

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2182

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Illegale autosloop blijkt onstuitbaar»* (ingezonden 9 april 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 mei 2015).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Illegale autosloop blijkt onstuitbaar»?¹

Antwoord 1

Ja, daarvan heb ik kennis genomen.

Vraag 2

Hoe komt het dat de auto- en demontagebranche slechts één dag na het ingaan van het verbod al via de krant aan de bel trekt?

Antwoord 2

De Auto- en demontagebranche geeft in het artikel aan dat zij lange tijd hebben gepleit voor het afschaffen van de Sloop In Eigen Beheer (SIEB) regeling. Deze afschaffing is nu per 1 april geëffectueerd. Zij wijzen nu op een ander probleem, de zogenoemde «fake export». Dit betreft het melden van een auto voor export, terwijl deze vervolgens niet daadwerkelijk wordt geëxporteerd maar illegaal wordt gesloopt. De RDW is inmiddels in overleg met de branche om te kijken hoe groot dit probleem is en welke oplossingen denkbaar zijn. Dit sluit aan bij de wensen van de branche zoals geuit in het krantenartikel.

Vraag 3

Klopt het beeld dat in het betreffende artikel wordt geschetst, namelijk dat veel auto's worden gesloopt door bedrijven die daar niet bevoegd toe zijn? Om hoeveel auto's en bedrijven gaat het? In hoeveel gevallen betreft het hier auto's die worden aangemeld voor export, maar vervolgens niet geëxporteerd worden?

¹ De Telegraaf, 2 april 2015

Antwoord 3

De RDW heeft geen kwantitatieve gegevens over de hoeveelheid auto's die mogelijk illegaal worden gesloopt. Ook is onbekend wat het aandeel «fake export» hierin is.

Vraag 4

Was bij het instellen van het verbod op het slopen van auto's door niet-erkende demontagebedrijven te verwachten dat dit effect op zou kunnen treden?

Antwoord 4

De afschaffing van de SIEB was nodig omdat deze in strijd was met Europese wetgeving (Autowrakkenrichtlijn 2000/53/EG). De regeling is pas sinds 1 april 2015 afgeschaft. Het is daarom nu te vroeg om een beeld te kunnen krijgen of en in welke mate dit zal leiden tot een toename van «fake export». Tevens is bij antwoord 3 reeds aangegeven dat er geen kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn waardoor ook geen uitspraken kunnen worden gedaan of en in welke mate effecten zullen optreden.

Vraag 5

In hoeverre schaadt het illegaal slopen van auto's het milieu? Kunt u dit onderbouwen?

Antwoord 5

Bij illegaal slopen is het onduidelijk wat er met de materialen en vloeistoffen van de sloopauto's gebeurt. Omdat het hier om illegale activiteiten gaat waarvan de omvang onbekend is, is het niet mogelijk dit te kwantificeren.

Vraag 6

Op welke wijze wordt het verbod op het slopen van auto's, behalve voor degenen die erkend zijn als demontagebedrijf, gehandhaafd? Wie is er voor de handhaving verantwoordelijk? Wat is de capaciteit, prioriteit en wat zijn de ervaringen tot nu toe?

Antwoord 6

Het reguliere toezicht wordt uitgevoerd door de regionale omgevingsdiensten, die onder de verantwoordelijkheid van gemeenten vallen. De regionale omgevingsdiensten voeren controles uit bij bedrijven om te zien of zij aan de milieu en andere eisen voldoen. Indien de regionale omgevingsdiensten constateren dat er sprake is van illegale demontage, dan kunnen ze daarop handhaven. De omgevingsdiensten bepalen aan de hand van eigen programma's de inzet van de capaciteit en de prioriteit. Bij de handhaving wordt tevens gebruik gemaakt van ketentoezicht. Daarin werken instanties zoals de RDW, belastingdienst, politie en regionale omgevingsdiensten samen om risico's in de afvalketens in beeld te krijgen. In dat kader kunnen specifieke ketens worden onderzocht. Omgevingsdiensten in Gelderland hebben -na consultatie van de branche- bijvoorbeeld voor 2015 gekozen voor de keten Autodemontage.

Vraag 7

Welke (financiële) gevolgen heeft het illegaal slopen van auto's voor bedrijven die wel erkend zijn? Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat «de goeden onder de kwaden lijden»? Waarom wel of niet?

Antwoord 7

Uiteraard is illegaal gedrag onwenselijk. Omdat onbekend is wat de omvang is van de illegale sloopactiviteiten, is niet bekend wat de financiële gevolgen zijn.

Vraag 8

Hoe wilt u omgaan met het beginsel van proportionaliteit? Bijvoorbeeld als een autoliefhebber met behulp van twee of drie donorauto's een andere oudere auto tot betere staat weet te restaureren? Waar legt u de grens bij handhaving?

Antwoord 8

Het is mogelijk om een auto te schorsen (regeling voor auto's die voor langere tijd niet worden gebruikt en waarvoor de WA-verzekering, motorrijtuigenbelasting en verplichte APK tijdelijk wordt stopgezet). Tijdens de schorsing kunnen onderdelen van de auto worden gehaald en worden gebruikt voor andere voertuigen. Als de schorsing wordt beëindigd, moet de auto aan alle eisen voldoen om weer de weg op te mogen. Auto's die daar niet aan voldoen, moeten worden gesloopt bij een erkend demontagebedrijf. De STIBA (Stichting Brancheorganisatie Autodemontage) heeft aangegeven dat haar leden elke sloopauto, ook als er onderdelen af zijn gehaald, zullen accepteren. De RDW is hierover tevens in overleg met de FEHAC (Federatie Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs). Voor de handhaving verwijs ik naar de beantwoording van vraag 6.

Vraag 9

Deelt u de mening dat het instellen van een verbod alleen zin heeft als er ook een goede handhaving van regels is? Zo ja, bent u bereid de huidige handhaving van het verbod op het slopen van auto's voor iedereen behalve erkende demontagebedrijven, nader tegen het licht te houden? Zo ja, welke mogelijkheden ziet u om de handhaving van het verbod op het illegaal slopen van auto's te verbeteren en in hoeverre zijn deze doeltreffend en uitvoerbaar? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid in overleg met de Dienst Wegverkeer (RDW) en de branche een plan van aanpak op te stellen om een einde te maken aan praktijken van illegale sloop? Welke opties ziet u voor u?

Antwoord 9

De RDW is met branchepartijen, waaronder ARN (Auto Recycling Nederland) en STIBA, in een werkgroep actief bezig om oplossingen uit te werken. «Fake export» maakt hier onderdeel van uit. Dit sluit ook aan bij de wensen van deze partijen zoals geuit in het krantenartikel. Bij de regionale omgevingsdiensten bestaat zeker aandacht voor de handhaving op illegaal slopen. Zo heeft de omgevingsdienst Gooi en Vechtstreek een landelijke cursus autodemontage opgezet voor de toezichthouders. Het opsporen van illegale demontagebedrijven maakt hier onderdeel van uit. Experts van de RDW en de branche zijn bij de cursus betrokken.