

JANUARI 2023

# De visie achter de Eco Repair Score®

Een onafhankelijk label voor weloverwogen en milieuvriendelijke keuzes voor de herstelling van voertuigen, dat consumenten in staat stelt de groene transitie te maken

# Eco Repair Score nv

Dit rapport wordt gepubliceerd door Eco Repair Score nv. Eco Repair Score nv is een onderneming opgericht door Expertisebureau Vonck bv ter ondersteuning van de ontwikkeling van de Eco Repair Score®. Expertisebureau Vonck bv is actief in de expertise van voertuigen en materieel wat schadevaststelling, waardebeoordeling, technisch onderzoek, reconstructie van verkeersongevallen en fraudeonderzoek betreft. Sinds de oprichting ervan in 1993 is Expertisebureau Vonck bv uitgegroeid tot een van de belangrijkste spelers op de Belgische markt. Volgens de Belgische wetgeving is het de plicht van autodeskundigen om de consument op twee manieren te beschermen: het toezicht op de marktconformiteit van de herstellkosten en de veiligheid van voertuigen die betrokken zijn bij een schadegeval of ongeval. Vandaag bestaat de missie van Eco Repair Score nv erin een derde manier te democratiseren om de consument te beschermen: het verstrekken van een transparant label waarmee consumenten weloverwogen en milieuvriendelijke herstelkeuzes kunnen maken.



## Eco Repair Score®

Om de milieu-impact en dus de milieuvriendelijkheid van een voertuigherstelling te meten, hebben Eco Repair Score nv en VITO nv de Eco Repair Score® ontwikkeld. De Eco Repair Score® meet en communiceert de milieu-impact van een voertuigherstelling door middel van één enkele score. Deze baanbrekende berekeningsmethode is gebaseerd op een levenscyclusanalyse (Life Cycle Assessment of LCA) van het herstel van de koetswerkschade aan een voertuig. LCA is een wetenschappelijk onderbouwde en gestandaardiseerde methode om de milieu-impact van een product, proces of systeem gedurende de hele levenscyclus te beoordelen. Na een aanrijding en de evaluatie van de verschillende mogelijkheden om het voertuig te herstellen, wordt de schade momenteel alleen in euro's geraamd. Aan dergelijke herstellingen zijn echter ook milieukosten verbonden die niet mogen worden verwaarloosd. De berekening van de Eco Repair Score® voor een typisch geval waarbij een beschadigde deur wordt vervangen door een nieuw onderdeel resulteert in een impact op de klimaatverandering van ongeveer 200 kg CO<sub>2</sub>-equivalenten. Ter vergelijking: dit komt overeen met 920 km rijden met de auto<sup>1</sup>.

VITO is een onafhankelijke Vlaamse onderzoeksorganisatie met meer dan 20 jaar ervaring in het uitvoeren van LCA-studies voor de industrie en de overheid. VITO volgt ook nieuwe methodologische ontwikkelingen op de voet en neemt actief deel aan Europese initiatieven, waaronder de pilootfase van de Product Environmental Footprint (PEF). Bovendien werd een onafhankelijke, kritische LCA-evaluatie uitgevoerd door Prof. M. Traverso, een LCA-deskundige en lid van de Technical Advisory Board on Environmental Footprint (deskundigengroep E03710 van de Europese Commissie)<sup>2</sup>.

Voor het gebruiksgemak van de consument werd de Eco Repair Score® ingedeeld in categorieën van A tot en met E, en voorzien van een bijbehorende kleurcodering (lichtgroen tot donkerrood). Herstellingen van koetswerkschade met een Eco Repair Score® A hebben de laagste milieu-impact. Reparaties met een Eco Repair Score® E hebben de hoogste milieu-impact. Parameters die de score kunnen beïnvloeden zijn: de herstellmethode (vervanging door een nieuw of tweedehands onderdeel, herstelling, spot repair, uitdeuken zonder spuiten, ...), vervaardiging van nieuwe onderdelen of producten en hun verpakking, vervoer van onderdelen en producten naar de reparatiewerkplaats, het lakken van de onderdelen, recyclage van onderdelen of producten en hun verpakking na de reparatie, en het energieverbruik van de reparatiewerkplaats. Bij de berekening van de Eco Repair Score® wordt niet alleen rekening gehouden met de impact op de klimaatverandering (uitgedrukt in CO<sub>2</sub>-eq). Er wordt rekening gehouden met 18 milieu-impactcategorieën, waaronder ozonvorming, uitstoot van fijn stof, uitstoot van kankerverwekkende stoffen, verzuring, verbruik van fossiele en minerale grondstoffen, waterverbruik, ... Een concreet voorbeeld en verdere details over de berekening van de Eco Repair Score® zijn te vinden in de Bijlage.



## Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Inleiding	6
Visie voor 2027: Eco Repair Score® stelt Europese consumenten in staat om weloverwogen keuzes te maken voor voertuigherstellingen	8
Een reeks hefboomen en een mogelijk traject om de visie te verwezenlijken	10
Volgende stappen en onmiddellijke acties	14
Conclusie	16
Bijlage: berekeningsmodel Eco Repair Score®	18
Auteurs	21
Eindnoten	22

# Samenvatting

Elk jaar worden in Europa naar schatting 35 miljoen voertuigerstellingen uitgevoerd. Dit resulteert in een uitstoot van ongeveer 7 miljoen ton CO<sub>2</sub>-equivalenten per jaar. Om zich af te stemmen op een 1,5 °C-scenario moet de auto-industrie dringend de invoering van processen voor waardebehoud versnellen. Hergebruik, herstelling en herfabricage van voertuigen en voertuigonderdelen zijn al belangrijke activiteiten binnen de waardeketen. Ze worden echter niet uitgevoerd op de schaal en op de manier die nodig zijn om de auto-industrie af te stemmen op een koolstofarm en grondstoffenefficiënt mobiliteitssysteem. Hoewel sommige afzonderlijke partijen zijn begonnen met het verminderen van de milieu-impact van hun activiteiten, bestaat er in de sector van de herstelling en het onderhoud van voertuigen nog geen onafhankelijke en gemeenschappelijke manier om de milieuprestaties te meten.

Een langere levensduur van voertuigen en hun onderdelen daarvan is vanuit het oogpunt van duurzame productie van essentieel belang. Dit zal echter alleen effect hebben als de consumenten in staat worden gesteld milieuvriendelijke keuzes te maken. Tot nu toe werden de kosten van het herstel van door een aanrijding veroorzaakte voertuigschade alleen in euro's geraamd. Om de huidige kloof tussen de bereidheid van consumenten om zich in te zetten en hun daadwerkelijke engagement voor bestaande groene praktijken te overbruggen, moeten ze aanvullende en betrouwbare herstellinformatie krijgen.

Om de milieu-impact en dus de milieuvriendelijkheid van een voertuigerstelling te meten, hebben Eco Repair Score nv en VITO de Eco Repair Score® ontwikkeld. Deze baanbrekende en innovatieve berekeningsmethode is gebaseerd op een levenscyclusanalyse (Life Cycle Assessment) van het herstel van koetswerkschade aan voertuigen. Om de begrijpbaarheid te vergroten, wordt de Eco Repair Score® samengevoegd tot één score en gecommuniceerd aan de hand van de categorieën A tot en met E en de bijbehorende kleurcodering.

Tegen 2027 verwachten we dat de Eco Repair Score® is uitgegroeid tot een industriebreed scoresysteem voor de milieu-impact van de herstelling van koetswerkschade en het onderhoud van voertuigen, zodat alle Europese consumenten weloverwogen en milieuvriendelijke herstelkeuzes kunnen maken. In het beoogde scenario steunt de Eco Repair Score® op een algemeen aanvaarde, wetenschappelijk onderbouwde beoordelingsmethodologie en maakt hij gebruik van een betrouwbare en geverifieerde databank. De betrokken partijen in de sector van de herstelling van koetswerkschade en het onderhoud van voertuigen gebruiken een reeks tools om de milieu-impact van hun activiteiten te bewaken en te verminderen. De voordelen in de sector van de herstelling van koetswerkschade en het onderhoud van voertuigen zijn legio.

Om de haalbaarheid van een geautomatiseerde berekening van de Eco Repair Score® aan te tonen, werd een proefproject uitgevoerd met twee Belgische marktleidende verzekeraars. Voortbouwend op de lessen die uit dit project werden getrokken en geïnspireerd door eerdere en lopende ontwikkelingen op het vlak van ecoscores in andere sectoren, wordt in dit verslag een analyse uiteengezet van de belangrijkste belemmeringen en de hefboomen die nodig zijn om deze geschetste visie te verwezenlijken. Het verbeteren van de toegang tot en de interoperabiliteit van gegevens, de naderende invoering van baanbrekende circulaire bedrijfsmodellen, alsook de bewustmaking van de betrokken partijen, het zorgen voor harmonisatie en het wekken van vertrouwen, worden allemaal essentieel geacht voor het opschalen van de Eco Repair Score®. Aangezien het initiëren van een samenwerking tussen meerdere betrokken partijen een fundamentele voorwaarde zal zijn voor het concretiseren van de bovengenoemde hefboomen, wordt een mogelijk traject voor de verwezenlijking van de visie overwogen.

Op basis van deze analyse worden daarom drie onmiddellijke specifieke acties voorgesteld om de Eco Repair Score® op weg te helpen een industriebreed scoresysteem voor de milieu-impact te worden. We streven naar een Europese coalitie met meerdere betrokken partijen. Daartoe zullen we eerst een kerngroep van geëngageerde pionierende betrokken partijen identificeren om de visie gezamenlijk uit te werken en te verfijnen. Vervolgens zullen we de dialoog met de beleidsmakers voortzetten en actief aangaan. Dit om de invoering van een stimulerend beleidskader te verzekeren en om mogelijke samenwerkingsmechanismen te bepalen. Daarna zullen we in contact treden met consumentenorganisaties om hen bewust te maken van de Eco Repair Score® en te garanderen dat consumenten echt goed geïnformeerd zijn.



## Inleiding

Als antwoord op de klimaatcrisis en om te voldoen aan de wereldwijde klimaatdoelstellingen van het akkoord van Parijs heeft de Europese Commissie (EC) in 2019 de Europese Green Deal gelanceerd. Deze nieuwe groeistrategie heeft tot doel de Europese Unie (EU) om te vormen tot een rechtvaardige en welvarende samenleving, met een moderne, grondstoffenefficiënte en competitieve economie, waarin er in 2050 geen netto-uitstoot van broeikasgassen is en waarin de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen<sup>3</sup>.



De auto-industrie staat centraal in dit nieuwe groei-paradigma. Vandaag is de auto-industrie een drijvende kracht achter de economische waardecreatie, de concurrentiesoevereiniteit en het maatschappelijke welzijn van Europa. Het wegvervoer is echter ook verantwoordelijk voor 20% van de Europese uitstoot van broeikasgassen<sup>4</sup>. Om zich in lijn te brengen met een 1,5 °C-scenario moet de auto-industrie streven naar een vermindering van de absolute koolstofuitstoot met ongeveer 50% tegen 2030<sup>5</sup>. Tegelijkertijd zal de op de auto gebaseerde mobiliteit tegen 2030 wereldwijd met ongeveer 70% toenemen<sup>6</sup> en zullen de emissies van voertuigmaterialen tegen 2040 naar verwachting 60% van de totale levenscyclusmissies van voertuigen uitmaken<sup>7</sup>. Hoewel de aandrijving van voertuigen met groene energie van cruciaal belang zal zijn, moet de hele waardeketen fundamenteel worden herbekeken om de koolstofemissies en het verbruik van hulpbronnen tijdens de levensduur tot een minimum te beperken. Het is meer dan tijd om de transitie naar een circulaire auto-industrie te versnellen.

De circulaire economie wordt beschouwd als een economisch systeem waarin de complexiteit en functionaliteit van een product zo lang mogelijk behouden blijven, in plaats van een product op te splitsen in zijn basismaterialen, te verbranden of als afval te lozen zodra het is gebruikt<sup>8</sup>. De meeste producten (elektronica, textiel, verpakkingen, ...) die vandaag in de EU op de markt worden gebracht, steunen hoofdzakelijk op een niet-duurzaam en suboptimaal gebruik van hulpbronnen, wat leidt tot buitensporig energieverbruik en afvalproductie, en waardoor het materiaalgebruik van onze economie toeneemt. Met een gemiddelde levensduur van 11,5 jaar (in de EU)<sup>9</sup> ligt de levensduur van auto's hoger dan die van de meeste andere producten. De transitie naar een circulaire auto-industrie vereist echter meer dan alleen recyclage. Hoewel waardebehoudprocessen zoals hergebruik, herstelling en herfabricage van voertuigen en voertuigonderdelen al een belangrijk onderdeel van de waardeketen van de auto-industrie vormen, vinden ze niet op de schaal plaats die nodig is om de auto-industrie af te stemmen op een koolstofarm, hulpbronnenefficiënt mobiliteitssysteem<sup>10</sup>.



Een dergelijke transitie moet systematisch en in samenwerking gebeuren. Ze vereist een verandering in het gedrag van de producenten en de consumenten. Het verlengen van de levensduur van voertuigen en onderdelen ervan is, vanuit het oogpunt van duurzame productie, een essentiële strategie voor het vergroten van de circulariteit van de auto-industrie. Het zal echter alleen doeltreffend zijn als de consumenten deze groene praktijken ook daadwerkelijk toepassen. Om ervoor te zorgen dat consumenten adequate informatie krijgen over de duurzaamheid en reparatiebaarheid van producten voordat ze het product kopen, heeft de EC onlangs haar voorstel voor een richtlijn betreffende de versterking van de positie van de consument voor de groene transitie goedgekeurd<sup>11</sup>. Parallel met en naar het voorbeeld van de Nutri-Score<sup>12</sup> zijn tal van multi-stakeholder- en industriële consortia uit andere sectoren (levensmiddelen<sup>13</sup>, cosmetica<sup>14,15</sup>, textiel<sup>16</sup>) begonnen met de ontwikkeling van geharmoniseerde milieu-impactbeoordelings- en scoresystemen. Deze ecoscores zijn bedoeld om consumenten bij de groene transitie te betrekken door hen in staat te stellen weloverwogen en duurzamere aankoopbeslissingen te nemen.

Elk jaar worden in Europa naar schatting 35 miljoen voertuigherstellingen uitgevoerd, waarvan ongeveer twee derde aan de verzekeraars wordt gemeld<sup>17</sup>. Op basis van een berekende impact op de klimaatverandering voor een typische herstelling, resulteert dit in een uitstoot van 7 miljoen ton CO<sub>2</sub>-equivalenten per jaar<sup>18</sup>. Ter illustratie: dit komt overeen met de jaarlijkse koolstofvoetafdruk van ongeveer 1 miljoen EU-burgers<sup>19</sup>. De autoschadeherstelsector kan dan ook een rol spelen bij het verminderen van de milieu-impact van zijn activiteiten en bijdragen tot de versnelling van het circulaire karakter van de auto-industrie. Een onafhankelijke en gemeenschappelijke manier om milieuprestaties te meten, bestaat echter nog niet in deze sector<sup>20</sup>.

Om deze lacunes op te vullen, werd de Eco Repair Score® ontwikkeld met als doel de consument te informeren, een beoordelings- en verbeteringstool te worden en als basis te dienen voor Europese indicatoren voor de circulaire economie. Dit rapport werd opgesteld door Eco Repair Score nv voor betrokken partijen in de waardeketen van de auto-industrie en beschrijft de visie achter de Eco Repair Score®. Deze visie wordt eerst uiteengezet samen met de mogelijke voordelen voor de verschillende betrokken partijen. Op basis van de identificatie van de belemmeringen en de hefboomen die nodig zijn om deze visie te verwezenlijken, worden vervolgens de volgende stappen en concrete acties voorgesteld.



## Visie voor 2027: Eco Repair Score® stelt Europese consumenten in staat om weloverwogen keuzes te maken voor voertuigherstellingen

De betrokkenheid van de consument bij de transitie naar een circulaire economie moet dringend worden vergroot. Tegen 2027 verwachten we dat de Eco Repair Score® is uitgegroeid tot een industriebreed scoresysteem voor de milieu-impact van de reparatie van koetswerkschade en het onderhoud van voertuigen, zodat alle Europese consumenten weloverwogen en milieuvriendelijke reparatiekeuzes kunnen maken. In dit beoogde scenario steunt de Eco Repair Score® op een algemeen aanvaarde, wetenschappelijk onderbouwde beoordelingsmethodologie en maakt hij gebruik van een betrouwbare en geverifieerde databank. De betrokken partijen in de sector van de herstelling van koetswerkschade en het onderhoud van voertuigen gebruiken een reeks tools om de milieu-impact van hun activiteiten te bewaken en te verminderen.

De voordelen zijn legio in de hele reparatie-waardeketen. Dankzij een begrijpbaar label krijgt de consument betrouwbare en transparante informatie om weloverwogen herstelkeuzes te maken. Met behulp van een tool die gericht is op producten en activiteiten, bepalen herstellende partijen hun belangrijkste bronnen van milieu-impact en voeren ze beperkende maatregelen in. Wanneer deze specifieke tool wordt opgeschaald en toegepast op een groter aantal herstellingen en herstellende partijen, kunnen verzekeraars, vlootbeheerders en leasemaatschappijen hun portefeuille van erkende herstellende partijen beheren op basis van een vereiste 'minimumscore'. Bedrijven vertrouwen op de Eco Repair Score® om te voldoen aan hun niet-financiële rapporteringsverplichtingen. Aanvullende opschaling naar het sectorale niveau stelt beleidsmakers in staat indicatoren te ontwikkelen en de impact van hun beleid op te volgen. Afbeelding 1 conceptualiseert deze visie voor 2027 en de bijbehorende voordelen voor de betrokken partijen.



## 2027 Visie: de Eco Repair Score®

Scoresysteem voor de milieueffecten voor de hele sector, gebaseerd op een wetenschappelijk onderbouwde methodologie, met behulp van een betrouwbare databank en een reeks instrumenten

Eco Repair Score® zorgt voor...

...management van portefeuilles

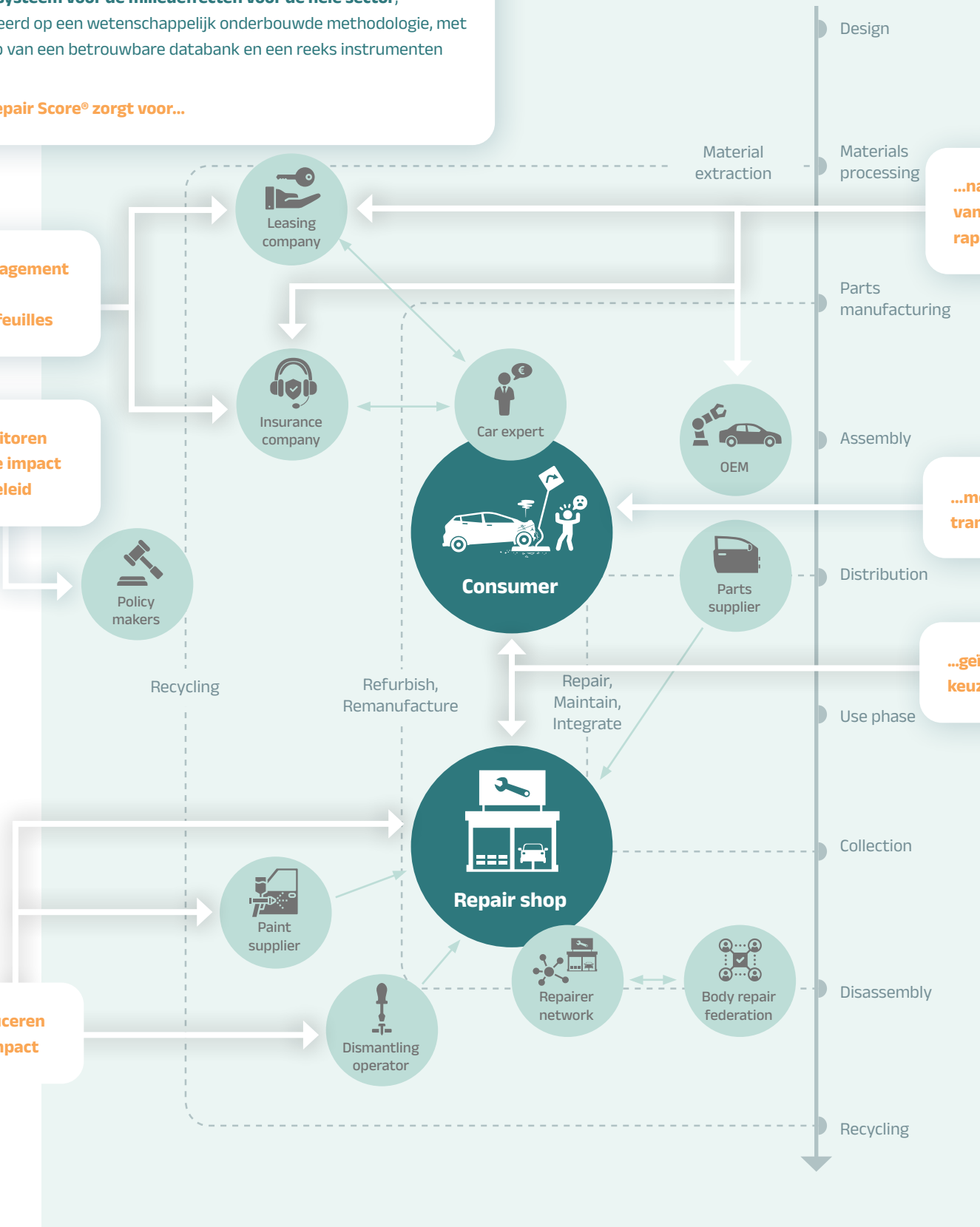
...monitoren van de impact van beleid

...reduceren van impact

...naleving van verplichte rapportering

...meer transparantie

...geïnformeerde keuzes



Afbeelding 1: Conceptuele visie voor 2027 op de Eco Repair Score®, met de bijbehorende voordelen voor de betrokken partijen



## Een reeks hefboomen en een mogelijk traject om de visie te verwezenlijken

De Eco Repair Score® werd in 2021 geïntroduceerd. In samenwerking met VITO werd eerst een proof of concept ontwikkeld. Om de haalbaarheid van een geautomatiseerde berekening van de Eco Repair Score® aan te tonen, werd vervolgens in 2022 een proefproject uitgevoerd met twee Belgische marktleidende verzekeraars. Dit proefproject was een succes. Een Eco Repair Score® kan automatisch worden gegenereerd telkens wanneer de herstelkosten worden geraamd, los van de gebruikte software voor de schadebegroting. De calculator kan veilig worden gebruikt via een Application Programming Interface (API). De berekening van de Eco Repair Score® voor ongeveer 13.000 schadegevallen werd automatisch gegenereerd en aan de twee verzekeraars bezorgd.

Vandaag kan met de Eco Repair Score® de milieu-impact van individuele herstellingen worden geëvalueerd. Aanvullende ontwikkelingen zijn gepland en reeds aan de gang. De Eco Repair Scan richt zich op verzekeraars, vlootbeheerders, leasemaatschappijen en individuele herstellende groepeerders de Eco Repair Score® van verschillende herstellingen. Op die manier kunnen de algemene milieuprestaties van individuele herstellende en/of portefeuilles worden "gescand". In de volgende fase kan het ook als basis dienen voor een verbeteringstool en bijbehorende opleidingsprogramma's. De Eco Repair Index is een concept dat beleidsmakers wil ondersteunen in hun nood aan indicatoren voor de circulaire economie<sup>21</sup>. De Eco Repair Index vertegenwoordigt de totaliteit van alle Eco Repair Scores® over een lange periode voor de hele sector. Tot nu toe heeft de Eco Repair Score® zich beperkt tot schadeherstelactiviteiten. Er wordt echter verwacht dat ook onderhoudswerkzaamheden zullen worden opgenomen.





### Eco Repair Scan

De Eco Repair Scan berekent de milieueffecten van uw portefeuille.



### Eco Repair Index

Zodra we over voldoende scores beschikken, kan u hier de marktsituatie op de voet volgen.

Om deze ontwikkelingen voort te zetten en de visie voor 2027 te verwezenlijken, kan een transitietraject worden overwogen. Daartoe moeten eerst de belangrijkste belemmeringen voor de opschaling van de Eco Repair Score® in kaart worden gebracht en vervolgens de bijbehorende hefboomen worden bepaald om deze te overwinnen. Deze analyse werd uitgevoerd op basis van de lessen die uit het proefproject werden getrokken en is geïnspireerd op eerdere en lopende ontwikkelingen op het vlak van ecoscores in andere sectoren (zie Inleiding).

**Een gebrek aan beschikbaarheid van gegevens en interoperabiliteit** vormden belangrijke obstakels (tijd en kosten) tijdens het proefproject en worden gezien als belangrijke belemmeringen voor het opschalen van de Eco Repair Score®. Als gevolg van het huidige concurrerende industriële landschap is de toegang tot gegevens over onderdelen (bv. materiaalstelling, massa of grootte) of specifieke gegevens zoals energieverbruik van individuele herstellende nog steeds vertrouwelijk, gefragmenteerd of niet beschikbaar. Vandaag worden verschillende softwarepakketten voor schadebegroting ook gebruikt door verzekeraars en leasemaatschappijen. De toestemming van de gegevensverstreker is vereist om te verzekeren dat de gegevensuitwisseling tussen het speciale softwarepakket en de Eco Repair Score® veilig en betrouwbaar verloopt. In de toekomst zou de toegang tot niet alleen statische, maar ook dynamische gegevens (bv. toestand en gezondheidsstatus van onderdelen) de invoering van de Eco Repair Score® kunnen bemoeilijken. Een verbetering van de toegang tot en de interoperabiliteit van gegevens is daarom van cruciaal belang voor het opschalen van de Eco Repair Score®. **Samenwerkingsprojecten onder geheimhouding kunnen als tussenoplossing dienen.** De Europese beleidsmakers kunnen echter de nodige hefboomen in werking stellen, aangezien bestaande beleidsinstrumenten zoals de richtlijn betreffende autowrakken kunnen worden versterkt om de **bekendmaking van de nodige gegevens in toenemende mate verplicht te stellen.** Bovendien kunnen ze de gezamenlijke inspanningen van de sector voor de ontwikkeling van Europese dataruimtes (bv. Catena-X<sup>22</sup>) en digitale productpaspoorten (bv. het batterijproefproject<sup>23</sup>) ondersteunen en coördineren.

**De huidige op verkoop gebaseerde bedrijfsmodellen worden beschouwd als een belangrijke belemmering** om verschillende betrokken partijen te overtuigen van de voordelen van het opschalen van de Eco Repair Score®. Momenteel wordt de waardeketen aangestuurd door de Original Equipment Manufacturer (OEM) en zijn leveranciers en is deze meestal geoptimaliseerd voor de verkoop, waarbij de nadruk ligt op het verlagen van de productkosten en het optimaliseren van de interne operaties. De voorbije decennia **is de herstelmarkt dan ook meer verschoven naar de vervanging van een beschadigd onderdeel door een nieuw onderdeel in plaats van het te repareren.** Op die manier verminderen de herstellende ook hun arbeidskosten, aangezien de vervanging door minder gekwalificeerd personeel kan worden uitgevoerd. Anderzijds zijn in het toekomstige circulaire, koolstofarme scenario hergebruikte, omge-

bouwde, opgeknapte, gerepareerde en koolstofarme onderdelen een gangbare optie, niet alleen voor de productie van nieuwe voertuigen maar ook kan aan deze onderdelen prioriteit gegeven worden bij een herstelling.

De ingezette transformatie naar een circulaire waardeketen in de auto-industrie en de **naderende invoering van baanbrekende bedrijfsmodellen zullen een katalysator** vormen voor de nood aan en het gebruik van de Eco Repair Score®. In een circulaire waardeketen verschuift de aandacht inderdaad naar het maximaliseren van de levenslange waarde van het voertuig en zijn onderdelen. De bedrijfs groei is dus gericht op het verhogen van de inkomsten en de winstgevendheid gedurende de levensduur per voertuig in plaats van alleen maar een groter aantal nieuwe voertuigen en nieuwe onderdelen te produceren en te verkopen. OEM's zijn daarom bijzonder kwetsbaar. Ze spelen echter ook een centrale rol in de waardeketen om deze transformatie actief en gezamenlijk vorm te geven. Uitbreiding naar en exploitatie van meer op diensten gebaseerde bedrijfsmodellen (d.w.z. as-a-service-aanbiedingen zoals op abonnementen gebaseerde eigendom en levenscyclusdiensten) bieden een kans die reeds door verscheidene belangrijke spelers werd aangegrepen om deze nieuwe en verschuivende inkomstenstromen te benutten<sup>24</sup>.

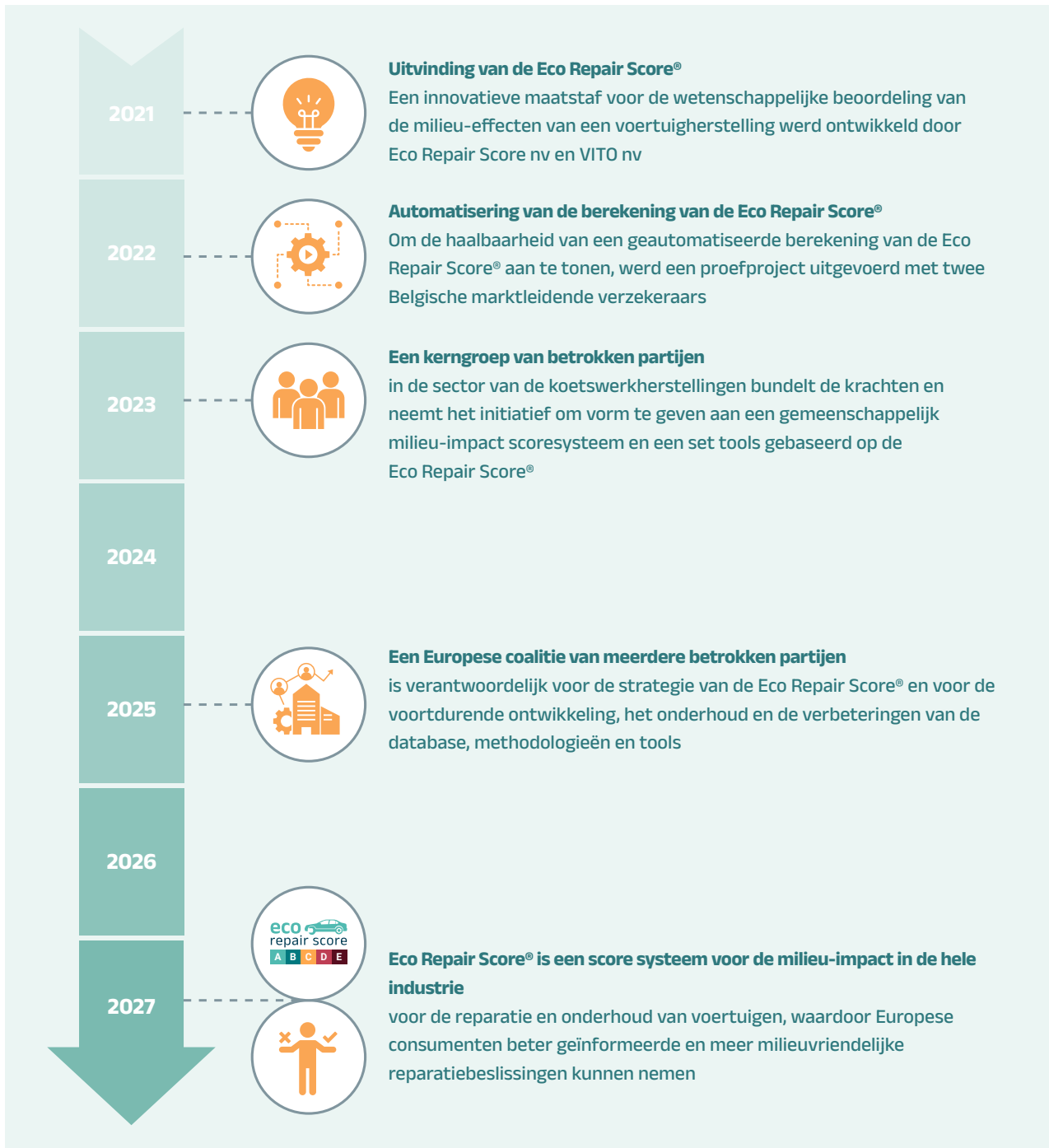
Tegelijkertijd zouden ook verschillende onderliggende mechanismen kunnen worden toegepast om **herstelling te verkiezen boven vervanging**. Verzekeraars en leasemaatschappijen zouden een **“echte” arbeidskost** kunnen voorstellen, waarbij niet alleen rekening wordt gehouden met het arbeidstarief en de arbeidstijd, maar ook met de kwalificatie van het personeel voor het uitvoeren van hoogwaardige en milieuvriendelijke herstellingen. Om het potentieel van waardebehoudprocessen verder te benutten, kunnen beleidsmakers



ook herstellende ondersteunen. **Btw-verlagingen** kunnen worden overwogen voor milieuvriendelijke hersteldiensten, omgebouwde en opgeknapte producten of bijvoorbeeld reserveonderdelen met gerecycleerde inhoud. Er zouden **middelen** kunnen worden uitgetrokken voor de digitalisering van tweedehands marktplaatsen, zodat vraag en aanbod beter op elkaar kunnen worden afgestemd. **De bestaande regelgeving omtrent toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie over voertuigen<sup>25</sup> zou kunnen worden aangepast** om ook opknappen, herfabricatie en reparatiegerelateerde informatie op onderdelenniveau (niet alleen voor het voertuig als geheel) op te nemen.

**Een gebrek aan bewustzijn bij de betrokken partijen, harmonisatie en methodologisch vertrouwen zijn bijkomende hinderpalen** die moeten worden overwonnen voor de invoering van een industriebreed scoresysteem voor de milieu-impact. Belangrijke hefboomen zijn de bewustmaking van consumenten over hun vrije keuze van herstellende en de mogelijkheid om groene gedragspraktijken toe te passen, alsook de bewustmaking van industriële spelers over hun veranderende rol in een circulaire waardeketen. **Het opzetten van een gezamenlijk initiatief van meerdere betrokken partijen is van essentieel belang** om vervolgens een industriebrede impact te realiseren en **de ongecontroleerde toename van uiteenlopende scoresystemen te vermijden** die elk op verschillende gegevens en beoordelingsmethoden zouden kunnen steunen. Het zal van cruciaal belang zijn om te vertrouwen op een onafhankelijke, toonaangevende wetenschappelijke partner en te zorgen voor methodologische transparantie en gegevensverificatie bij de berekening van de Eco Repair Score®. **Het uitvoeren van transparantieprogramma's** op basis van verificatie door derden en **het actief opvolgen van methodologische ontwikkelingen** van de PEF van de EC<sup>26</sup> zullen belangrijke extra hefboomen zijn.

Dankzij deze analyse konden de belangrijkste hefboomen voor het bereiken van de visie voor 2027 voor de Eco Repair Score® worden bepaald. Het is duidelijk dat het initiëren van een samenwerking tussen meerdere betrokken partijen een fundamentele voorwaarde zal zijn om deze hefboomen te concretiseren. **Beleidsmakers spelen een cruciale rol bij het waarborgen van een gelijk speelveld en de uitwerking van het juiste kader voor de Eco Repair Score®.** Een dergelijk initiatief heeft meer geloofwaardigheid om als spreekbuis op te treden en samen te werken met Europese en nationale beleidsmakers. Door als mentaal kompas en collectieve werkbasis te fungeren, kunnen dan ook tussentijdse situaties op korte en middellange termijn worden voorgesteld. Dit mogelijke traject voor de Eco Repair Score® wordt geïllustreerd in Afbeelding 2.



**Afbeelding 2:** Mogelijk traject om de visie voor 2027 voor de Eco Repair Score® te bereiken



## Volgende stappen en onmiddellijke acties

Op basis van een analyse van de belangrijkste belemmeringen en de identificatie van de hefboomen die nodig zijn voor de opschaling van de Eco Repair Score®, werd een mogelijk traject uitgestippeld om de visie voor 2027 te verwezenlijken. Daarom worden **drie onmiddellijke en concrete acties** voorgesteld om de Eco Repair Score® op weg te helpen naar een industriebreed scoresysteem voor de milieu-impact van koetswerkherstellingen.

### 1. De Eco Repair Score® Coalition oprichten

Het is duidelijk dat samenwerking van fundamenteel belang is – niet alleen voor de verbetering van de toegang tot gegevens en de interoperabiliteit – en dat de inspanningen van één enkele speler niet zullen volstaan voor de opschaling van de Eco Repair Score® tot een industriebreed scoresysteem voor de milieu-impact van koetswerkherstellingen. De samenwerking met VITO en twee toonaangevende Belgische verzekeraars is reeds van start gegaan. Met deze actie willen we de basis leggen voor een Europese coalitie met meerdere betrokken partijen. Als eerste stap zullen we een kerngroep van geëngageerde pionierende betrokken partijen samenstellen. Deze kerngroep zal de krachten bundelen om de visie voor de Eco Repair Score® gezamenlijk uit te werken en te verfijnen. Ze zal ook het technische kader (bv. een set tools die wordt voorzien van de ontwikkelingen, toegang tot gegevens en transparantie, ...) en het toekomstige bestuur van de coalitie bepalen.



## 2. In dialoog treden met beleidsmakers over de ambities van de Eco Repair Score® Coalition

In 2022 werd een inleiding tot de Eco Repair Score® gegeven aan de Belgische overheid. Voorstellen voor een herziening van de autowrakkenrichtlijn, voor een richtlijn inzake duurzaamheidsrapportering door bedrijven, voor een richtlijn betreffende de versterking van de positie van de consument voor de groene transitie (onderbouwing van groene claims, invoering van een recht op herstel, ...) zijn nu belangrijke EU-beleidsmaatregelen en -initiatieven die de invoering van de Eco Repair Score® kunnen vergemakkelijken. Het volgen van deze lopende en toekomstige beleidsvormingsprocessen en een nauwe samenwerking met Europese en nationale beleidsmakers zullen van essentieel belang zijn. Met deze actie willen

we beleidsmakers bewustmaken van de ambities van de Eco Repair Score® Coalition, de voordelen voor de uitvoering van het beleid en de rol daarvan bij de uitwerking van de juiste wettelijke kaders. Zodra het bestuur van de coalitie is vastgelegd, zullen de communicatiekanalen met beleidsmakers op hoog niveau worden bepaald om een mogelijke samenwerking en steunmechanismen te bespreken.



## 3. Consumentenorganisaties bewustmaken van de ambities van de Eco Repair Score® Coalition

Bewustmaking van de betrokken partijen, en de consument in het bijzonder, vormt een cruciale hefboom om ervoor te zorgen dat de Eco Repair Score® ingang vindt. Europese en nationale consumentenorganisaties hebben doelstellingen die betrekking hebben op de bescherming en bevordering van de belangen van de consument. Zij zijn dus belangrijke belanghebbenden bij het beleidsvormingsproces van de EU en kunnen bewustmakingscampagnes voor het grote publiek organiseren. Ze kunnen daarom fungeren als impactvolle boodschappers om te verzekeren dat de Eco Repair Score® door de consument wordt gebruikt. Op de website van de Eco Repair Score® kunnen consumenten nu al de milieu-impact van hun voertuigherstellingen berekenen. Bij de start van de coalitie zullen contacten worden gelegd met specifieke consumentenorganisaties om hen te informeren over de ambities van de coalitie.

Naast deze onmiddellijke en concrete acties kunnen nog volgende stappen worden bepaald. Met de betrokkenheid van meer dan 100 wereldwijde organisaties en 250 leidinggevendenden wil het Circular Cars Initiative de transitie naar een circulaire auto-industrie versnellen<sup>27</sup>. Dit gezamenlijke ecosysteem kan dienstdoen als een mogelijk platform om onze visie en toekomstige ambities van de coalitie uit te dragen. Tevens zullen we de ontwikkeling van de onlangs gelanceerde Circular Economy Indicators Coalition<sup>28</sup> actief opvolgen om contacten te leggen met relevante betrokken partijen en, specifiek nog, de Eco Repair Index te ontwikkelen. Het zal ook belangrijk zijn om de sector van de herstelling van koetswerkschade en het onderhoud van voertuigen bewust te maken van zijn rol in het vergroten van de circulariteit van de auto-industrie en het verminderen van de milieu-impact ervan. Een gerichte verspreidingsstrategie zal worden overwogen.



## Conclusie

Om de klimaatdoelstellingen te halen, moet de hele waardeketen van de auto-industrie fundamenteel worden herbekeken. Om de transitie naar een circulaire auto-industrie te versnellen, moet de huidige focus op recyclage worden uitgebreid en moet het potentieel van waarde-behoudprocessen worden benut. Herstelling en onderhoud van voertuigen en voertuigonderdelen zijn weliswaar reeds belangrijke activiteiten binnen de waardeketen van de auto-industrie, maar ze worden niet uitgevoerd op de schaal en op de manier die nodig zijn om te voldoen aan een 1,5 °C-scenario.

Hergebruikte, omgebouwde, opgeknapte, gerepareerde en koolstofarme onderdelen moeten de standaardoptie worden bij de productie van nieuwe voertuigen en prioriteit krijgen bij reparatiewerkzaamheden in werkplaatsen. Hoewel er binnen de waardeketen al enkele geïsoleerde groene praktijken zijn ontstaan, is er nog geen gemeenschappelijke manier om milieuprestaties in deze sector te meten. Daarom is het voor individuele bedrijven moeilijk om de voordelen van doorgevoerde beperkende maatregelen in kaart te brengen en daarover betrouwbaar te rapporteren. Het is duidelijk dat een dergelijke systeemtransformatie ook een heroverweging van ons consumptiesysteem vereist. De consumenten zijn bereid tot een dergelijke transitie en tot het maken van milieuvriendelijke keuzes. Zelfs vandaag nog wordt de herstelling van koetswerkschade alleen maar in euro's geraamd.

De Eco Repair Score® werd ontwikkeld om aanvullende en transparante informatie te verstrekken aan de consument en om bedrijven in staat te stellen hun milieuprestaties te beoordelen, te verbeteren en erover te rapporteren. Het is een baanbrekende en innovatieve berekeningsmethode die de milieu-impact van een voertuigerstelling in één enkele score meet en communiceert.



In dit verslag wordt de visie achter de Eco Repair Score® beschreven. Vandaag heeft een proefproject al aangetoond dat het haalbaar is om de berekening van de Eco Repair Score® voor een groot aantal schadegevallen te automatiseren. Tegen 2027 willen we dat de Eco Repair Score® is uitgegroeid tot een industriebreed scoresysteem voor de milieu-impact van de reparatie en het onderhoud van voertuigen. Dankzij deze transparante score zullen de Europese consumenten weloverwogen en milieuvriendelijke reparatiebeslissingen kunnen nemen. Voortbouwend op de lessen die werden getrokken uit het uitgevoerde proefproject en geïnspireerd door eerdere en lopende ontwikkelingen op het vlak van ecoscores in andere sectoren, hebben we verschillende hefboomen en een mogelijk traject bepaald om deze visie te verwezenlijken.

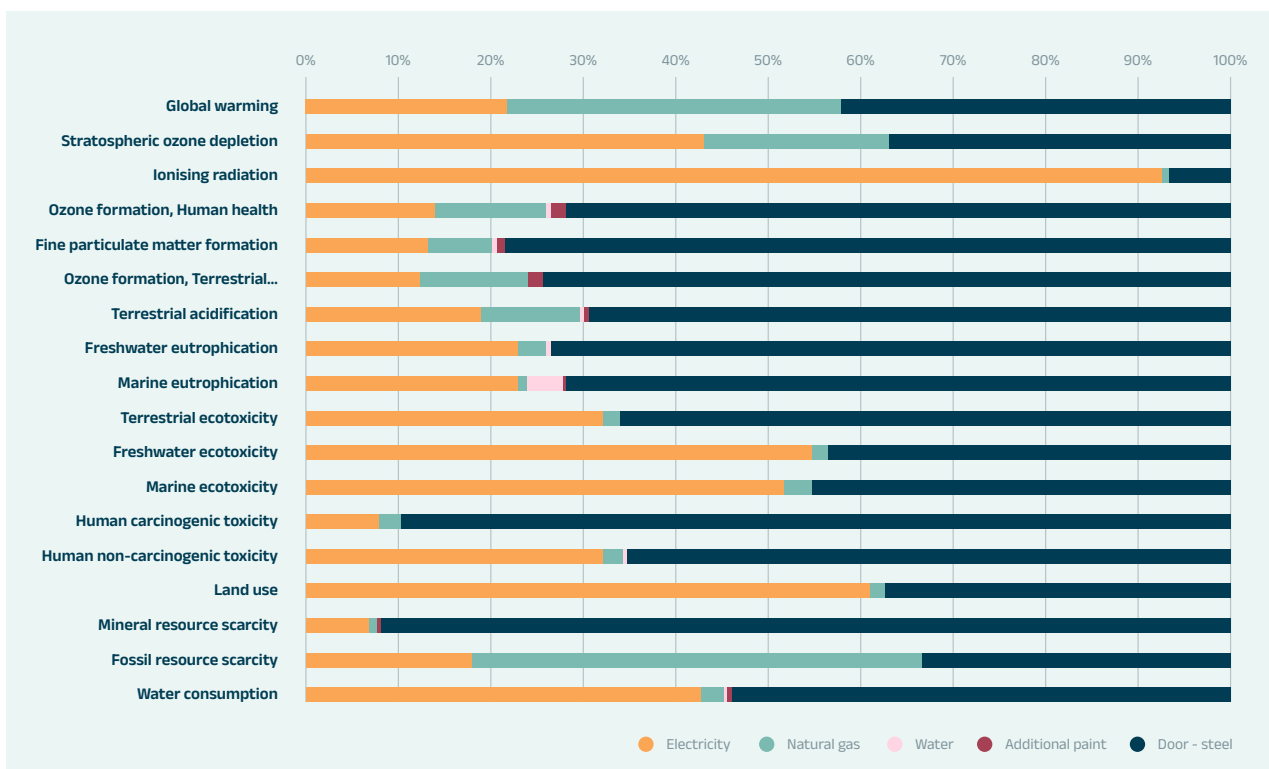
Volgens ons is samenwerking tussen meerdere betrokken partijen van fundamenteel belang voor de opschaling van de Eco Repair Score®. In 2023 zullen we een dergelijke Europese coalitie oprichten. We zullen eerst een kerngroep van geëngageerde pionierende betrokken partijen identificeren en de ambities gezamenlijk uitwerken. Vervolgens zullen we voor beide de dialoog aangaan met beleidsmakers, waarbij we zullen ijveren voor de invoering van een stimulerend beleidskader en mogelijke samenwerkingsmechanismen zullen bepalen. Daarna zullen we ook in contact treden met consumentenorganisaties om hen bewust te maken en te garanderen dat de consument echt goed geïnformeerd is.

De transitie naar een circulaire auto-industrie zal in samenwerking gebeuren. Milieuvriendelijke herstel- en onderhoudsactiviteiten moeten de norm worden. Wij zien dit rapport als een eerste aanzet, maar er is veel meer nodig om deze visie daadwerkelijk te verwezenlijken. Daarom roepen we alle geïnteresseerde pionierende betrokken partijen op om zich bij dit belangrijke streven aan te sluiten.

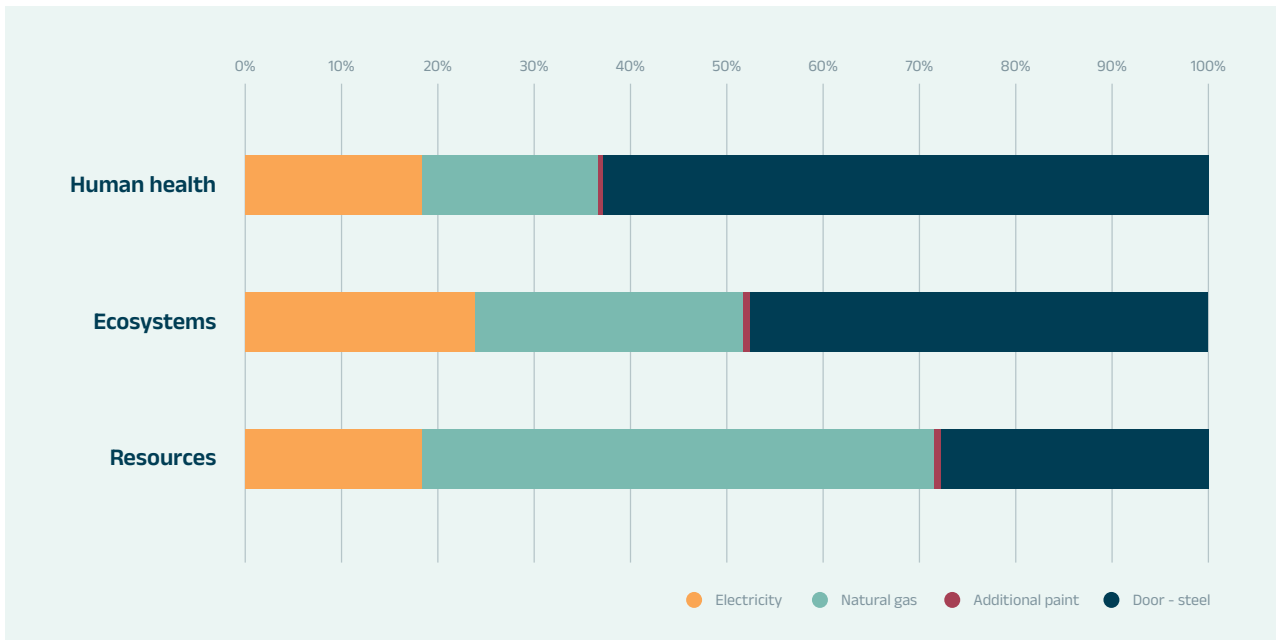
BIJLAGE

# Berekeningsmodel Eco Repair Score®

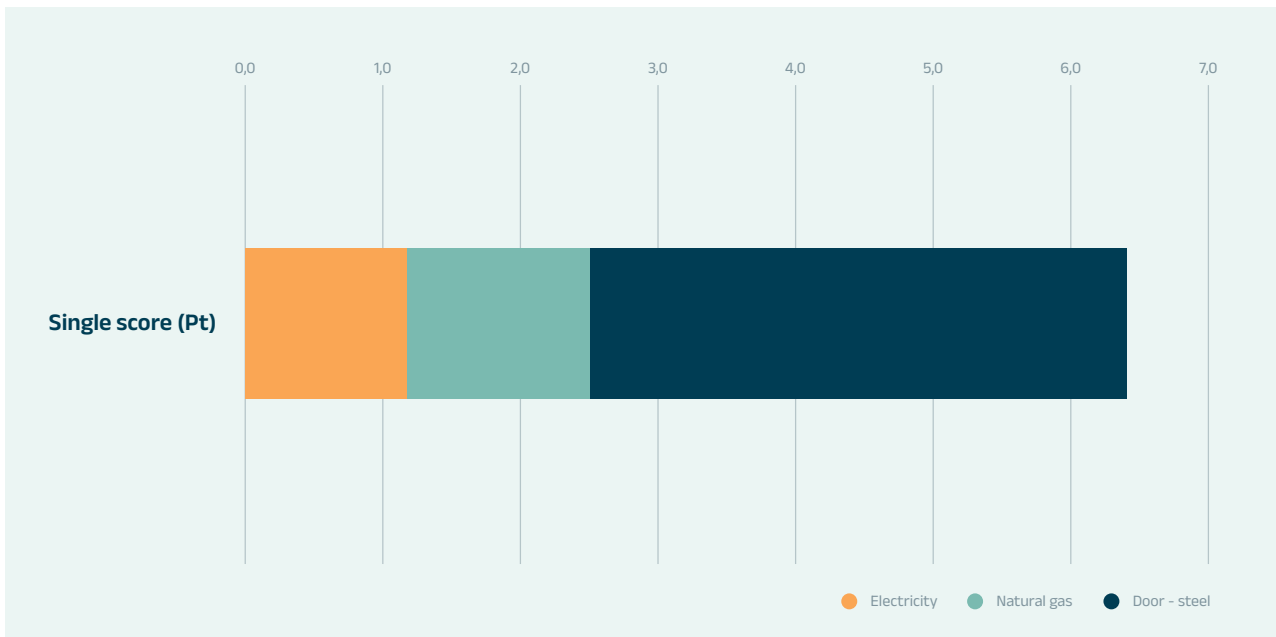
Zoals hierboven uiteengezet, wordt de Eco Repair Score® bepaald op basis van een LCA van het herstel van de koetswerkschade aan het voertuig. Het berekeningsmodel houdt rekening met de carrosseriedelen die in de meeste schadegevallen worden beschadigd, en ook met de ruiten, de lichten, de wielen, de banden en de koelers. De levenscyclusinventarisatie wordt uitgevoerd op basis van de ervaring van Expertisebureau Vonck op het vlak van auto-expertise. VITO verzamelde milieu-impactgegevens over de geïnventariseerde inputs (materialen en energie) en outputs (afval en emissies) uit databanken (namelijk Ecoinvent) en literatuur. De berekeningen worden uitgevoerd met het SimaPro-softwarepakket en maken gebruik van de impactindicatoren van de ReCiPe 2016-methode, meer bepaald de Hierarchist-versie v1.04<sup>29</sup>. Op het eindpuntniveau wordt de impact verder samengevoegd in indicatoren voor schade aan drie beschermingsgebieden, namelijk menselijke gezondheid, kwaliteit van het ecosysteem en schaarste van hulpbronnen, en vervolgens gewogen tot een enkele score<sup>30</sup>. Ter illustratie van dit Eco Repair Score®-berekeningsmodel wordt het voorbeeld gegeven van de vervanging van een beschadigde deur van een BMW 3 (uit 2015) door een nieuw geproduceerde deur. De resulterende milieu-impact van deze vervanging wordt weergegeven in de volgende drie afbeeldingen (respectievelijk getoond aan de hand van milieu-impactcategorieën, schade-categorieën en totale gewogen impact). Uit deze cijfers blijkt dat voor dit illustratieve voorbeeld, voor alle indicatoren, de voor de reparatie gebruikte energie (zowel elektriciteit als aardgas) en de productie van de nieuwe deur de belangrijkste bijdragen leveren tot de milieu-impact.



Afbeelding 3: Resultaat: milieu-profiel van de voertuigherstelling — Impact categorieën



**Afbeelding 4:** Resultaat: milieu-profiel van de voertuigerstelling — Schade categorieën



**Afbeelding 5:** Resultaat: milieu-profiel van de voertuigerstelling — Gewogen enkelvoudige score

## De onderstaande tabel bevat de huidige categorisering van het scoresysteem voor de Eco Repair Score®.

<b>A</b>	Herstellingen met een Eco Repair Score® 'A' hebben de kleinste impact op het milieu. Het gaat meestal om geringe schade, waarbij herstellingen worden uitgevoerd door middel van 'smart repair' of het uitdeuken zonder spuiten. Hierbij worden geen onderdelen vervangen en geen onderdelen gerecycleerd. Het verfverbruik is zeer klein of zelfs nihil.
<b>B</b>	Herstellingen met een Eco Repair Score® 'B' hebben een minder dan gemiddelde impact op het milieu. In dit geval worden onderdelen hersteld in plaats van vervangen. Wanneer onderdelen worden vervangen door tweedehands onderdelen, is de milieu-impact doorgaans veel kleiner dan wanneer ze door nieuwe onderdelen worden vervangen.
<b>C</b>	Herstellingen met een Eco Repair Score® 'C' hebben een gemiddelde impact op het milieu.
<b>D</b>	Herstellingen met een Eco Repair Score® 'D' hebben een meer dan gemiddelde impact op het milieu. In dit geval worden onderdelen eerder vervangen dan gerepareerd. Nieuwe onderdelen moeten worden vervaardigd, vervoerd en gespoten. De vervangen onderdelen en de verpakking moeten worden gerecycleerd.
<b>E</b>	Herstellingen met een Eco Repair Score® 'E' hebben de grootste impact op het milieu. Dit geldt ook voor grotere schade, waarbij omvangrijke carrosseriedelen door nieuwe onderdelen moeten worden vervangen. Nieuwe onderdelen moeten worden vervaardigd, vervoerd en gespoten. De vervangen onderdelen en de verpakking moeten worden gerecycleerd.

# Auteurs

**Eco Repair Score nv**, ir. Wout Van Den Abbeele, Managing Director

**VITO nv**, Philip Marynissen, Business Development Manager

**Le Blévennec Consulting**, Kévin Le Blévennec, Independent Circular Economy Strategist

# Eindnoten

- 1 Eigen berekening op basis van de online vergelijkingstool van Ademe, <https://datagir.ademe.fr/apps/impact-co2/>
- 2 DG Milieu, Deskundigengroepen van de Europese Commissie, <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=nl&do=groupDetail.groupDetail&groupId=3710>
- 3 Europese Commissie, De Europese Green Deal, 2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX%3A52019DC0640>
- 4 International Council on Clean Transportation, "Transport could burn up the EU's entire carbon budget", 2021, <https://theicct.org/blog/staff/eu-carbon-budget-apr2021>
- 5 World Economic Forum, Raising Ambitions: A new roadmap for the automotive circular economy, 2020, [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Raising\\_Ambitions\\_2020.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_Raising_Ambitions_2020.pdf)
- 6 Strategie-analyse van Accenture gebaseerd op: BloombergNEF, "Electric Vehicle Outlook 2020", 2020; OESO, "ITF Transport Outlook 2019", 2019
- 7 World Economic Forum, Forging Ahead: A Materials Roadmap for the Zero-Carbon Car, 2021, <https://www.weforum.org/reports/forging-ahead-a-materials-roadmap-for-the-zero-carbon-car>
- 8 VITO, Definitie circulaire economie, <https://vito.be/nl/circulaire-economie>
- 9 European Automobile Manufacturers Association, Average Age of the EU Motor Vehicle Fleet, by Vehicle Type, 2021, <https://www.acea.be/statistics/article/average-age-of-the-eu-motor-vehicle-fleet-by-vehicle-type>
- 10 World Economic Forum, Paving the Way: EU Policy Action for Automotive Circularity, 2021, [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Circular\\_Cars\\_Initiative\\_Paving\\_the\\_Way\\_2021.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_Circular_Cars_Initiative_Paving_the_Way_2021.pdf)
- 11 Europese Commissie, Voorstel voor een richtlijn betreffende de versterking van de positie van de consument voor de groene transitie, 2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1649327162410&uri=CELEX%3A52022PC0143>
- 12 Santé Publique France, Nutri-Score, <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/nutrition-et-activite-physique/articles/nutri-score>
- 13 Foodnavigator.com, First Nutri-Score for nutrition, now Eco-Score for the environment, 2021, <https://www.foodnavigator.com/Article/2021/01/12/Eco-Score-New-FOP-label-measures-the-environmental-impact-of-food#>
- 14 L'Oréal Group, EcoBeautyScore Consortium – Press release, 2022, <https://www.loreal.com/en/press-release/commitments/ecobeautyscore-consortium/>
- 15 Pierre Fabre, Creation of the Green Impact Index Consortium – Press release, 2022, [https://www.pierre-fabre.com/en/press\\_release/creation-of-the-green-impact-index-consortium](https://www.pierre-fabre.com/en/press_release/creation-of-the-green-impact-index-consortium)
- 16 Glimpact, Project results – Press release, 2022 [https://tool.glimpact.com/content/CP\\_XTEX\\_2.pdf](https://tool.glimpact.com/content/CP_XTEX_2.pdf)
- 17 Eigen berekening op basis van een marktanalyse van Graphical Research, <https://www.graphicalresearch.com/industry-insights/1775/europe-automotive-collision-repair-market>
- 18 Eigen berekening op basis van een waarde van 200 kg CO<sub>2</sub>-equivalenten voor een typische reparatie

- 19 Eigen berekening op basis van Eurostat-gegevens: 6,8 ton CO<sub>2</sub> per persoon in 2019 in EU-27, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Greenhouse\\_gas\\_emission\\_statistics\\_-\\_carbon\\_footprints](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Greenhouse_gas_emission_statistics_-_carbon_footprints)
- 20 Eigen marktanalyse, ondersteund door de door Bureau M.F.J. Bockstael gevalideerde en gecontroleerde handelsmerkegistratie.
- 21 Europese Commissie, een monitoringkader voor de circulaire economie, 2018, <https://ec.europa.eu/environment/circular-economy/pdf/monitoring-framework.pdf>
- 22 Catena-X, Collaborative project for an open and secure data ecosystem for the entire automotive value chain, <https://catena-x.net/en/>
- 23 Global Battery Alliance, Battery passport, <https://www.globalbattery.org/battery-passport/>
- 24 World Economic Forum, Driving Ambitions: The Business Case for Circular Economy in the Car Industry, 2022, [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Driving\\_Ambitions-2022.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_Driving_Ambitions-2022.pdf)
- 25 Europese Commissie, Access to vehicle repair and maintenance information, 2016, [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/access-vehicle-repair-and-maintenance-information\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/access-vehicle-repair-and-maintenance-information_en)
- 26 Europese Commissie, European Platform on Life Cycle Assessment, <https://eplca.jrc.ec.europa.eu/EnvironmentalFootprint.html>
- 27 World Economic Forum, The Circular Cars Initiative, 2020, <https://www.weforum.org/projects/the-circular-cars-initiative>
- 28 Platform for Accelerating the Circular Economy, Circular Economy Indicators Coalition, 2023, <https://pacecircular.org/circular-economy-indicators-coalition-0>
- 29 Huijbregts, M.A.J., Steinmann, Z.J.N., Elshout, P.M.F., Stam, G., Verones, F., Vieira, M.D.M., Van Zelm, R., ReCiPe2016. A harmonized lifecycle impact assessment method at midpoint and endpoint level. Report I: characterization. Rapport RIVM 2016-0104. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven, 2016
- 30 World (2010) H/A-normalisatie- en -wegingsfactoren worden gebruikt



**Eco Repair Score nv**

Sparrenhofstraat 8  
9250 Waasmunster  
België

info@ecorepairscore.com  
[www.ecorepairscore.com](http://www.ecorepairscore.com)