

# Innsamling av bilvrak

Av Bjørn Granerud

Bjørn Granrud er ansatt som spesialrådgiver i Statens Forurensningstilsyn.

## Bakgrunn

Det var to årsaker til at myndighetene fant det nødvendig å opprette et innsamlingsystem for bilvrak. For det første utgjorde ukontrollert deponering av bilvrak et stadig større miljøproblem. De vanligste måtene å kvitte seg med bilvrak på var levering til bilopphuggerier eller avfallsplasser, dumping i sjøen eller å sette vraket fra seg langs veien eller i naturen. Dette skapte store forurensnings- og forøplingsproblemer. Bilvrak, som er hensatt langs veien, kan i mange tilfeller være en fare for trafikken foruten at de er skjemmende i landskapsbildet og vanskeliggjør snørydding og vedlikehold. Dessuten er hensatte bilvrak ofte en populær, men farlig lekeplass for barn.

For det andre representerte dette en dårlig ressursutnyttelse. Store mengder metallressurser som kunne resirkuleres og bil-deler som kunne vært nyttet om igjen gikk tapt. Før biloppsamlingsystemet ble opprettet foregikk det en viss innsamling av bilvrak. Stålverkene og ferrolegeringsverkene tok inn skrapmengder fra bilvrak tilsvarende en innsamling på ca. 20.000 bilvrak pr. år. En vesentlig del av dette antas imidlertid å ha vært tyngre kjøretøy som busser og lastebiler. Til tross for den innsamling som fant sted må en anta at det i gjennomsnitt pr. år ble hensatt omlag 20.000 bilvrak i naturen. Et bilvrak inneholder i gjennomsnitt 500 kg stålskrap,

og det antas at ca. 10.000 tonn stålskrap, som kunne vært resirkulert, årlig gikk tapt.

## Etablering av innsamlingsystem

Bilvrakpanteordningen og det tilhørende landsomfattende innsamlings- transport- og gjenvinningssystemet ble opprettet i 1978. Med dette ville miljøvernmyndighetene hindre en fortsatt ukontrollert deponering. Målsettingen var at 90% av samtlige utrangerte kjøretøy skulle leveres inn som pantevrak. Vrakpantordningen omfatter kun biler opp til 3.500 kilo.

Oppsamlingssystemet som ble opprettet består av 3 hovedelementer:

- 1) Innsamling av vrakene
- 2) Transport til behandlingsanlegg
- 3) Behandling og salg av restprodukter.

## Innsamling av bilvrak

Det ble bygget opp et nett av ca. 130 oppsamlingsplasser hvor bileierne i dag kan levere sine utrangerte biler. Dette nettet bygger i stor grad på det som allerede eksisterte av bilopphuggings- og skrap-handlerfirmaer. Omlag to tredjedeler av plassene drives i dag i privat regi, de øvrige er drevet i kommunal regi. Vel halvparten av de kommunale plassene leies imidlertid ut for privat drift.

Å få godkjenning som oppsamlingsplass for bilvrak betinger gjennomføring av en rekke miljøverninvesteringer, som inngjer-

ding (i stor grad med plankegjerde), betongplattform og annet utstyr for tapping og oppbevaring av miljøfarlige væsker. Myndighet til å godkjenne oppsamlingsplassene er tillagt fylkesmannen. Det er også fylkesmannens ansvar å påse at plassene drives miljømessig forsvarlig og etter de krav de er pålagt.

### **Transport av vrakene**

Det er etablert en mobil forpressetjeneste for å minske omkostningene ved transport til det sentrale fragmenteringsanlegget, der vrakene blir behandlet med sikte på salg. Alle vrak flatpresses før transport. De større oppsamlingsplassene har egen stasjonær vrakpresse, mens de mindre plassene blir betjent av mobile vrakpresser. For tiden arbeider 3 mobile vrakpresser på kontrakt med Statens forurensningstilsyn. To av disse flyttes rundt med lastebil. En betjener området fra Trøndelag og nordover og én betjener Østlandet. Den tredje som betjener Vestlandet, er montert på en lekter som slepes langs kysten. Inntransport til det sentrale fragmenteringsanlegget skjer med båt, jernbane eller bil.

### **Behandling og salg**

I systemet inngår et sentralt fragmenteringsanlegg. Dette ligger på Hokksund ved Drammen, ca. 6 mil fra Oslo. Frem til 1. oktober 1984 var alle plassene pålagt å selge vrakene til dette anlegget. Den 1. oktober ble det satt i gang en 3 årig prøveordning i fylkene Oslo, Akershus og Østfold, som innebærer at oppsamlingsplassene i disse fylkene kan selge vrakene til den de selv måtte ønske. Det ble kun stilt som krav at vrakene skulle gå til gjenvinning.

Oppsamlingsplassene i landet forøvrig er fortsatt pålagt å selge vrakene til anlegget

på Hokksund. På Hokksund foregår fragmentering av bilvrak i en såkalt «shredder». Sammenpressede vrak mates inn i anlegget, og skrapet males i biter. Ved magnetisk separasjon skilles stålbitene ut fra det øvrige metallet. Ikke magnetiske metaller skilles ut manuelt. Dette gir råstoff som av stålindustrien ansees som velegnet. Shredderjern fra Hokksund selges i dag til Elkem/Christiania Spigerverk og til Norsk Jernverk i Mo i Rana.

### **Økonomisk bistand**

For å sikre at oppsamlingsplassene ble forsvarlig miljømessig utbygget, ga Miljøverndepartementet økonomisk bistand til etablering. Dette ble gitt dels som lån og dels som direkte støtte. Rentene på lån dekkes av plassene, mens avdragene dekkes over Miljøverndepartementet's budsjett.

Det gis transportstøtte for transport av vrak til det sentrale behandlingsanlegget på Hokksund. Transportstøtten skal sikre anlegget en rimelig avkastning på kapitalen firmaet har investert i fragmenteringsvirksomheten. For å redusere transportkostnadene blir vrakene presset før inntransport. Støtten gis i form av et fastsatt beløp pr. presset vrak. Denne støtten skal hindre at transporten fra enkelte distrikter blir så dyr at disse av den grunn blir holdt utenfor systemet.

For å gi bileierne et incitament til å levere inn vraket, blir det utbetalt pant ved levering til godkjent oppsamlingsplass. Alle nye biler er belagt med en avgift på kr. 700,—. Ved innlevering til godkjent oppsamlingsplass utstedes det pantekvitte- ring, og bileieren mottar etter omlag 6 uker kr. 1.000,— som utbetales av Toll- og avgiftsdirektoratet.

## Kostnader og inntekter

Inntektene fra salg av skrapjernet var ikke høye nok til å dekke utgiftene til systemet. Ut fra prinsippet om at forurenseren skal betale, ble det derfor lagt en vrakpantavgift på nye biler i tillegg til importavgiften. Denne blir brukt til å subsidiere systemet, og til å betale pantebeløpet som bileieren får utbetalt ved innlevering av vraket. For bedriften i Hokksund er det ikke bedriftsøkonomisk lønnsomt å drive innsamling av bilvrak på landsbasis. I den avtale som departementet inngikk med firmaet ble det lagt til grunn det prinsipp at firmaet skal betale den samme prisen uansett hvor i landet vrakene kjøpes inn. For å realisere dette har staten årlig gitt betydelige beløp i transportstøtte til firmaet. Oppsamlingsplassen får en godtgjørelse for de miljøvernoperasjoner de foretar med vrakene. I tillegg får de en andel av den pris anlegget i Hokksund oppnår ved salg av skrapjern til stålverkene. Hovedinntektskilden for plassene er imidlertid det de kan tjene på delesalg.

Da innsamlingsystemet for bilvrak ble etablert var det en forutsetning at inntekter og utgifter skulle balansere matematisk over tid. Frem til nå har imidlertid inntekten fra vrakpantavgiftene vært adskillig høyere enn utgiftene til systemet. Ved inngangen til 1986 var det en akkumulert overdekning på tilsammen 124 mill. kroner. I tillegg er vrakpantavgiften belagt med merverdiavgift, slik at det i realiteten innbetales 20% mer enn det som inntektsføres som vrakpantavgift. Dette fører til at staten tjener på ordningen, og bryter med forutsetningen om at avgiften ikke skal ha et fiskalt siktemål.

## Erfaringer

Det har i takt med det økende nybilsalget vært en jevn økning av antall utrangerte biler. Tabellen nedenfor viser utviklingen i antall utrangerte biler og den andel det ble utbetalt pant for etter at det landsomfattende systemet for innsamling av bilvrak ble iverksatt.

<i>År</i>	<i>Ant. vrak</i>	<i>Herav m/pant</i>	<i>%</i>	<i>Rest</i>
1979	55.900	38.000	68	17.900
1980	55.100	38.600	70	16.500
1981	61.900	51.400	83	10.500
1982	67.300	57.200	85	10.100
1983	70.500	62.600	89	7.900
1984	73.600	59.600	81	14.000
1985	72.000	59.700	83	12.300

Som det fremgår av tabellen viser antall innleverte pantevrak en jevn stigning siden ordningen ble iverksatt. Vel 30.000 tonn skrapjern går i dag til gjenvinning. Problemet med hensatte bilvrak i natur og langs

veien er helt minimalt. Imidlertid kan det i enkelte utkantstrøk fremdeles forekomme at bilene hensettes langs veien eller i naturen. Dette har sannsynligvis sammenheng med at det ofte er for kostbart å transpor-

tere vraket til nærmeste godkjente oppsamlingsplass. En geografisk differensiering av vrakpantbeløpet har derfor vært vurdert, men foreløpig er dette ikke aktuelt p.g.a. praktiske og administrative problemer. Alt i alt må ordningen sies å ha vært meget vellykket, og den har virket etter forutsetningene. Andelen innleverte pantevrak er gått noe tilbake i 1984. F.o.m. 1. januar 1986 er imidlertid pantebeløpet øket fra kr. 700,— til kr. 1.000,—, og det forventes derfor at andelen pantevrak igjen skal øke slik at målsettingen på 90% kan nås.

De seneste år har skrapjernprisene steget betydelig siden systemet ble etablert. Dette har bl.a. sammenheng med at prisene på det norske markedet nå fastsettes som et gjennomsnitt av prisene i 6 andre europeiske land. Tidligere lå prisen i Norge langt under det som ble betalt for skrapjern i de øvrige europeiske land. For systemet har de høyere prisene på skrapjern ført til at det i større grad er blitt «selvfinansierende». Behovet for transportstøtte har de seneste 3 årene vært relativt beskjeden.

Godtgjørelsen til oppsamlingsplassene utgjør en fastsatt andel av den pris som oppnås ved salg av skrapjernet, slik at denne også har øket i takt med prisene.

Frem til slutten av 1984 hadde firmaet i Hokksund monopol på hele landet, dvs. at samtlige godkjente oppsamlingsplasser var forpliktet til å selge vrakene til firmaet. Fra 1. okt. 1984 ble det imidlertid åpnet for fri konkurranse i de tre fylkene Oslo, Akershus og Østfold, i første omgang for en prøveperiode på tre år. Foreløpig er det bare ett firma som har startet med fragmentering av bilvrak. Dette ligger i Fredrikstad. Erfaringer med prøveordningen så langt er at konkurransen om vrakene har ført til økede innkjøpskostnader for fragmenteringsanleggene, ved at oppsamlingsplassenes andel av det som oppnås ved salg av skrapjernet er øket. Siden systemet fremdeles er subsidiert fra statens side, og at fragmenteringsanlegget i Hokksund er garantert en minsteavkastning, kan dette lett føre til øket behov for statlig støtte.