



Position Paper

Recycling auto's – circulaire economie

Inleiding

Producenten en importeurs zijn verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van autowrakken en batterijen volgens het Besluit beheer autowrakken (Bba) en het Besluit beheer batterijen (Bbb); de Nederlandse implementatie van de Europese autowrakkenrichtlijn en de batterijenrichtlijn. Auto Recycling Nederland (ARN) geeft hier invulling aan en doet dat op zeer effectieve wijze. Zij doet dit namens de producenten en importeurs van nieuwe auto's in Nederland.

ARN werkt samen met de gehele recyclingketen van personenauto's en lichte bestelwagens. Zo zorgt zij ervoor dat consumenten en garagehouders personenauto's en bestelwagens verantwoord kunnen afvoeren. Bovendien verrijkt ARN kennis van duurzame recycling met eigen onderzoek en innovatie.

ARN is een zelfreguleringsinitiatief, dat zonder enige vorm van overheidssubsidie opereert. De auto-industrie draagt in eerste instantie de kosten en zij belast die door aan de koper van nieuwe voertuigen, via een geringe recyclingbijdrage bovenop de verkoopprijs. RAI Vereniging en BOVAG, FOCWA Schadeherstel en STIBA vormen het bestuur van de Stichting Auto & Recycling en neemt besluiten over besteding van de financiën.

Standpunt

RAI Vereniging is trots op de hoge recyclingpercentages die ARN al jaren achtereen realiseert. Dit zelfreguleringsstelsel van de sector is zeer effectief. Dat komt op een totaalpercentage van 98,6% in 2017. Het behaalde percentage van 98,6% bestaat voor 87,1% uit hergebruik als product of als materiaal en voor 11,5% uit nuttige toepassing door bijvoorbeeld energierugwinning. Dit is ruim boven het Europees verplichte percentage (Europese Autowrakkenrichtlijn) van 95% van het gewicht van afgedankte auto's. Daarmee is de Nederlandse autosector een voorloper op het gebied van de circulaire economie.

Financiering

De recyclingbijdrage geldt voor personenauto's en bestelwagens met vier of meer wielen, waarvan het ledig gewicht plus laadvermogen samen niet meer dan 3500 kilo bedraagt. Bij aanschaf van een nieuwe auto int het dealerbedrijf de recyclingbijdrage. Die bijdrage wordt expliciet vermeld op de factuur om de transparantie voor de koper te waarborgen. Door innovaties en kostenbesparingen kan de recyclingbijdrage de komende jaren stapsgewijs omlaag. Van € 40,- in 2018 naar € 35,- per auto in 2020. De dealer stort de recyclingbijdrage aan de importeur, die het stort in het **fonds recyclingbijdrage**. Dit fonds dient voor:

1. Waarborg voor continuering van het recyclingsstelsel voor autowrakken in Nederland op de langere termijn
2. Dekking voor de langjarige verplichtingen die ARN heeft
3. Dekking van de jaarlijkse recyclingkosten
4. Onderzoek en eenmalige investeringen om de recyclingprestatie te verbeteren

Het bestuur bepaalt het beleid van ARN en ziet toe op de juiste besteding van het fonds. Een deel van de gelden uit het fonds zijn ondergebracht in een defensieve en duurzame beleggingsportefeuille tot professionele en duurzame recycling van autowrakken

Verantwoording

ARN legt op diverse manieren verantwoording af. Zij kent een uitgebreide structuur van toezicht:

- Toezicht door de Raad van Commissarissen van ARN Holding B.V.
- Toezicht door de bestuurders van de Stichting Auto & Recycling, en daarmee de vier brancheorganisaties
- ARN publiceert jaarlijks een duurzaamheidsverslag en een rapportage aan de overheid

Kritische succesfactoren

Doordat auto-importeurs hun verantwoordelijkheid nemen ligt het recyclingpercentage van auto's in Nederland op een hoog niveau, ondanks een aantal uitdagingen die ARN op haar weg vindt bij de uitvoering van haar taken:

- *Fake export*: het verschijnsel dat auto's in Nederland worden afgemeld vanwege export naar het buitenland. In werkelijkheid verlaten die auto's Nederland niet, maar ze worden hier illegaal gesloopt. ARN heeft geen grip op deze stroom, maar wordt wél aangesproken door ILT. Betere handhaving is nodig, en uiteindelijk een sluitende Europese registratie die het onmogelijk maakt een voertuig tussen twee lidstaten 'van de radar' te laten verdwijnen. Dit voorkomt niet alleen illegaal slopen, maar is ook effectief middel tegen diverse vormen van voertuigcriminaliteit.
- Toename van de import van buitenlandse autowrakken. Door deze voertuigen niet te registreren is er geen zicht meer op het voertuig en dus ook niet op deugdelijke afvoer van de afvalstoffen. Daarnaast gebeurt de omzet voor deze voertuigen ook vaak buiten het zicht van de belastingdienst. Er ontstaat zo oneerlijke concurrentie met bonafide bedrijven. Dit heeft milieuschade tot gevolg en bovendien misgelopen belastinginkomsten. Ook hier biedt betere Europese registratie een oplossing
- Economische factoren spelen een belangrijke rol in het stimuleren van recyclen en de circulaire economie. Storten en verbranden van verschillende afvalstromen is nog altijd goedkoper dan het verwerken ervan.

Meer informatie

RAI Vereniging

Olaf de Bruijn, directeur RAI Vereniging
o.d.bruijn@raivereniging.nl 063078463 |
Miranda Maasman, adviseur public affairs
m.maasman@raivereniging.nl 06 12975042
<https://www.arn.nl/contact/>

ARN

0031 (0)346-728 220

RAI Vereniging

RAI Vereniging behartigt de belangen van 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.

Bezoekadres

RAI Vereniging
Europaplein 6
1078 GZ Amsterdam

Postadres

RAI Vereniging
Postbus 74800
1070 DM Amsterdam

t 020 504 49 49
e info@raivereniging.nl
w www.raivereniging.nl