

Næringslivets muligheter til å ta hånd om avfallet

Av Tore Lillemork.

Tore Lillemork er teknisk konsulent i Bilimportørenes Landsforening.

*Innlegg på møte i Norsk Vannforening
31. august 1993.*

Bilimportørenes Landsforening tok allerede høsten 1991 initiativ vedrørende fremtidig håndtering av bilrelatert avfall, fordi vi så at dette kom til å bli en virksomhet som vår bransje ville få mer av ansvaret for.

Dekk, batterier og andre enkeltbestandeler

Ikke lenge etterpå ble møter om retursystemer for brukte blybatterier og bildekk holdt i Miljøverndepartementet.

I disse møtene ble det opprettet arbeidsgrupper som skulle utrede mulighetene for effektiv, miljømessig riktig håndtering av restproduktene.

Ved siden av dette var, og er, Miljøverndepartementets hensikt å overføre ansvaret for retursystemene til produsenter og importører innen de berørte bransjer. Dette har som kjent sin bakgrunn i de prinsipper som er nedfelt i Stortingsmelding nr. 44 (1991—92).

Siden bilimportørene samlet står for en stor del av importen også av dekk og batterier, ser vi det som en selvfølge at vi engasjerer oss i arbeidet med å finne

frem til de best mulige løsninger, og vi er inneforstått med at vi får et større ansvar for innsamling og gjenvinning.

Arbeidsgruppene kom frem til forslag til bransjeorganiserte retursystemer, som så ble sendt ut på høring. Bransjerepresentantene i gruppene hadde innvendinger mot forslagene. Dette gjaldt bl.a. juridiske problemer i forhold til konkurransemessige hensyn. Man anså det som svært viktig at systemene måtte være «vanntette», slik at ingen kunne være gratispassasjerer. Dette mente flere av bransjerepresentantene i gruppene burde løses ved at systemet fikk en form for monopol, noe Prisdirektoratet hadde innvendinger mot.

Her er også bemerket at forslagene, i den form de forelå, etter høringsrunden ikke fikk tilstrekkelig tilslutning blant medlemmene i de aktuelle bransjeorganisasjonene.

Bilimportørenes Landsforening er opptatt av å se på behandling av bilrelatert avfall i sin helhet, slik at man ikke oppretter separate systemer for f.eks. dekk, batterier, olje og annet uten å vite om systemene kan kombineres. Vi tror den beste løsningen, dersom et bransjeorgan skal opprettes, er å la ett og

samme selskap stå for driften av innsamlingssystemene. Dette vil kunne gi de beste forutsetninger for samkjøring av systemene og for utvikling av en høy kompetanse på området.

I første omgang er det dekk og batterier som har prioritet, men bransjen er opptatt av at de ordninger som planlegges kan utvikles til å ta hånd om også andre restprodukter fra bilbruk. Både på bensinstasjoner, bilverksteder og bil-oppsamlingsplasser oppstår restprodukter som vi vet bør håndteres på en bedre måte.

Med utgangspunkt i det omfattende arbeid som var lagt ned i de to arbeidsgruppene, bestemte Bilimportørenes Landsforening seg for å arbeide seg videre inn i denne for oss ukjente materien. Med finansiell støtte fra Miljøverndepartementet og dekkbransjen engasjerte vi konsulentfirmaet Østlandskonsult til å gjennomføre prosjektet «Restprodukter fra bilbruk», med målsetting å:

- * finne ut i praksis hvordan man kan få etablert en landsomfattende ordning for brukte bilbatterier og dekk,
- * utrede og bestemme hvor bildekkene skal behandles,
- * beregne behandlingskostnader og miljøgebyr for materialstrømmene,
- * utrede organisering og etablering av et bransjeorgan.
- * vurdere videre arbeid og framdrift i prosjektet.

For batterier finnes det allerede et innsamlingssystem som i de senere årene har tatt hånd om ca. 55% av den samlede, årlige mengde på ca. 13.500 tonn batterier. Dette gjøres i regi av de to største batteriimportørene, som sender batteriene til Boliden Bergsøes gjenvinningsanlegg i Sverige.

For å øke denne innsamlingsgraden til ca. 95%, trengs et miljøgebyr på ca. kr. 23,— for startbatterier — trodde vi — inntil Boliden Bergsøe for kort tid siden ga beskjed om at den vedvarende lave blyprisen vil føre til at man ikke lenger kan betale i nærheten av den pris man hittil har betalt for batteriene. Vi har grunn til å tro at dette også skyldes reduksjon i subsidier fra den svenske stat. Dette ser ut til å gjøre et landsomfattende innsamlingssystem kanskje dobbelt så dyrt, med tilsvarende høyere miljøgebyr.

For å unngå stans i innsamlingen av batterier i Norge, er det nå likevel viktig å komme i gang raskt med den påtenkte finansieringsordningen med miljøgebyr.

Når det gjelder brukte bildekk, ligger man i dag på ca. 7% gjenvinningsgrad. Også for dekk er målsettingen ca. 95%. Vi har følgende gjenvinningsmuligheter:

- * Energigjenvinning i forbindelse med sementproduksjon,
- * Grannulering til gummipulver som råstoff for forskjellige gummiprodukter,
- * Regummiering som imidlertid ikke er noen «endelig» løsning, men som reduserer den årlige avfallsmengden noe,
- * Pyrolyse, dvs, separering ved mikrobølgeteknologi,
- * Direkte ombruk, f.eks. som bryggefendere og annet.

Prosjektet konkluderer med at forbrenning i sementovn er å foretrekke som behandlingsalternativ for brukte bildekk, og at miljøgebyret må ligge på kr. 10—17 pr. dekk. I Norge har vi én sementprodusent, Norcem Cement i Brevik, som vil kunne ta hånd om alle brukte dekk, dvs. ca. 20.000 tonn pr. år.

Videre fremdrift

Gjennom prosjektet er det blitt lagt et godt grunnlag for videre etablering av at bransjeorgan og planlegging og iverksettelse av ordningen. Bil- og dekkbransjen har fått bedre innsikt i hva det innebærer å få ansvaret for å ta hånd om egne restprodukter.

Vi regner med at prosjektrapporten vil være ferdigbehandlet i alle bransjeorganisasjonene, dvs. Dekkimportørenes Forening, Bilgummiverkstedenes Landsforbund, Norges Bilbransjeforbund og Bilimportørenes Landsforening, i løpet av september. For batteribransjen, som forøvrig ikke har noen egen bransjeorganisasjon, er forholdet noe annerledes. Som nevnt, har de to største importørene allerede lang erfaring med innsamling av sine restprodukter.

Før et bransjeorgan kan opprettes, må en del avgjørende brikker falle på plass:

- * Valg av selskapsform — aksjeselskap eller stiftelse — må utredes,
- * vedtekter må utarbeides,
- * valg av representanter til f.eks. styre og representantskap, samt ansettelse av personell.

Deretter vil bransjeorganet kunne planlegge systemløsningen videre og gå ut med forespørsler på ulike tjenester og aktiviteter, for så å forhandle med tilbyderne og opprette avtaler.

For å sikre økonomien i systemet, bør innkreving av miljøgebyrer starte på et tidlig stadium.

Her er vi imidlertid over på et svært viktig punkt som må avklares før videre tiltak kan treffes. For at man nå skal komme videre, er det avgjørende at myndighetene bidrar sterkt for å få samlet alle importørene av være seg

biler, dekk eller batterier. Det dreier seg om mange aktører, og med svært ulike syn og interesser.

Siden det påtenkte systemet skal være landsomfattende, vil det for den enkelte importør kunne medføre større kostnader enn om vedkommende kunne nøye seg med å oppfylle sin plikt ved f.eks. å samle inn restprodukter i et begrenset geografisk område. Videre vil det alltid være fristende for «freeriders» å operere på utsiden av systemet for å spare kostnader og derved oppnå en konkurransefordel i forhold til den mer seriøse del av bransjen.

Bransjene har i løpet av de siste to årene nedlagt betydelige ressurser for å finne frem til levedyktige ordninger. Gjennom dette arbeidet har det flere ganger vist seg å være helt nødvendig med denne tryggheten for at alle er med og bærer sin del av kostnadene, altså at ingen kan være «gratispassasjerer» for å oppnå konkurransefordeler.

Jeg vil si det så sterkt at miljømyndighetene må bruke virkemidler i forskrifters eller lovs form, slik at alle blir pålagt å være med i bransjeorganet.

Videre må myndighetene være den som krever inn miljøgebyrene — eller miljøavgiftene om man vil — da næringslivet ikke har de nødvendige fullmakter til å gi pålegg om innbetaling.

Samtidig må forbrukerne være sikret at systemet drives så rasjonelt og kostnadseffektivt som mulig. Dette er også et svært viktig poeng, da bransjesamarbeid ikke klinger like godt i alles ører — f.eks. Prisdirektoratets — forståelig nok. Derfor må myndighetene ha full oversikt over og god kontroll med bransjeorganets disposisjoner, og evt. være representert i organets styrende funksjoner.

Det er lite trolig at bransjeorganisasjonene kan anbefale sine medlemmer med åpne øyne å gå inn i en frivillig ordning som står og faller med konkurrentenes godvilje og deltagelse også fra mindre seriøse aktører.

Enda mindre trolig er det at alle under slike omstendigheter blir med, og ikke minst at de blir med over tid.

Bilvrakssystemet

Jeg har forsøkt å belyse hvordan vi tenker oss å ta hånd om enkeltbestanddelene fra bilbruk, for nå å komme over på hovedproduktet — bilen — hvor vi også ser at de samme forutsentinger for å lykkes må være tilstede.

Siden april i år har Bilimportørens Landsforening vært med i en arbeidsgruppe i regi av Statens Forurensningstilsyn. SFT har fått i oppdrag fra Miljøverndepartementet å utrede hvordan dagens bilvrakssystem kan overføres til bransjen. Systemet drives i dag av SFT, og har en innsamlingsgrad på ca. 84%, noe som må sies å være svært bra, faktisk av de beste i verden.

Som nevnt innledningsvis, har B.I.L. lenge sett for seg at det kan bli aktuelt å overta mer av ansvaret for denne ordningen, også dette på bakgrunn av Stortingsmelding nr. 44 (1991—92).

For det første vil jeg påpeke at vi også forsøker å se bilvrakinnsamlingen i sammenheng med andre restprodukter fra bilbruk. Det er i dag biloppstillingsplassene som tar imot vrakede biler, hvilket vil si at disse nødvendigvis allerede tar hånd om en god del dekk og batterier som følger vrakene. Å utvide dette til også å gjelde løse dekk og batterier, samt andre restprodukter, bør være en riktig vei å gå.

Etter at arbeidsgruppen har hatt noen møter i løpet av våren og som-

meren, er enigheten stor om at sterk statlig medvirkning er nødvendig også hva gjelder bilvrakssystemet. SFT's mandat går ut på at overføring til bransjen kun skal skje dersom et nytt system blir minst like godt som det nåværende.

I dag utføres innkreving av vrakpantavgiften av Tollvesenet, sammen med innkreving av engangsavgiften. Sistnevnte må uansett utføres av Tollvesenet, og det vil være urasjonelt å operere med to parallelle systemer.

En innkreving i privat regi vil i tillegg være mer sårbar pga. mangel på virkemidler. Også her kan det tenkes at enkelte importører, f.eks. de som opererer i markedet som mer eller mindre «døgnfluer», finner det opportunt å hevde at de oppfyller innsamlingsplikten utenom det landsomfattende systemet, og derved skaffe seg konkurransefordeler.

Forøvrig er det å si at arbeidet med en evt. overføring av bilvrakssystemet til bransjen fortsatt er i sin startfase. Den videre framdriften i dette prosjektet ser nå ut til å være avhengig av om miljømyndighetene får de nødvendige hjemler til å kunne foreta innkreving av vrakpantavgiften på vegne av et privat bransjeorgan.

Oppsummering

Dekk-, batteri- og bilbransjen viser stor vilje til å ta sin del av ansvaret for sine produkter når disse produktene oppstår som avfall.

For de fleste av oss er dette et nytt virksomhetsfelt, da man til nå har sett det som sin oppgave å bringe produkter inn på markedet, ikke å ta dem tilbake. Gjennom deltagelse i ovennevnte prosjekter har man etter hvert skaffet seg en viss innsikt i problematikken og i hvilke

forutsetninger som må være tilstede for et vellykket resultat.

Ingen er interessert i å prøve ordninger man ikke er rimelig overbevist om kan fungere over tid.

Det er av største viktighet at de nødvendige forutsetninger er oppfylt før tiltak settes inn. Dersom man mislykkes, vil hverken bransjene eller myndighetene stå igjen som vinnere — alle vil være tapere.

Bransjene ser det som en klar fordel at man får til felles, landsomfattende systemer, som kan dra nytte av hverandres kompetanse gjennom felles administrasjon og større eller mindre grad av felles logistikk. Dersom et slikt samarbeid ikke lykkes, er alternativet at hver bedrift eller grupper av bedrifter

forsøker å finne sin løsning, noe som sikkert vil finne sin fasong, men som kan bli uoversiktlig og vanskelig kontrollerbart.

Vi håper at man gjennom det pågående bilvrakprosjektet kan få en åpning for de forutsetningene vi mener må være tilstede. Dette vil kunne bane vei for vellykkede systemer for såvel dekk som batterier og annet bilrelatert avfall. Vi antar at dette må behandles på høyt politisk nivå, da det f.eks. er snakk om en form for øremerking av statlig innkrevde midler.

En slik åpning vil videre kunne få stor betydning for alle andre bransjers bestrebelser for å finne frem til funksjonsdyktige innsamlings- og gjenvinningsystemer.

Forurensning i grunnen?

Kartlegging
Risikovurdering
Konsekvensanalyse
Forslag til tiltak
Kontroll



Norges Geotekniske Institutt

Postboks 3930 Ullevål Hageby, 0806 Oslo
Telefon 22 23 03 88. Telefax 22 23 04 48