoer van goederen, of (b) het uitvoeren van andere werkzaamheden; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigclassificatie N1; of - een personenauto, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, zijnde een voertuig op vier of meer wielen, ingericht voor het vervoer van personen, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend; in ieder geval wordt als personenauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1.
Autowrak	een Auto die een afvalstof is in de zin van artikel 1.1., eerste lid, Wet milieubeheer (d.w.z. een Auto waarvan de eigenaar zich wil ontdoen) en waarop de Recyclingbijdrage mitsdien betrekking heeft.
Autowrakkenrichtlijn	Richtlijn 2000/53/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PbEG L 269, 21 oktober 2000, p. 34), alsmede alle eventuele wijzigingen of vervanging daarvan, daaronder begrepen die waarvoor de Europese Commissie inmiddels een voorstel heeft gedaan dat de Autowrakkenrichtlijn beoogt te vervangen en tevens circulariteitseisen voor voertuigontwerp bevat.
AVV Bba	algemeen verbindend verklaring als bedoeld in artikel 15.36 Wet milieubeheer. Besluit beheer autowrakken van 24 mei 2002, of Europese of Nederlandse regelgeving die dit besluit (inclusief de daarin genoemde regelgeving) vervangt.
Bevoegdheid VI	door de RDW aan een Aanvoerder verleende bevoegdheid op basis waarvan een Auto versneld wordt ingeschreven in het kentekenregister.
Overeenkomst	deze Overeenkomst Recyclingbijdrage Auto 2026–2030, die beschouwd moet worden als een overeenkomst over een afvalbeheerbijdrage zoals bedoeld in artikel 15.35 van de Wet milieubeheer.
Producentenverantwoordelijkheid RDW Recyclingbijdrage	betreft de wettelijke verantwoordelijkheid van importeurs (waaronder Aanvoerders) en producenten, zoals nader uitgewerkt in Annex 2 . Dienst Wegverkeer.
Recyclingstructuur	een bijdrage in de kosten van het beheer van een afvalstof, zoals bedoeld in artikel 15.35 van de Wet milieubeheer; ook wel de afvalbeheerbijdrage genoemd. de afvalbeheerstructuur van Autowrakken zoals opgezet door de SAR door middel van haar uitvoeringsorganisatie ARN. De recycling van Autowrakken vindt plaats inclusief daarin aanwezige auto-elektronica (zoals bedoeld in artikel 2 lid 3 sub b Richtlijn 2012/19/EU (WEEE-richtlijn)). De verwijdering van eventuele batterijen (anders dan batterijen bestaand uit loodzuur) en het hergebruik en de recycling daarvan, valt buiten de Recyclingstructuur van Autowrakken.
Toetreding	het door ondertekening van het als Annex 1 aan deze Overeenkomst gehechte document Partij worden bij deze Overeenkomst, zulks na acceptatie van de SAR.
Vertrouwelijke Informatie	alle bedrijfsvertrouwelijke informatie van één van Partijen.

2. DOEL

- 2.1. Deze Overeenkomst heeft tot doel aan te geven wat de wederzijdse rechten en plichten zijn van:
 - a. enerzijds de SAR, als verantwoordelijke voor het instandhouden van een Recyclingstructuur voor Auto's; en
 - b. anderzijds Aanvoerders, die door Toetreding Partij bij deze Overeenkomst worden, voor wat betreft de recycling van de door hen op de markt gebrachte Auto's en de in verband daarmee door dergelijke Aanvoerders aan de SAR verschuldigde Recyclingbijdrage.
- 2.2. Door Toetreding tot deze Overeenkomst geven Aanvoerders invulling aan een deel van de op hen rustende Producentenverantwoordelijkheid, zoals nader uitgewerkt in **Annex 2**.

3. VERPLICHTINGEN SAR

Uitvoering en toegankelijkheid van de Recyclingstructuur

- 3.1. De SAR zal zorgdragen voor het instandhouden en – voor zover op grond van gewijzigde wet- en regelgeving noodzakelijk – up-to-date houden van een Recyclingstructuur die zodanig is dat de houder/eigenaar van een Auto met een geldig Nederlands kenteken, danwel een Autowrak dat een zodanig kenteken heeft gehad, zich daarvan kan ontdoen zonder dat daaraan voor hem of haar kosten zijn verbonden en die op alle punten voldoet aan de Autowrakkenrichtlijn en het Bba, danwel Europese en/of Nederlandse regelgeving die daarvoor in de plaats treedt.

Opzet van de Recyclingstructuur

- 3.2. Met het oog op het gestelde in artikel 3.1 zal de SAR ervoor zorgdragen dat Auto's c.q. Autowrakken waarvan de houder/eigenaar zich wil ontdoen kosteloos worden ingenomen en gedemonteerd door autodemontagebedrijven die daarvoor op juiste wijze gecertificeerd zijn en

een aansluitingsovereenkomst met de SAR en/of ARN hebben gesloten.

- 3.3. In Nederland is gekozen voor een netwerk van gecontracteerde en gecertificeerde autodemontagebedrijven als startpunt voor het milieuverantwoord verwerken van Autowrakken. ARN heeft als uitvoeringsorganisatie daarnaast contracten met inzamelbedrijven, gespecialiseerde verwerkingsbedrijven, tussenhandelaren en shredderbedrijven; het verwerken van het auto shredder residu geschiedt in een PST-fabriek. Een uitgebreide omschrijving van de betrokken actoren in de Recyclingstructuur en hun taken is opgenomen als **Annex 3**.

Doelstelling Recyclingstructuur

- 3.4. De doelstelling van de Recyclingstructuur is een verantwoorde en hoogwaardige Recycling van Autowrakken. Meer informatie over de doelstellingen voor de Recyclingstructuur (afvalbeheer) is opgenomen in **Annex 4**.

Verslaglegging

- 3.5. De SAR zal ten behoeve van de Aanvoeders zorgdragen voor de door de overheid vereiste verslaggeving (met inachtneming van artikel 5 lid 2 en 3 en artikel 6 lid 6 Besluit regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid), d.w.z. de mededeling als bedoeld in artikel 12 Bba en de jaarlijkse verslaglegging over de uitvoering van de verplichtingen als bedoeld in artikel 15 Bba.

Toezicht en controle

- 3.6. De organisatiestructuur van de SAR en haar uitvoeringsorganisatie ARN zijn gericht op een verantwoorde besteding van de Recyclingbijdragen. De SAR zal na afloop van elk kalenderjaar een externe accountant onafhankelijk onderzoek laten verrichten naar de wijze waarop de door haar ontvangen Recyclingbijdragen zijn besteed. De relevante gecontroleerde financiële gegevens worden opgenomen in het duurzaamheidsverslag van de SAR.
- 3.7. Voor zover er onduidelijkheden, onjuistheden of onregelmatigheden tijdens de controle van de accountant naar voren zouden komen, dan is daarvoor een proces beschikbaar. De eerste stap is dat de accountant dit bij de SAR en haar bestuur meldt, aangezien de SAR zelf verantwoordelijk is voor het toezicht op de middelen, en waarna de SAR uiteraard onderzoek hiernaar zal doen. De accountant rapporteert zijn bevindingen ook aan de directie en de Raad van Commissarissen, die de uitvoering van de taken beheren en toezicht hierop houden. In de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA), waarin de SAR als aandeelhouder optreedt en ook de RvC een rol heeft, zal de accountant de bevindingen toelichten en aanbevelingen doen. Ook geldt dat de accountant bij ernstige onregelmatigheden de externe toezichthouders zal informeren.

4. AFDRACHT RECYCLINGBIJDRAGE

- 4.1. De Recyclingstructuur (afvalbeheerstructuur) wordt gefinancierd via de afdracht van de Recyclingbijdrage. Alle Aanvoeders die instemmen met Toetreding tot deze Overeenkomst verplichten zich tot afdracht van de Recyclingbijdrage aan de SAR. Deze verplichting ontstaat aan het eind van elke maand. De afdracht bestaat uit het totaal van alle Recyclingbijdragen die verschuldigd zijn per Auto die in die maand voor het eerst in Nederland tenaamgesteld zijn door de betrokken Aanvoerder op basis van diens Bevoegdheid VI.
- 4.2. Voor het verkrijgen en behouden van de Bevoegdheid VI stelt de RDW als voorwaarde dat de betreffende importeur een overeenkomst is aangegaan met de SAR met betrekking tot de Recyclingbijdrage voor Auto's die via de Bevoegdheid VI worden ingeschreven bij de RDW (en welke afvalbeheerbijdrage rechtstreeks aan de SAR wordt betaald). Elke maand ontvangt de SAR van de RDW een opgave van alle in het kentekenregister op basis van een Bevoegdheid VI ingeschreven Auto's, op basis waarvan zij de Aanvoeders factureert. Betaling geschiedt door overmaking door de Aanvoerder van het op de factuur van de SAR vermelde bedrag binnen 30 dagen na factuurdatum. Bij niet tijdige voldoening is de wettelijke handelsrente verschuldigd als bedoeld in artikel 6:119a BW.
- 4.3. Het staat Aanvoeders vrij te bepalen of en in hoeverre zij de Recyclingbijdrage doorbelasten aan de afnemers van Auto's. Het is Aanvoeders onderling niet toegestaan informatie uit te wisselen of afspraken te maken over eventuele doorbelasting van Recyclingbijdragen.

5. HOOGTE RECYCLINGBIJDRAGE

- 5.1. De hoogte van de Recyclingbijdrage wordt jaarlijks in het laatste kwartaal van een kalenderjaar vastgesteld door de SAR. Dit besluit wordt voorbereid door ARN, waarbij met name de mening van de RAI Vereniging een belangrijke rol speelt. Besluitvorming vindt plaats door de SAR onder statutair voorzitterschap van de door RAI Vereniging aangewezen bestuurder. Elke Aanvoerder

wordt voor 1 januari van het daarop volgende kalenderjaar geïnformeerd over de vastgestelde hoogte van de Recyclingbijdrage.

- 5.2. De hoogte van de Recyclingbijdrage wordt bepaald door het verwachte aantal Autowrakken dat moet worden verwerkt in een kalenderjaar in combinatie met de verwachte kosten voor verwerking hiervan. Deze verwachte kosten worden jaarlijks opgebracht door een Recyclingbijdrage te heffen voor elke Auto die in Nederland voor het eerst een kenteken krijgt. De totale verwachte kosten van de Recyclingstructuur, in combinatie met het aantal Auto's dat op de markt wordt gebracht, bepaalt derhalve de hoogte van de Recyclingbijdrage per Auto. Bij de berekening van de hoogte is het uitgangspunt dat de Recyclingstructuur kostendekkend is.
- 5.3. In de berekening van de Recyclingbijdrage wordt geen tariefdifferentiatie toegepast. De verwerking van Autowrakken ziet namelijk met name op recycling van materialen met een negatieve waarde. Dit betreft materialen die in het recyclingproces apart behandeld dienen te worden. Hierin worden ondanks de verschuiving in de samenstelling van de Auto's in de komende jaren geen grote stijgingen of dalingen verwacht. De collectie en behandeling van deze materialen bepalen om die reden in belangrijke mate de kosten van de recycling, waardoor een differentiatie ten opzichte van de recycling van materialen met een positieve waarde niet effectief of opportuun is.
- 5.4. De SAR heeft de hoogte van de Recyclingbijdrage voor de twee jaren volgend op de inwerking-treding van deze Overeenkomst als volgt bepaald:

met ingang van 1 januari 2026:	EUR 22,50 per Auto (inclusief BTW)
met ingang van 1 januari 2027:	EUR 22,50 per Auto (inclusief BTW)

Deze bedragen zijn gebaseerd op de assumptie dat de AVV zal worden afgegeven en dat de daadwerkelijke recyclingkosten niet significant zullen afwijken van de geprognosticeerde recyclingkosten. Bij de berekening van de hoogte hiervan is het uitgangspunt dat de recyclingstructuur kostendekkend is.

- 5.5. Alleen voor het geval de werkelijke recyclingkosten significant afwijken van de geprognosticeerde kosten, behoudt de SAR zich het recht voor de hoogte van de Recyclingbijdrage aan te passen.
- 5.6. De SAR zal zich ervoor inspannen de hoogte van de Recyclingbijdrage gedurende de verdere looptijd van deze Overeenkomst zoveel mogelijk op een gelijk niveau te houden, met dien verstande dat dit wel mede afhangt van de ontwikkeling van de kosten van het verzamelen en verwerken van de bij de demontage van Autowrakken vrijgekomen afvalstoffen, de kosten voor verwerking van autoshreder residu in de PST-fabriek, de kosten voor certificering van de autodemontagebedrijven, de vergoeding die de SAR betaalt aan de aangesloten autodemontagebedrijven, de participatiegraad van de Aanvoerders en de overige algemene kosten van de SAR, w.o. communicatiekosten, systeemkosten (personeelskosten, huisvestingskosten, accountantscontroles, afschrijving, juridische kosten, verzekering, advies, onderzoeks- en innovatiekosten) en inflatie. Met het oog op het voorgaande valt voor de jaren 2028 en verder een beperkte stijging van de Recyclingbijdrage te voorzien, om kostendekkend te kunnen blijven opereren.
- 5.7. De partijen erkennen dat het relevant is dat de SAR sinds haar oprichting een beperkte buffer in het leven heeft geroepen in de vorm van een fonds recyclingbijdrage, om bijzondere, onvoorziene situaties het hoofd te kunnen bieden. Doordat in deze AVV periode een kostendekkende Recyclingbijdrage wordt beoogd zal dit fonds als gevolg daarvan in beginsel niet in omvang toenemen. Het uitgangspunt is dat ook in het laatste jaar van de AVV die van toepassing zal zijn gedurende de looptijd van deze Overeenkomst een nieuwe AVV-aanvraag wordt ingediend en dat de buffer behouden blijft voor de toekomstige instandhouding van de Recyclingstructuur. Indien de Recyclingstructuur in de toekomst om wat voor reden dan ook zou beëindigd, worden de in de buffer aanwezige gelden statutair aangewend voor het doel van de SAR (het (doen) bevorderen dan wel streven naar een zo verantwoord en hoogwaardig mogelijke wijze van recycelen van wegvoertuigen).

6. INFORMATIEVERSTREKKING

- 6.1. De SAR en RAI Vereniging verplichten zich jegens elkaar de informatie te verstrekken die voor een goede uitvoering van deze Overeenkomst noodzakelijk is.
- 6.2. Elke Aanvoerder is gehouden aan de SAR de door de SAR opgevraagde informatie te verstrekken die voor een goede uitvoering van deze Overeenkomst noodzakelijk is.
- 6.3. De SAR stelt jaarlijks een duurzaamheidsverslag op en plaatst dit verslag zo spoedig mogelijk op de website (www.arn.nl). Na vaststelling van dit verslag stuurt de SAR alle Partijen een Nederlandse en Engelstalige versie van het duurzaamheidsverslag.

7. VERTROUWELIJKE INFORMATIE

- 7.1. Geen van Partijen zal Vertrouwelijke Informatie bekendmaken aan derden, behalve:
 - a. voor zover vereist onder toepasselijk recht dan wel geëist door overheidsinstanties en in dat geval, voor zover redelijkerwijs mogelijk, na overleg met de betrokken Partij(en) over de timing en de inhoud van een dergelijke bekendmaking;
 - b. aan professionele adviseurs die aan een geheimhoudingsplicht gebonden zijn, voor zover noodzakelijk voor elk rechtmatig doel; of
 - c. voor zover de informatie algemeen bekend is.
- 7.2. Geen van Partijen zal Vertrouwelijke Informatie over een of meerdere Aanvoerders verstrekken aan een of meer andere Aanvoerders. Het voorgaande laat onverlet de mogelijkheid voor de SAR rapportages te (laten) maken, die gebaseerd zijn op Vertrouwelijke Informatie, doch die zodanig geaggregeerde cijfers bevatten dat zij niet tot één Partij te herleiden zijn.

8. DUUR

- 8.1. Deze Overeenkomst treedt in werking op 1 januari 2026 ten aanzien van de SAR en RAI Vereniging alsmede alle Aanvoerders die door Toetreding vóór 1 januari 2026 Partij zijn geworden. Ten aanzien van Aanvoerders die na 1 januari 2026 door Toetreding Partij worden treedt deze Overeenkomst in werking op het moment waarop de SAR de kennisgeving van Toetreding ontvangt en deze Toetreding accepteert.
- 8.2. Deze Overeenkomst eindigt op 31 december 2030, of althans op de datum waarop de AVV expireert, tenzij eerder opgezegd door een Aanvoerder op basis van artikel 8.3 of 8.4, of door de SAR op basis van artikel 8.4 of 8.5.
- 8.3. Indien de nieuwe AVV op de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst onverhoopt niet is afgegeven, is elk van de Aanvoerders die op dat moment Partij is bij de Overeenkomst gerechtigd deze voor 1 februari 2026 op te zeggen door middel van een aangetekende brief gericht aan de SAR tegen 31 december 2026. Op laatstgenoemde datum eindigt in dat geval deze Overeenkomst ten aanzien van de betrokken Aanvoerder. Ten aanzien van Aanvoerders die van deze mogelijkheid geen gebruik hebben gemaakt loopt de Overeenkomst door tot de einddatum als bedoeld in artikel 8.2.
- 8.4. Nadat de AVV is afgegeven, blijven Aanvoerders de mogelijkheid behouden om een eigen vergelijkbaar recyclingsstelsel op te zetten. De verantwoordelijke Minister (Infrastructuur en Waterstaat, of een andere bevoegde autoriteit) kan de Aanvoerder op verzoek een ontheffing verlenen van de AVV, wanneer de Aanvoerder zorgdraagt voor een recyclingsstelsel met een zodanig beheer van afvalstoffen dat deze naar het oordeel van de Minister tenminste en gelijkwaardig recyclingsstelsel betreft als de Recyclingstructuur van de SAR (zie artikel 15.38 Wet milieubeheer). In aanvulling op de opzegmogelijkheden opgenomen in artikelen 8.3 en 8.5, geldt dat (i) wanneer de Aanvoerder kiest voor een dergelijk individueel recyclingsstelsel; en (ii) dit individuele recyclingsstelsel aantoonbaar is goedgekeurd door de verantwoordelijke Minister (of een andere bevoegde Autoriteit) en de Aanvoerder derhalve een ontheffing heeft verkregen zoals bedoeld in artikel 15.38 Wet milieubeheer, zowel de betrokken Aanvoerder als de SAR de mogelijkheid hebben deze Overeenkomst (met betrekking tot de betrokken Aanvoerder) op te zeggen door middel van een aangetekende brief gericht aan de andere Partij met inachtneming van een opzegtermijn van twaalf (12) maanden. Ingeval van een opzegging door de Aanvoerder op basis van dit artikel 8.4 dient een bewijs van de ontheffing aan de opzeggingsbrief te worden gehecht.
- 8.5. De SAR is gerechtigd om deze Overeenkomst op te zeggen met inachtneming van een opzegtermijn van drie (3) maanden jegens elke Aanvoerder die tekortschiet in de nakoming van een voor hem uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichting nadat hij in gebreke is gesteld en hem een redelijke termijn is gegund om alsnog na te komen. In dat geval eindigt deze Overeenkomst na afloop van de termijn van drie (3) maanden. Overigens is de SAR gerechtigd om, indien een Aanvoerder niet voldoet aan zijn betalingsverplichting als bedoeld in artikel 4, of de SAR gegronde reden heeft om aan te nemen dat hij niet aan deze verplichting zal voldoen, zekerheid te vragen, of het moment van verschuldigdheid van de afdracht te vervroegen naar het moment van eerste kentekening. Daarnaast is de SAR gerechtigd om deze Overeenkomst op te zeggen met inachtneming van een opzegtermijn van drie (3) maanden jegens elke Aanvoerder in geval de SAR vanwege gewijzigde Europese of Nederlandse wet- of regelgeving in redelijkheid niet (meer) kan voldoen aan haar verplichtingen op grond van deze Overeenkomst. In dat geval eindigt de Overeenkomst na afloop van de termijn van drie (3) maanden of zoveel eerder of later als Partijen separaat overeenkomen.
- 8.6. Deze Overeenkomst eindigt automatisch jegens een Aanvoerder indien en zodra deze de Bevoegdheid VI verliest.
- 8.7. Indien en zodra deze Overeenkomst tot een einde is gekomen jegens een Aanvoerder zal de SAR:
 - a. dit melden aan de RDW. Dientengevolge zal de betrokken Aanvoerder geen Auto's meer in

- het kentekenregister kunnen doen inschrijven op grond van de Bevoegdheid VI;
- b. dit melden aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, alsmede de Inspectie Leefomgeving en Transport;
 - c. de verslaggeving bedoeld in artikel 3.5 met betrekking tot de betrokken Aanvoerder staken. De Overeenkomst zal dan in beginsel jegens de overige Aanvoerders gewoon doorlopen. Het voorgaande laat onverlet eventuele andere rechten van de SAR jegens de betrokken Aanvoerder.

9. VARIA

- 9.1. De onderhavige Overeenkomst wordt aangehaald als: Overeenkomst Recyclingbijdrage Auto's 2026–2030.
- 9.2. Bij discrepanties tussen de Nederlandse tekst en de onofficiële vertaling die als **Annex 5** aan deze Overeenkomst is gehecht heeft de Nederlandse tekst voorrang.
- 9.3. Alle door deze Overeenkomst vereiste of toegestane kennisgevingen, mededelingen en bekendmakingen vinden schriftelijk plaats en worden verzonden per aangetekende post, koerier of e-mail. Indien zij zijn gericht aan de SAR dient daarbij het navolgende adres te worden aangehouden tenzij en totdat de SAR een ander adres doorgeeft.

Gericht aan de SAR:

Stichting Auto Recycling

De Corridor 5

3621 ZA Breukelen

T.a.v.: dhr. P.F. Dietz

E-mail: info@arn.nl

Bij Toetreding geeft de Aanvoerder aan op welke wijze de communicatie met hem zal dienen te verlopen. Op dezelfde wijze worden ook eventuele wijzigingen in de communicatie doorgegeven.

- 9.4. Deze Overeenkomst, tezamen met hierin genoemde documenten en hieraan gehechte annexen, omvat de gehele overeenstemming tussen Partijen met betrekking tot de daarin geregelde onderwerpen.
- 9.5. Wijzigingen in deze Overeenkomst zijn alleen geldig jegens de SAR, RAI Vereniging en/of een Aanvoerder als deze schriftelijk zijn vastgelegd en door of namens de SAR, RAI Vereniging en/of de betrokken Aanvoerder zijn ondertekend. De SAR kan deze Overeenkomst uitsluitend eenzijdig wijzigen, voor zover deze wijziging in redelijkheid noodzakelijk is om te kunnen (blijven) voldoen aan geldende en toekomstige Europese en Nederlandse wet- en regelgeving. In een dergelijke situatie zal de SAR, met inachtneming van een redelijke termijn, de Aanvoerders schriftelijk informeren over deze wijziging(en) en de datum waarop deze wijziging(en) van kracht worden. Elke Aanvoerder heeft alsdan de mogelijkheid om, met inachtneming van eveneens een redelijke termijn, de Overeenkomst schriftelijk op te zeggen tegen de datum waarop de wijziging(en) van deze Overeenkomst in werking treden.
- 9.6. Indien een bepaling in deze Overeenkomst ongeldig of niet-afdwingbaar is of wordt, blijven de Partijen aan de overige bepalingen gebonden. In dat geval vervangen de Partijen de ongeldige of niet-afdwingbare bepaling door bepalingen die wel geldig en afdwingbaar zijn en die met het oog op de aard en strekking van deze Overeenkomst, voor zoveel als mogelijk, eenzelfde werking hebben als de ongeldige of niet-afdwingbare bepaling.
- 9.7. Een enkele of gedeeltelijke uitoefening van een recht of rechtsmiddel onder deze Overeenkomst door de SAR staat niet in de weg aan een andere of nadere uitoefening van dat recht of rechtsmiddel of de uitoefening van een ander recht of rechtsmiddel. Een afstand van recht ter zake van een schending van het bepaalde in deze Overeenkomst door de SAR jegens een Aanvoerder geldt niet als een afstand van recht ter zake van een opvolgende schending van deze Overeenkomst door de betrokken Aanvoerder, of terzake van vergelijkbare schendingen van deze Overeenkomst door andere Aanvoerders.
- 9.8. Partijen doen hierbij afstand, voor zover wettelijk toelaatbaar, van het recht om deze Overeenkomst geheel of gedeeltelijk te ontbinden of geheel of gedeeltelijk te vernietigen dan wel anderszins te beëindigen. Partijen komen hierbij overeen de toepasselijkheid van artikel 6:230 lid 2 BW uit te sluiten.

10. TOEPASSELIJK RECHT EN GESCHILBESLECHTING

- 10.1. Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing en deze Overeenkomst zal worden uitgelegd volgens Nederlands recht.
- 10.2. Alle geschillen die voortvloeien uit of opkomen in verband met deze Overeenkomst zullen uitsluitend worden voorgelegd aan de bevoegde rechtbank Midden-Nederland, met behoud van de mogelijkheid voor Partijen om hoger beroep of cassatie in te (laten) stellen.



Aldus overeengekomen en ondertekend door:

Breukelen, 9 december 2024

*Stichting Auto Recycling
Voorzitter*

Breukelen, 9 december 2024

*Stichting Auto Recycling
Secretaris*

Breukelen, 9 december 2024

*Stichting Auto Recycling
Peningmeester*

Amsterdam, 10 december 2024

*RAI Vereniging
Directeur*



ANNEX 1 – VERKLARING TOETREDING AANVOERDERS

Door (digitale) ondertekening van deze verklaring geeft:

_____ [juridische entiteit]

gevestigd te _____, geregistreerd in het

handelsregister van de kamer van koophandel onder nummer _____

(hierna: "**de Toetreder**") aan te willen toetreden tot de Overeenkomst Recyclingbijdrage Auto 2026–2030 (de "**Overeenkomst**"), welke Toetreding van kracht wordt door acceptatie vanwege de SAR.

Aldus wordt de Toetreder Partij bij de Overeenkomst:

- op 1 januari 2026, indien deze verklaring aan de SAR wordt toegezonden en door de SAR wordt geaccepteerd voor 1 januari 2026;
- op de datum van acceptatie door de SAR, indien deze klaring aan de SAR wordt toegezonden na 1 januari 2026.

Alle vereiste of toegestane kennisgevingen, mededelingen en bekendmakingen uit hoofde van de Overeenkomst vinden schriftelijk plaats en worden aan de Toetreder verzonden per aangetekende post, koerier of e-mail aan het navolgende adres tenzij en totdat de Toetreder de SAR overeenkomstig artikel 9.3 van de Overeenkomst een ander adres doorgeeft.

Naam bedrijf	
Postadres	
Postcode en plaatsnaam	
T.a.v.:	
E-mail:	

– handtekeningenpagina volgt –

Handtekeningenpagina – Toetreding Overeenkomst Recyclingbijdrage Auto's 2026–2030

[naam Toetreder]

Door:

Functie:

Plaats:

Datum:

ANNEX 2 – PRODUCENTENVERANTWOORDELIJKHEID

Een importeur (w.o. Aanvoerder) en producenten van Auto's is volgens het Bba verantwoordelijk voor de door haar in de handel gebrachte Auto's, wanneer deze Auto's afval zijn geworden (Autowrak). Dat betekent dat de producent of importeur het afvalbeheer van de Autowrakken dient te beheren en betalen. Deze regelgeving heet ook wel (uitgebreide) producentenverantwoordelijkheid, en wordt in deze Overeenkomst aangeduid als "**Producentenverantwoordelijkheid**".

Het doel van de Producentenverantwoordelijkheid is Autowrakken meer en beter inzamelen, hergebruiken en recyclen. Daarnaast worden importeurs en producenten gestimuleerd om in de Auto's minder gevaarlijke stoffen te gebruiken, demontage van Auto's makkelijker te maken en meer gerecycled materiaal te gebruiken.

De kern van de verplichtingen van een importeur (waaronder die van Aanvoerder) onder de Producentenverantwoordelijkheid laat zich als volgt omschrijven:

a. **Registratie en rapportageverplichtingen**

De importeur (w.o. Aanvoerder) moet zich bij Rijkswaterstaat, Afdeling CE 2 Circulaire Leefomgeving (LO-CE2) voor afvalbeheer van Autowrakken melden, via een individuele of collectieve mededeling via een producentenorganisatie.

Gegevens over geïmporteerde Auto's moeten worden geregistreerd en ieder jaar worden gerapporteerd aan de overheid.

b. **Verantwoordelijkheid voor afvalbeheer Autowrakken**

De importeur (w.o. Aanvoerder) is verantwoordelijk voor het afvalbeheer van afgedankte Auto's (Autowrakken). Ingevolge artikel 8 Bba dient importeur ervoor zorg te dragen dat een verwerkings-systeem wordt opgezet voor Autowrakken, voor zover het Auto's betreft die onder zijn verantwoordelijkheid in Nederland aan een ander ter beschikking zijn gesteld.

c. **Financiering van inzameling en recycling Autowrakken**

De importeur (w.o. Aanvoerder) beschikt over de financiële of financiële en organisatorische middelen die nodig zijn om aan de verplichtingen te voldoen die voortvloeien uit de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor de inzameling en verwerking van autowrakken.

d. **Milieuverantwoordelijke productontwerpen**

De importeur (w.o. Aanvoerder) moet, waar mogelijk, erop toezien dat Auto's ontworpen zijn voor duurzaamheid, met hergebruik en recycling van materialen in gedachten (zie artikel 3 Bba). Dit omvat gebruik van materialen die eenvoudig kunnen worden gedemonteerd, hergebruikt, of gerecycled, evenals het minimaliseren van gevaarlijke stoffen.

Er gelden preventiemaatregelen voor producenten. De preventiemaatregelen moeten er op gericht zijn dat het gebruik van gevaarlijke stoffen in Auto's wordt beperkt (en voor zover mogelijk al in de ontwerpfase verminderd wordt), en nieuwe voertuigtypes/modellen dienen zodanig ontworpen en vervaardigd te worden dat dit de demontage en nuttige toepassing van Autowrakken vergemakkelijkt. De producent dient verder preventiemaatregelen te nemen die er op gericht zijn dat steeds meer materiaal afkomstig van het voorbereiden voor hergebruik of recycling in Auto's of in andere producten wordt toegepast.

Ook dient de producent een inschatting te geven over de met de maatregelen te bereiken resultaten.

e. **Gevaarlijke stoffen beheren en reduceren**

Auto's bevatten vaak gevaarlijke stoffen zoals zware metalen (lood, kwik, cadmium) en andere chemische stoffen die schadelijk kunnen zijn voor het milieu. De importeur moet zorgen dat deze stoffen worden beheerd in overeenstemming met milieuwetgeving en, waar mogelijk, zorgt de producent dat ze worden vervangen door minder schadelijke alternatieven.

De importeur (w.o. Aanvoerder) dient mededeling te doen over de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan zijn verplichting tot preventie/reductie en beheer in de Recyclingstructuur.

f. **Consumenteninformatie verstrekken**

De importeur (w.o. Aanvoerder) is verplicht om consumenten te informeren over de juiste manier om Auto's af te danken en te laten verwerken als ze hun end-of-life bereiken. Dit betekent dat instructies en informatie over afvalbeheer en recyclingopties aan de consumenten moet worden verstrekt, zodat zij weten waar en hoe ze hun Auto's milieuvriendelijk kunnen afdanken. Dit betekent ook dat de importeur de consument dient te informeren op eigen media (zoals website).

g. **Doelstellingen voor recycling en hergebruik behalen**

De Autowrakkenrichtlijn en artikel 9 Bba stellen specifieke (minimum)doelstellingen voor recycling en hergebruik van Autowrakken (bijvoorbeeld een hergebruik- en recyclingpercentage van 95% van het voertuiggewicht). De importeur (w.o. Aanvoerder) en producent is verplicht om bij te dragen aan het behalen van deze doelstellingen, door samen te werken met recycling- en verwerkingsbedrijven die voldoen aan de milieustandaarden en deze doelen nastreven.

ROL SAR

Door afgifte van de AVV en Toetreding tot deze Overeenkomst kan de importeur (w.o. Aanvoerder) of producent via het collectief aan (een deel van) zijn Producentenverantwoordelijkheid voldoen. Op de volgende wijze assisteert de SAR Aanvoerders bij het invullen van hun Producentenverantwoordelijkheid:

a. Registratie en rapportageverplichtingen

De SAR doet een collectieve mededeling voor afvalbeheer van Autowrakken namens alle Toegetreten Aanvoerders. Verder doet de SAR jaarlijks verslag van de naleving van de Producentenverantwoordelijkheid, o.m. met betrekking tot het behalen van de doelstellingen in het voorgaande kalenderjaar. Voor het opmaken van dit verslag, vraagt de SAR de Aanvoerder om bepaalde gegevens aan te leveren. Daarnaast zorgt de SAR ervoor dat Aanvoerders geïnformeerd worden over de behaalde resultaten via duurzaamheidsverslag.

b. Verantwoordelijkheid voor afvalbeheer Autowrakken

Middels deze Overeenkomst verzorgt de SAR de Recyclingstructuur van Autowrakken. De SAR zorgt voor een passende Recyclingstructuur: met passende beschikbaarheid van een innamesysteem voor Autowrakken, dat het hele jaar beschikbaar is, met voldoende landelijke spreiding en gratis voor degenen die hun Auto willen inleveren.

c. Financiering van inzameling en recycling Autowrakken

Door afdracht van de Recyclingbijdrage dragen de Aanvoerders financieel bij aan de instandhouding van de Recyclingstructuur. De SAR zorgt voor adequaat beheer van de financiële middelen.

d. Milieuverantwoordelijke productontwerpen

De verantwoordelijkheid voor milieuverantwoordelijke productontwerpen blijft vanzelfsprekend bij de producent liggen. Toetreding tot deze Overeenkomst ontheft de Aanvoerder derhalve niet van deze verantwoordelijkheid (voor zover deze op hem rust).

De SAR rapporteert hier jaarlijks over in de Bba rapportage, mits zij met het oog daarop tijdig van informatie wordt voorzien.

e. Gevaarlijke stoffen beheren en reduceren

De verantwoordelijkheid voor het reduceren van het gebruik van gevaarlijke stoffen blijft bij de producent liggen. Toetreding tot deze Overeenkomst ontheft de Aanvoerder derhalve niet van deze verantwoordelijkheid (voor zover deze op hem rust).

Middels deze Overeenkomst draagt de SAR zorg voor het beheer van gevaarlijke afvalstoffen in de Recyclingstructuur.

Verder rapporteert de SAR jaarlijks over de preventie van gevaarlijke stoffen en reducering daarvan alsmede van een schatting van de daarmee te bereiken resultaten, mits zij met het oog daarop tijdig van informatie wordt voorzien.

f. (Consumenten)informatie verstrekken

De SAR zal de consument informeren over het bestaan van de Recyclingbijdrage en de publieke besteding daarvan, alsook de laatste eigenaar van de Auto informeren over innamenetwerk van ARN. ARN heeft een doorlopende campagne waarin nut en noodzaak van de recyclingbijdrage wordt uitgelegd en waarin consumenten naar de bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven worden doorverwezen. Consumenten worden onder meer geïnformeerd via online advertising (www.arn.nl, AdWords-campagne). Online is verdiepende informatie te vinden op de website van ARN waarnaar in de online campagne naar wordt verwezen. Verder worden de recyclingpartners in de reguliere communicatie van ARN betrokken. Daarnaast worden de communicatiekanalen van de RAI en BOVAG benut om de communicatiedoelen breder onder de aandacht te brengen alsook *free publicity* in vakmedia. Consumenten worden via de keuringstations van het RDW geïnformeerd. Het RDW Klant Contact Centrum beantwoordt ook vragen over de recyclingbijdrage. Het RDW heeft communicatiemiddelen om hun keuringstations te informeren over de afdracht van de recyclingbijdrage.

Voor de autodemontagebedrijven, tussenhandelaren en shredderbedrijven is een eigen intranet omgeving, MijnARN. Via online nieuwsbrieven en een aantal gerichte offline uitingen worden zij geïnformeerd. Met inzamelaars en verwerkers is regulier overleg.

Een overzicht van de communicatiemiddelen die ARN gebruikt: ARN.nl, Relatiedag, Wegwijzer, Google-adwords en display campaigns, Nieuwsbrieven, Nieuwsupdate (krantje), Social media berichten, Duurzaamheidsverslag.

Het vorenstaande neemt niet weg dat ook de Aanvoerders deze verantwoordelijkheid houden jegens de afnemers van de door hen aangevoerde Auto's.

g. Doelstellingen voor recycling en hergebruik behalen

Middels deze Overeenkomst zal de SAR aan de (minimum)doelstellingen voor recycling en hergebruik bijdragen via de Recyclingstructuur voor Autowrakken die zij heeft opgezet. De SAR zorgt mede voor het behalen van de minimum doelstellingen voor 'voorbereiding voor hergebruik en recycling' (d.w.z. minimaal 95 gewichtsprocent van de in de handel gebrachte Auto's wordt voorbereid voor hergebruik of gerecycled) en voor 'recycling' (d.w.z. minimaal 85% gewichtsprocent van de in de handel gebrachte Auto's wordt gerecycled).

Dat neemt niet weg dat ook de Aanvoerders de verantwoordelijkheid houden om, voor zover hen



dat gaat, ervoor zorg te dragen dat Auto's worden geproduceerd uit materialen die gerecycled kunnen worden.

De herkomst van de bovengenoemde verplichtingen zijn terug te vinden in onderstaand schematisch overzicht, ingedeeld per onderwerp. De term "UPV" verwijst naar de Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van nr. IENW/BSK-202/78797, met betrekking tot een algemeen verbindend verklaring van een overeenkomst over afvalbeheerbijdrage.

			SAR	Producent/Importeur
Bba	UPV	AVV		
§ 2. Preventie				
Art. 3				X
Art. 5				X
§3. Afgifte, inname en verwerking				
Art. 5		Art. 2	X	
Art. 6		Art. 2	X	
Art. 7		Art. 2	X	
Art. 8	Art. 2 lid 2	Art. 2	X	
§4. Hergebruik en nuttige toepassing				
Art. 9		Art. 2.	X	
§5. Aanduiding en demontage-informatie				
Art. 10	Art. 2 lid 3	Art. 2	Delen informatie	X
Art. 11		Art. 2.	X	X
§6. Mededeling en verslaglegging				
Art. 12	Art. 4	Art. 2	X	Input voor preventie
Art. 13		Art. 2	X	
Art. 14		Art. 2.	X	
Art. 15.	Art. 5	Art. 2	X	Input voor preventie
	Financiële verplichtingen			
	Art. 3	Art. 2	X	X
	Art. 6		X	

ANNEX 3 – OMSCHRIJVING ACTOREN IN DE RECYCLINGKETEN EN HUN TAKEN

Deze Annex bevat een omschrijving van de betrokken partijen in de recyclingketen en hun huidige taken. De SAR wijst er op dat gedurende de looptijd van de avv de recyclingketen kan wijzigen, vanwege veranderingen in de markt of het op andere wijze behalen van de doelstellingen van afvalbeheer. De SAR kan deze Annex van tijd tot tijd worden bijwerken in geval van een wijziging of aanpassing van de opzet van de recyclingketen. De SAR zal de Aanvoerder, indien relevant, in dat geval informeren.

SAMENWERKING IN DE GEHELE RECYCLINGKETEN

Recyclingstructuur voor autowrakken in Nederland

Een innamestructuur is een wettelijke vereiste en is een voorwaarde voor het functioneren van een inzamelsysteem. In Nederland is gekozen voor een netwerk van gecontracteerde en gecertificeerde autodemonteringsbedrijven als startpunt voor het milieuverantwoord verwerken van de afgedankte voertuigen. ARN heeft als uitvoeringsorganisatie daarnaast contracten met inzamelbedrijven, gespecialiseerde verwerkingsbedrijven, tussenhandelaren, shredderbedrijven en het verwerken van het auto shredder residu gebeurt in een PST-fabriek.

In deze Annex wordt de recyclingstructuur omschreven aan de hand van de stappen in de recyclingketen.

Recyclingstructuur stap voor stap

Aan de hand van onderstaande wordt de recyclingstructuur van ARN stap voor stap toegelicht.

Stap 1 Dereginistratie

De eerste stap in de recyclingstructuur voor een afgedankte auto en zijn materialen is de de-registratie.

Technische aspecten

De laatste eigenaar van een afgedankte auto moet het voertuig laten vrijwaren om ontheven te worden van het betalen van motorrijtuigenbelasting en andere wettelijke verplichtingen (zoals verzekering en APK). De laatste eigenaar brengt het voertuig met bijbehorende kentekenbewijs of de kentekencard met tenaamstellingscode naar het autodemonteringsbedrijf. Het autodemonteringsbedrijf beschikt over een RDW-erkenning om voertuigen in ORAD (Online Registratie Auto Demontage) te kunnen melden. Het voertuig kan ook eerst in de bedrijfsvoorraad van het autodemonteringsbedrijf worden geregistreerd. In beide gevallen overhandigt het autodemonteringsbedrijf een vrijwaringsbewijs aan de laatste eigenaar. Het vrijwaringsbewijs is het bewijs dat de auto niet meer op naam staat van de laatste eigenaar.

Het beëindigen van de registratie van het voertuig uit het kentekenregister gebeurt door middel van een ORAD-melding. Na beëindiging van de registratie stoppen ook alle voertuigverplichtingen, de kentekenplaat wordt door het autodemonteringsbedrijf vernietigd. Het voertuig is nu bestempeld als autowrak en wordt daarmee een afvalstof.

Organisatorische aspecten

Van de meer dan 500 autodemonteringsbedrijven met een ORAD-erkenning, werkt ARN samen met ruim 200 bedrijven. Deze 200 autodemonteringsbedrijven verwerken meer dan 85% van de in Nederland afgedankte voertuigen. ARN vereist een geldig KZD-certificaat. KZD (KwaliteitsZorg Demontage) is een kwaliteitsmanagementsysteem voor de voertuigdemontagebranche, waarop autodemonteringsbedrijven jaarlijks door een onafhankelijk certificerende instantie wordt ge-audit. Met een KZD certificering wordt getoetst of het bedrijf aan relevante wettelijke verplichtingen voldoet.

Autodemonteringsbedrijven die met ARN een overeenkomst hebben verplichten zich om:

- Autowrakken kosteloos aan te nemen aan de poort
- Autowrakken te demonteren volgens de bepalingen uit het Activiteitenbesluit
- Te werken volgens de contractafspraken met ARN.

Een autodemonteringsbedrijf kan contractpartner worden van ARN worden als het daarnaast de volgende documenten kan overleggen:

Tabel: Aansluitingseisen ARN autodemontagebedrijf

1. Kopie van het Uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel;
2. Kopie van Melding Besluit Activiteiten Leefomgeving (voor autodemontage);
3. Geldig certificaat bedrijfshulpverlening (indien werknemers in dienst);
4. Verklaring van goed gedrag (maximaal 3 maanden oud);
5. Inzage in de jaarrekeningen van de laatste 2 jaar;
6. Aanschaf van softwarepakket voor o.a. printen van labels;
7. Certificaat van KwaliteitsZorg Demontage (KZD);
8. ORAD-erkenning van RDW.

ARN bezoekt de aangesloten autodemontagebedrijven periodiek om bij bedrijven tellingen van autowrakken en materialen uit te voeren, teneinde correcte recycling rapportages te kunnen rapporteren. Ook wordt gecontroleerd of de bedrijven zich houden aan de contractuele afspraken met ARN en worden vragen beantwoord.

Met de 210 autodemontagebedrijven waarmee ARN een overeenkomst heeft wordt zorggedragen voor een landelijk dekkend innamenetwerk voor autowrakken. Voertuigen worden in de praktijk ook door het gehele land opgehaald.

Stap 2 Depollutie en verplicht te verwijderen materialen

De tweede stap in de recyclingstructuur vormt de demontage van de verplicht te demonteren materialen.

Technische aspecten

Na de in stap 1 omschreven de-registratie verwijdert het autodemontagebedrijf binnen de in het Activiteitenbesluit aangegeven termijn van tien werkdagen de vloeistoffen en neutraliseert de airbags en gordelspanners of demonteert deze. Verder demonteert het autodemontagebedrijf de overige onderdelen die Activiteitenbesluit en Bba voorschrijven. De lijst met te demonteren onderdelen en materialen:

- alle vloeistoffen
- LPG-tanks
- oliefilters
- PCB/PCT-houdende condensatoren
- Batterijen en start-accu's
- aandrijfbatterijen van hybride en vol-elektrische auto's
- airbags en gordelspanners (tenzij deze geneutraliseerd zijn)
- katalysatoren
- onderdelen die lood, kwik, cadmium of zes-waardig chroom bevatten

Voor de volgende vier materialen geldt dat ze in principe gedemonteerd moeten worden, tenzij materiaalhergebruik in een route shredderbedrijf – post-shredderinstallatie geborgd is:

1. banden
2. glas
3. grote kunststofonderdelen (onder andere bumpers, instrumentenborden, vloeistoftanks)
4. metalen onderdelen die koper, aluminium of magnesium bevatten

Voor de onderdelen 2 tot en met 4 is dit materiaalhergebruik in de route shredderbedrijf – post-shredderinstallatie geborgd; het autodemontagebedrijf dient via deze route zeker te stellen dat deze materialen als materiaal worden hergebruikt met behulp van een verklaring van het shredderbedrijf waar de gedemonteerde wrakken naar worden afgevoerd. Voor de banden is dit niet het geval, zodat de demontage van banden praktisch gezien wel verplicht is.

Accu's en aandrijfbatterijen

De recycling van startaccu's en van Hoog Voltage-aandrijfbatterijen (HV-batterijen) vallen wettelijk onder het Besluit beheer batterijen en daarmee buiten de Recyclingstructuur van deze Overeenkomst. Recycling ervan wordt gerapporteerd (en voor de HV-batterijen ook gecoördineerd) via het ARN Beheerplan. Het gewicht van de gerecyclede aandrijfbatterij telt mee in de berekening van de recycling van het voertuig.

De in hybride en vol-elektrische auto's toegepaste aandrijfbatterijen zijn relatief zwaar en hebben door de toegepaste hoge voltages bijzondere veiligheidsrisico's. Voor veilige demontage van de HV-batterij ondersteunt ARN de autodemontagebedrijven met trainingen, stimuleringsprogramma's en basismiddelen voor veilige omgang met HV-batterijen.

Organisatorische en financiële aspecten

ARN ondersteunt de gecontracteerde autodemonteringsbedrijven bij hun wettelijke taak om auto's te demonteren. ARN betaalt de kosten voor de inzameling en recycling van de verplicht te demonteren onderdelen en materialen met een negatieve waarde. Daarmee waarborgt ARN dat deze onderdelen en materialen zo hoogwaardig mogelijk verwerkt worden.

Het autodemonteringsbedrijf ontvangt een vergoeding van ARN voor handelingen die te maken hebben met de afhandeling van het autowrak. Tot deze vergoeding wordt overgegaan als het Nederlandse autowrak correct is gedemonteerd en is afgevoerd naar een erkend shredderbedrijf.

Levering van gedemonteerde autowrakken aan een ARN-erkende tussenhandelaar is toegestaan, mits deze autowrakken uiteindelijk terechtkomen bij een ARN-erkend shredderbedrijf.

Daarnaast ondersteunt ARN autodemonteringsbedrijven door middel van stimuleringsregelingen om bedrijven te voorzien van de juiste middelen om materialen efficiënt uit voertuigen te demonteren.

Ook biedt ARN autodemonteringsbedrijven de volgende trainingen aan:

- Training demontage koudemiddelen (134A en HFO-1234YF)
- Training veilige demontage van hybride en elektrische auto's

Het Activiteitenbesluit en de Activiteitenregeling geven verder aan dat start-accu's en katalysatoren gedemonteerd moeten worden. Verwerkers hiervan worden niet door ARN gecontracteerd vanwege de sterk positieve waarde van deze onderdelen. Katalysatoren bevatten edelmetalen en hebben daardoor een dermate hoge materiaalwaarde dat recycling via het marktmechanisme wordt gerealiseerd. Deze hoge materiaalwaarde geldt ook voor start-accu's (die vrijwel allemaal op lood-zuur basis zijn). Stimulering door- of organisatie van ARN is hier niet nodig.

stap 3 Demontage van onderdelen en materialen, onderdelenhandel

De derde stap in de recyclingstructuur vormt de handel in onderdelen en materialen door het autodemonteringsbedrijf.

Een niet uitputtende opsomming van door autodemonteringsbedrijven verhandelde onderdelen en materialen:

- Katalysatoren (voor metaalwaarde)
- Kabelbomen (voor metaalwaarde)
- Loodzuuraccu's (voor metaalwaarde)
- Onderdelen voor tweedehands gebruik

Aangezien dit markt gestuurde activiteiten zijn, waarbij het autodemonteringsbedrijf zich heeft te houden aan de bestaande wet- en regelgeving, is er geen sturing nodig vanuit ARN. Wel worden deze activiteiten meegerekend in het uiteindelijke recyclingresultaat onder producthergebruik. De bepaling ervan vindt plaats door weging van de autowrakken zoals ze aankomen bij het shredderbedrijf, in relatie tot het gemiddeld voertuiggewicht van de in ORAD gemelde autowrakken van dat jaar.

stap 4 Inzameling en verwerking van materialen

De vierde stap in de recyclingstructuur vormen de inzameling en de verwerking van de materialen die wettelijk door een autodemonteringsbedrijf gedemonteerd of anderszins verwijderd moeten worden.

Technische aspecten

De wettelijk verplicht te demonteren materialen worden uit het autowrak gedemonteerd. Veel bedrijven hebben hiervoor speciale apparatuur (droogleginstallatie) met daarbij behorende tanks en emballage. De demontage van de vloeistoffen vindt plaats op een vloeistofdichte vloer. De gedemonteerde materialen worden opgeslagen in de tanks en emballage. Als deze vol zijn neemt het autodemonteringsbedrijf contact op met ARN voor leging en inzameling.

Voor de volgende materialen verzorgt ARN de inzameling en verwerking:

- Motorolie (samen met versnellingsbakolie als 'olie' verwerkt)
- Versnellingsbakolie (met motorolie als 'olie' verwerkt)
- Koelvloeistof
- Remvloeistof
- Ruitensproeiervloeistof
- Brandstofresten (bijvoorbeeld diesel, benzine, LPG, CNG)
- Oliefilters
- Koudemiddel van airconditioninginstallaties
- LPG-tanks
- CNG-tanks



- AdBlue
- Banden
- Mechanische airbags en gordelspanners

Organisatorische en financieel economische aspecten

ARN draagt de kosten voor inzameling en verwerking van de wettelijk te demonteren materialen met een negatieve waarde. Voor het borgen van de recyclingprestatie voor deze afvalstoffen en voor het bewaken van de kosten werken ARN en het autodemontagebedrijf met een Afvalstoffensaldo.

ARN contracteert de inzamelbedrijven die de afvalstoffen bij het autodemontagebedrijf ophalen. De inzamelbedrijven dienen aan een aantal standardeisen te voldoen. Het autodemontagebedrijf beschikt over een eigen omgeving op het ARN Extranet: MijnARN. Op MijnARN meldt het autodemontagebedrijf aan dat een inzameling plaats moet vinden voor een specifieke afvalstof. Via MijnARN ontvangt het gecontracteerde inzamelbedrijf een bericht dat de afvalstof bij dat betreffende bedrijf ingezameld dient te worden. ARN controleert op basis van het aantal door het autodemontagebedrijf afgemelde hoeveelheid autowrakken of het afvalstoffensaldo voldoende is. Is dit het geval, dan betaalt ARN de inzameling en afvoer van het materiaal. Als dit niet het geval is, dan betaalt het autodemontagebedrijf zelf de kosten voor inzameling en verwerking.

Tabel: Algemene eisen aan een inzamelbedrijf

ARN monitort de samenstelling en de hoeveelheid afvalstoffen die vrijkomen uit een autowrak. Op basis hiervan zijn recyclingbedrijven gecontracteerd die de afvalstoffen/materialen met zo hoogwaardig mogelijke technieken opwerken tot nieuwe grondstoffen. Onder 'zo goed mogelijke technieken' worden in dit geval technieken gezien waarbij het materiaal wordt verwerkt conform LAP3 omschreven minimumstandaard. Dit is de basis voor de voorschriften en samenwerking met de recyclingbedrijven. Ook streeft ARN naar een zo klein mogelijke CO₂-voetafdruk. De resultaten van de gezamenlijke beoordeling van recyclingprestatie, kosten en CO₂-voetafdruk van een verwerkingsproces van een materiaal worden door ARN getoetst aan de hand van Ecotest. Met de Ecotest kan ARN verschillende verwerkingsprocessen voor hetzelfde materiaal vergelijken. Met Ecotest worden op basis van LCA-methodiek milieu-indicatoren in beeld gebracht die het meest relevant zijn. Bij gelijke prestatie op het gebied van recycling, maar een betere CO₂ prestatie prevaleert het laatste verwerkingsproces.

Aan de recyclingbedrijven van de materialen worden de volgende eisen gesteld:

1. Recycling op een met ARN overeengekomen verwerkingswijze
2. Realisatie van een met ARN overeengekomen recyclingprestatie per afvalstroom (percentage materiaalhergebruik en percentage nuttige toepassing).
3. Rapportage over de gerecyclede afvalstoffen volgens een met ARN overeengekomen structuur
4. Certificering volgens ISO9001 en/of ISO14001
5. In bezit zijn van geldige vergunning op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
6. Werken volgens voorschriften Activiteitenbesluit en overige voor de opslag en verwerking van de door hen verwerkte materialen van autowrakken relevante wet- en regelgeving.
7. In het bezit van het certificaat Certiva op basis van het Normblad milieu en kwaliteitssysteem voor gevaarlijke afvalstoffen (indien met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt)
8. Beschikken over een digitale weegbrug op eigen terrein of elders de mogelijkheid voor weging hebben
9. Jaarlijks recyclingverklaring afgeven

Tabel: Eisen aan recyclingbedrijven van materialen afkomstig van de autodemontagebedrijven

Alle recyclingbedrijven waar ARN mee samenwerkt geven jaarlijks een recyclingverklaring af over de materialen die in opdracht van ARN zijn verwerkt. De recyclingefficiency dient als basis voor de berekening van de recyclingrealisatie. De verwerkingsbedrijven worden bezocht om de laatste stand van de techniek te bespreken en op locatie ook te beoordelen.

stap 5 Autowrakken via tussenhandel

Een mogelijke vijfde stap in de recyclingstructuur is het kopen van het autowrak vanwege de materiaalwaarde door een tussenhandelaar. Deze verkoopt het wrak uiteindelijk weer vanwege de materiaalwaarde aan een shredderbedrijf.

ARN laat in zijn systeem slechts erkende tussenhandelaren toe. Om ARN-erkend tussenhandelaar te kunnen worden dient een tussenhandelaar aan de volgende voorwaarden te voldoen:



- Vergunning op- overslag autowrakken
- Vermelding VIHB lijst
- Rechtsgeldige inschrijving KVK
- Bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering
- Weegbrug met geldig ijkcertificaat
- Separate opslag ARN autowrakken

Tabel: voorwaarden voor erkenning als 'ARN erkend tussenhandelaar'

Wanneer een tussenhandelaar aan deze voorwaarden voldoet is ARN bereid om een overeenkomst betreffende tussenhandel met hem aan te gaan. Wanneer deze overeenkomst van kracht is, is de tussenhandelaar erkend en mag hij optreden als 'ARN-erkend tussenhandelaar'. ARN stelt wel een aantal eisen aan de tussenhandelaar.

- Geen demontagehandelingen aan autowrakken
- Autowrakken niet knippen of anderszins verkleinen
- Afvoer slechts naar ARN-erkend shredderbedrijf
- Registratie in ARN-Extranet van de volgende gegevens van inkomende autowrakken: Naam ontdoener, transportdatum, transportbon-nummer, gelost gewicht, gewicht toegevoegd vuil, aantal ARN wrakken, aantal niet ARN wrakken
- Registratie in ARN-Extranet van dezelfde gegevens als onder (4) voor uitgaande autowrakken
- Het voeren van een deugdelijke administratie
- Het geven van toegang aan ARN tot- en inzicht in de administratie
- Afgifte van een raamovereenkomst aan ADB's, waarin Tussenhandelaar en ADB onder andere herkenbaarheid, herleidbaarheid en juiste documentatie van autowrakken en de transporten daarvan afspreken
- Eventueel afgifte van een directieverklaring aan ADB's, waarin de Tussenhandelaar borgt dat de autowrakken een materiaalstroom in gaan waarin materiaalhergebruik van het glas en de grote kunststofonderdelen van de autowrakken geborgd zijn

Tabel: eisen van ARN aan het optreden als 'ARN erkend tussenhandelaar'

Stap 6 Shredderbedrijf

De zesde stap in de recyclingstructuur vormt de terugwinning van de metalen van het autowrak door een shredderbedrijf. Een shredderbedrijf is een bedrijf waar een shredderinstallatie voor het verkleinen van schroot met grote afmetingen, zoals autowrakken, aanwezig is. Het autodemontagebedrijf of de tussenhandelaar verkoopt het autowrak voor zijn materiaalwaarde aan een metaalrecyclingbedrijf met een shredderinstallatie. Het moment van verkoop aan een shredderbedrijf verschilt per autodemontagebedrijf, maar in ieder geval maximaal drie jaar na afmelding in het kentekenregister. Vóór transport van het autowrak zijn alle verplicht te verwijderen materialen en onderdelen door het autodemontagebedrijf van het autowrak verwijderd.

Technische aspecten

De shredderinstallatie verkleint het autowrak en scheidt de ontstane stroom deeltjes in herbruikbaar ferro- en non-ferroschroot, licht shredderresidu en een stroom zwaar shredderresidu. Het zware materiaal bevat veel non-ferromaterialen en wordt door het metaalrecyclingbedrijf zelf of door een partnerorganisatie verder opgewerkt. Daarbij ontstaat een zwaar shredderresidu.

De bij het shredderbedrijf ontstane materiaalstromen zijn daarmee:

Tabel: materiaalstromen na shredderbedrijf

- Direct herbruikbaar ferro schroot
- Herbruikbaar non-ferroschroot
- Lichte fractie shredderresidu
- Zware fractie shredderresidu

Organisatorische aspecten

In een elektronische begeleidingsbrief noteert het autodemontagebedrijf online naast de wettelijke informatie ook het aantal voertuigen dat wordt afgevoerd naar de tussenhandelaar of het shredderbedrijf. De ontvangende partij controleert de aantallen bij ontvangst en bevestigt de aantallen – of past eventueel aan – en voegt het nettogewicht van het transport toe. Hiermee kan het gemiddelde wrakgewicht per transport en uiteindelijk voor alle wrakken worden berekend. Met de elektronische begeleidingsbrief systematiek heeft ARN ook digitaal direct deze gegevens tot haar beschikking. De ARN autodemontagebedrijven mogen de gedemonteerde autowrakken alleen afvoeren naar ARN-erkende shredderbedrijven en tussenhandelaren met een overeenkomst met ARN. Een shredderbedrijf wordt door ARN erkend. Een erkend shredderbedrijf garandeert onder andere de volgende punten:

- Beschikken over alle benodigde vergunningen, waaronder omgevingsvergunning verwerking autowrakken (euralcode 16.01.06)
- Werken volgens voorschriften Activiteitenbesluit en overige voor de opslag en verwerking van (materialen van-) autowrakken relevante wet- en regelgeving (LAP3).
- Binnen uiterlijk vijf werkdagen na afloop van iedere maand de in die maand ontvangen begeleidingsformulieren van Nederlandse autowraktransporten juist en volledig invoeren in het shredderextranet van ARN
- Bij aanvoer van Nederlandse autowrakken via schepen het gewicht van deze Nederlandse autowrakken laten bepalen door een gediplomeerde 'IJKopnemer Binnenvaartuigen' en de bijbehorende gewichten laten vastleggen op de weegbon en op de begeleidingsbrief. Tevens zal het shredderbedrijf het aantal wrakken bepalen en registreren in het shredderextranet van ARN
- Nederlandse shredderbedrijven voeren op basis van aantal aangenomen autowrakken het auto shredder residu af naar een PST installatie
- Buitenlandse shredderbedrijven moeten kunnen aantonen dat ze voldoen aan de Europese

Tabel: eisen aan ARN-erkend shredderbedrijf

Daarnaast werkt een ARN-erkend shredderbedrijf mee aan de vaststelling van de stromen shredderresidu van autowrakken die bij zijn vestigingen ontstaan. Deze vaststelling gebeurt met een zogeheten Shredderproef. Tenslotte is tussen het shredderbedrijf en ARN afgesproken dat deze hoeveelheden van deze stromen autoshredderresidu aan een PST-installatie te leveren, zodat daar de recycling van de auto en de automaterialen gecompleteerd kan worden.

Ook shredderbedrijven worden door ARN bezocht om informatie uit te wisselen, en er worden steekproefsgewijs tellingen gedaan van de binnenkomende autowrakken. Op basis van deze bezoeken wordt terugkoppeling gegeven aan de autodemontagebedrijven in het geval van onvolkomenheden. De bij de shredderbedrijven aangekomen Nederlandse autowrakken zijn te identificeren aan een barcodelabel, dit label wordt door het autodemontagebedrijf op het autowrak bevestigd als de auto wordt afgemeld in ORAD. Het barcodelabel geeft informatie over het voertuig, zoals kentekengegevens, waarmee het voertuig te herleiden is naar het autodemontagebedrijf.

Stap 7 PST-installatie

De zevende stap in de recyclingstructuur is de verwerking van het lichte en het zware shredderresidu met post-shredder technologie (PST). Voor de autowrakken die afkomstig zijn van ARN autodemontagebedrijven wordt het shredderafval verwerkt in de PST-fabriek. Maar ook voor de Nederlandse autowrakken afkomstig van niet-ARN autodemontagebedrijven verwerkt de PST-fabriek het shredderafval tot herbruikbare stromen. De installatie in Tiel is aangemerkt als de Best Beschikbare Techniek (BBT) in het LAP3.

Bijzonder aan de installatie is dat deze specifiek ontworpen is op de realisatie van een zo groot mogelijke hoeveelheid materiaalhergebruik. Door metaalrecyclingbedrijven ontworpen PST-installaties zijn in de regel vooral ontworpen voor een zo groot mogelijke hoeveelheid metaalterugwinning.

De PST-installatie scheidt de shredder-residuen in drie hoofdstromen: vezels, plastics en mineralen. Daarnaast worden de nog aanwezige metalen teruggewonnen.

De plastics worden vanwege hun diversiteit nogmaals gescheiden, waardoor verschillende substromen ontstaan. Deze vinden hun weg terug in de auto, als reductiemiddel in hoogovens en worden op diverse andere wijzen toegepast. Het minerale materiaal wordt vanwege de daarin aanwezige resten motorolie thermisch gereinigd en daarna als bouw materiaal toegepast.

- Vezelproduct
- Plastics-producten
- Mineraal tussenproduct
- Metalen

Tabel: hoofdstromen na verwerking shredderresiduen in een post shredder treatment-installatie

Rapportage

ARN rapporteert over de afvoer van autowrakken, over de materialen afkomstig van demontage, over de materialen afkomstig van het shredden van autowrakken en over de materialen die in de PST-fabriek worden verwerkt. Het geheel hiervan geeft de informatie over de realisatie van producthergebruik, materiaal-hergebruik en nuttige toepassing die ARN wettelijk dient te geven.



ANNEX 4 – DOELSTELLINGEN RECYCLINGSTRUCTUUR

VERANTWOORDE EN HOOGWAARDIGE RECYCLING VAN AUTOWRAKKEN

Wettelijke kaders

Met autowrakken dient zorgvuldig omgegaan te worden ter bescherming van het milieu. Het is één van de meest complexe consumentenproducten, met veel verschillende soorten afvalstoffen.

Besluit beheer autowrakken

Producenten of importeurs van auto's zijn verantwoordelijk voor het beheer van dat product tijdens de afvalfase. Deze producentenverantwoordelijkheid is vastgelegd in het Besluit beheer autowrakken (Bba). Het Bba is de implementatie van de EU-Richtlijn 200/53/EG, en is op 1 juli 2002 in werking getreden in Nederland. Het Bba schrijft voor dat tenminste 95% producthergebruik en nuttige toepassing en 85% product- en materiaalhergebruik wordt gerealiseerd. De batterij uit de elektrische en hybride voertuigen tellen voor de berekening van de hergebruikdoelstelling van het Bba voor 100 gewichtsprocent mee, het afvalbeheer van de batterij valt voor de rest onder de Regeling beheer batterijen en accu's (en maakt dus geen onderdeel uit van deze Overeenkomst).

Recyclingresultaten

De recyclingresultaten van de keten worden jaarlijks gerapporteerd aan de Nederlandse overheid. In onderstaande tabel staan de gerealiseerde resultaten over de jaren 2020–2023. De wettelijke doelstellingen worden behaald.

Recyclingresultaten 2020 – 2023			
	Hergebruik	Energieterugwinning en overige nuttige toepassing	Nuttige toepassing
2020	88%	10,3%	98,3%
2021	87,3%	11,4%	98,7%
2022	87,2%	11,5%	98,7%
2023	88,1%	10,6%	98,7%

Tabel: Recyclingresultaten 2020 – 2023



ANNEX 5 – ONOFFICIËLE ENGELSTALIGE VERTALING

Zie bijgevoegde documenten