Allegro Tønsberg

autoretur

Autoretur AS
Økernveien 99
Postboks 236, Økern
0510 OSLO
firmapost@autoretur.no
www.autoretur.no

Denne trykksaken tilfredstiller kravene om miljømerket SVANEN

autoretur

Miljørapport 2010

# En bil kan bli til mye!

- En miljøvennlig bilindustri
- En garantist med forpliktelser
- Biloppsamlingshistorien
- Med kokosnøtter i setet

# INNHOLD

En miljøvennlig bilindustri
En BIL kan BLI til mye
Autoretur – Garantist med forpliktelser
3 på gaten om gjenvinning
Aktuelt RÅSTOFF
Autoretur AS – Organisasjonsstruktur
Biloppsamlingshistorien
Med kokosnøtter i setet

# En utfordring til myndighetene

Som i tidligere år kan vi konstatere at innsamling og gjenvinning av kjøretøy i vår regi stort sett har gått som forventet også i 2010. Som det eneste operative retursystem for kjøretøyer i Norge har vi en nasjonal målsetting med vår virksomhet og vi rapporterer som om vi representerte alle importører av biler til landet

Innsamlingssystemets økonomi er svært avhengig av de internasjonale stålprisene. Jo høyere prisene er, jo bedre tjener innsamlere og operatører. Etter at prisene i 2009 stort sett holdt seg under NOK 1000 pr tonn, har prisene i 2010 jevnt over holdt seg over dette nivået. Men selv om stålprisene har økt går ikke systemet av seg selv. I løpet av 2010 har Autoretur AS foretatt en netto overføring til biloppsamlerne på ca NOK 10 mill. Dette dekkes inn gjennom gebyrer som pålegges importørene som er medlemmer i Autoretur AS.

Et betydelig problem i denne forbindelse er at importører som representerer ca 20 % av importen ikke vil være med i Autoretur AS eller noe annet innsamlingssystem. I dag er det de 80 % lovlydige importørene som tar regningen også for de øvrige. Medlemskap er frivillig og Autoretur AS kan ikke gjøre noe med dette. Men myndighetene kan gjøre noe. De kan håndheve reglene i avfallsforskriften som pålegger alle importører å være medlem i et innsamlingssystem. Autoretur AS har tatt opp dette flere ganger med KLIF, uten at vi har fått svar. Vi må nå vurdere om vi må gi opp våre nasjonale målsettinger og konsentrere oss om de forpliktelser vi har som ansvarlig for 80 % av innsamlingen. Det må i så fall konstateres at det ikke finnes noe organisert innsamlingssystem for de resterende 20 % av bilparken. Vi mener dette gir feil signaler i miljøpolitikken.

Vårt problem er altså at vi mangler verktøy for å få aktører til å opptre i tråd med forutsetningene i regelverk og konsesjonsvilkår. Et annet eksempel på dette er rapporteringsplikten vi har overfor KLIF. Skal vi kunne rapportere til KLIF, må vi få biloppsamlerne til å rapportere til oss i henhold til retningslinjene. Autoretur AS har investert i et omfattende nettbasert system som gjør rapporteringen enkel. Men vi erfarer at det er vanskelig å få inn alle relevante data innen tidsfristen. Heller ikke her besitter Autoretur AS noe anvendelig "ris bak speilet" og vi risikerer at rapportene som KLIF får blir mangelfulle eller av dårlig kvalitet.

Denne innsamling av data, som danner grunnlag for viktig statistikk og statlig rapportering på EU-nivå, bør etter vårt syn reguleres på annen måte enn som et pålegg overfor Autoretur AS eller andre uten gjennomføringsmidler. Det mest naturlige ville antakelig være å pålegge rapporteringen gjennom forskrift eller konsesjonsbetingelser direkte overfor biloppsamlerne. Da ville man også kunne få data fra de biloppsamlerne som velger å stå utenfor Autoretur AS eller eventuelt andre innsamlingssystemer.

La meg skynde meg å tilføye at vi stort sett opplever samarbeidet med myndighetene som godt og konstruktivt. Da de nye reglene i avfallsforskriften ble satt i kraft i 2007, gikk landet inn i et helt nytt og uprøvd system for innsamling og gjenvinning av kjøretøyer i Norge. Det er ikke å vente at alle detaljer i det nye regimet skulle være optimale fra første dag. Når det nå har gått mer enn tre år, kan det være på tide å foreta en evaluering. De ovennevnte forhold er de mest akutte men det er også andre betydelige utfordringer som bør drøftes, særlig når vi retter blikket lengre frem.
Vi håper at myndighetene vil være åpne for en helhetlig gjennomgang så snart som mulig og at vi derigjennom kan finne gode løsninger som sikrer god innsamling og gjenvinning også i fremtiden.

Bjørn Borg, Styreleder i Autoretur AS

*Bildet viser fra venstre: Lars-Erik Årøy, adm dir Toyota Norge AS, Erik Andresen, daglig leder Autoretur AS, Bjørn Borg, advokat og styreleder Autoretur AS, Stein O. Håvelsrud, adm dir Harald A. Møller AS og rådgiver Erik Dalheim. Direktør Arne Lyslo Kristiansen, Bertel O. Steen AS, var ikke tilstede da bilde ble tatt.*

## Balanse og Resultat: periode: 2010

**Balanse - Autoretur AS**

| | |
|---|---|
| EIENDELER | |
| Sum anleggsmidler | 371 570,72 |
| Sum fordringer | 4 688 113,03 |
| SUM EIENDELER | 169 010 284,42 |
| EGENKAPITAL OG GJELD | |
| Sum innskutt egenkapital | -100 000,00 |
| Sum egenkapital | -168 948 451,73 |
| Sum Leverandørgjeld | -242 315,51 |
| Sum Skyldige offentlige avgifter | 288 647,79 |
| SUM EGENKAPITAL OG GJELD | -169 010 284,42 |

**Resultatrapport - Autoretur AS**

| | |
|---|---|
| Sum driftsinntekter | 42 392 277,53 |
| Sum Lønnskostnader | -1 899 681,67 |
| Sum Avskrivning driftsmidl/eiendel | -371 571,00 |
| Sum Annen driftskostnad | -4 095 220,01 |
| Sum driftskostnader | -16 210 968,43 |
| Driftsresultat | 26 181 309,10 |
| Sum Annen renteinntekt | 5 909 259,40 |
| Ordinært resultat før skatt | 32 090 568,50 |

# En **MILJØVENNLIG** bilindustri

Det er et nettverk av aktører og bedrifter som sørger for en miljøvennlig bilindustri, også etter bilens død. Pål Hansen, leder Bilgjenvinning AS, en av to hovedoperatører i Autoretur AS. De sørger for at det skal være enkelt å levere bilene til en biloppsamler.

**Er det foretatt større investeringer hos biloppsamlerne i de senere årene?**

Hos flere av biloppsamlerne tilknyttet Bilgjenvinning AS er det siste året foretatt en oppgradering av miljøsaneringsutstyr ved at det er investert i topp moderne saneringsstasjoner av de beste som tilbys i markedet. Alle nyopprettede biloppsamlingsplasser tilfredsstiller fullt ut de krav som stilles i Avfallsforskriftens kapittel 4. Kasserte kjøretøy. Det er også flere av de øvrige biloppsamlingsplassene som har oppgradert sine faste dekker med nye betongdekker.

Det er i tillegg biloppsamlingsplasser som har investert i nye arbeids- og lagerhaller, slik at virksomheten kan foregå innendørs hele året.

**Staten gjennomfører kontroller av biloppsamlerne med varierende resultater. Hva gjør BG AS for å bedre kvaliteten hos sine biloppsamlere?**

Gjennom året er det arrangert kurs på sikker demontering, håndtering og lagring/retur av gasstanker. Det er også holdt repetisjonskurs over emnet tapping, lagring og håndtering av kjølemedium (AC-anlegg). Videre er det arrangert samlinger der forskjellige aktuelle temaer blir belyst. Det er i 2010 spesielt fokusert på sanering av elbiler og biler med gassdrift. Andre temaer er knyttet til kvalitetssikring generelt, og spesielt har kvalitet av miljøsaneringen stått sentralt. En har også sett på løsninger som gjør at en kan spore avvik oppdaget i frag-anleggene bakover til biloppsamlingsplassene.

**Hvor stort er salget av brukte bildeler, er det mer eller mindre enn det har vært?**

Vi sitter ikke med statistikk over salg av brukte bildeler, men bransjen samarbeider tett med forsikringsselskapene, og utviklingen går mot gjenbruk av gode deler fra nyere biler. Vi antar derfor at salg av deler representerer et økende marked.

**I hvilken grad styrer Kina utviklingen for skrapjern?**

Utviklingen i Kina med deres umettelige behov for råvarer, har hatt vesentlig betydning for prisutviklingen og etterspørselen etter skrapjern de siste årene.

Tabellen viser utviklingen fra første år til og med 2010

| *År* | *2007* | *2008* | *2009* | *2010* |
|---|---|---|---|---|
| *Antall BOP* | *43* | *51* | *76* | *70* |
| *Levert mengde(tonn)* | *41 988,5* | *56 215,3* | *64 819,0* | *72 563,1* |
| *Økning tonn i %* | | *33,9* | *15,3* | *11,9* |
| *Antall bilvrak* | *47 692* | *61 764* | *69 561* | *76 446* |
| *Snittvekt* | *0,880* | *0,910* | *0,932* | *0,949* |

*Pål Hansen, Leder for Bilgjenvinning AS*

Hvor mye tror du vrakpanten har å si for at folk leverer biler til vraking?
En vrakpant på det nivået vi har i dag har marginal påvirkning på folks villighet til å levere biler til vraking. Dette nivået gir ikke noe insitament til å fjerne den dårligste delen av bilparken. Dersom en ønsker å påvirke bilparken og miljøet positivt, ved å få vekk de eldste, mest forurensende, og mest trafikkfarlige kjøretøyene, bør det gjennomføres aksjoner der vrakpanten økes til et nivå f eks i størrelsesorden 20.000 kr. Generelt mener vi at siden vrakpantbeløpet nå lenge har vært 1.500 kr, bør en rimelig justering være at det økes til 3.000 kr.

**1. Hva skal til for at kundene leverer en bil til sanering, hvor ille tilredt skal den være?**
*- Det varierer veldig. Grunnen til at de leverer kan være alt fra store reparasjoner, rust osv. Noen biler lurer du på hvorfor de vil vrake i det hele tatt, mens andre ikke er kjørbare lenger. Jeg tror terskelen er blitt lavere for å levere inn bilen, men det er fortsatt mange biler der ute som burde kommet inn. Det tror jeg en høyere vrakpant kunne hjulpet oss med.*

**2. Hvordan kommer bilene inn til dere? Hvem er det stort sett som bestiller hentingen av vrak? Kunden selv/dere?**
*- Som oftest ringer kundene inn til oss og bestiller henting. Noen ganger er det fordi bilen ikke er i kjørbar stand, andre ganger kan det være at de har levert inn skiltene.*

**3. Når begynte du i saneringsbransjen?**
*- Jeg begynte i avfallsbransjen i 1984, og med bil i 2008.*

**4. Hva slags bakgrunn har du?**
*- Jeg har erfaring fra diverse stillinger innenfor avfallsbransjen. Har jobbet som alt fra sjåfør, innenfor markedsavdelingen, og nå med sanering.*

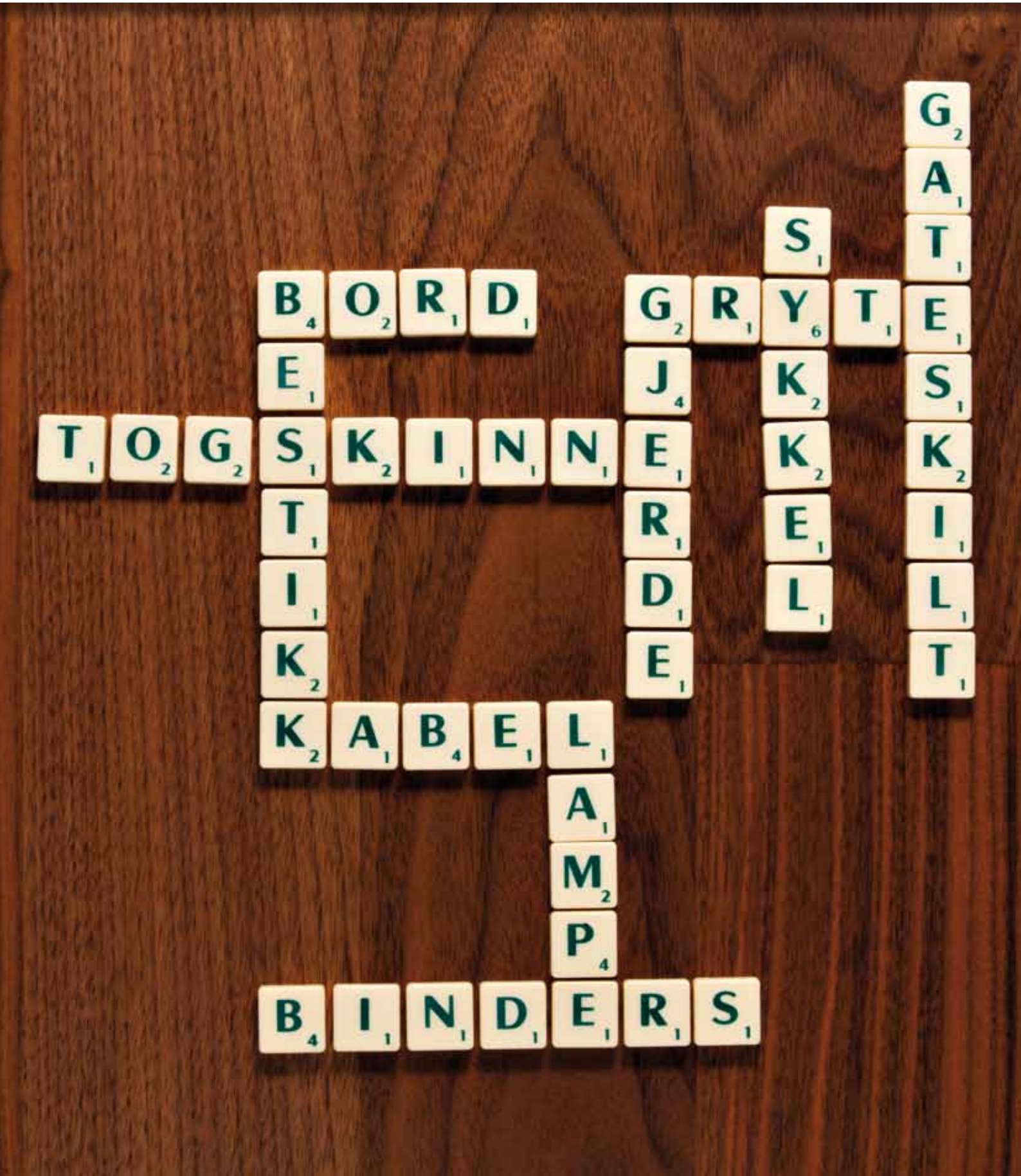
**5. Hvilken utvikling har du sett siden da?**
*- Det har vært en helt enorm utvikling siden jeg begynte. I denne bransjen stilles det strenge krav, og vi må være innstilt på endringer.*

**6. Har medlemskapet i Autoretur hatt noen påvirkning, og i så fall på hvilken måte?**
*- Det har vært positivt for oss å bli medlem av Autoretur, det er fint å være tilsluttet rapporterings-system.*

**7. Hvordan sender dere fra dere vrakene, er det stort sett hele biler, eller fragmenterer dere selv?**
*- Vi demonterer, fjerner alt av væsker og "trykker" bilen ned. Så sender vi den fra oss for fragmentering.*

***Intervju med Morten Jansen ved Ragnsells i Moss***

En BIL kan BLI til mye



**FINN OG VINN SUPER-SCRABBLE!**
Vi utfordrer deg til å teste dine bilkunnskaper.
Finn de tingene du tror en bil kan bli til – og vinn fine premier! Gå inn på: www.autoretur.no/finnogvinn

Kampanjen "En BIL kan BLI til mye" fokuserer på hva en bil kan gjenoppstå som, etter at den har blitt levert til en biloppsamler. Målet er å øke kunnskapen om gevinsten av at biler gjenvinnes, og å oppmuntre publikum til å levere eventuelle biler de måtte ha stående.

Miljørapporten og Miljøregnskapet 2009 viser tydelig at Autoreturs arbeid utgjør en forskjell. Dét har vi tatt tak i i årets kampanje. Gjennom slagordet "En bil kan bli til mye" synliggjør vi dette på en utradisjonell måte. Det handler om å vise til resultater, for samtiden og fremtiden.
Mange av tingene vi omgir oss med til daglig kan være laget av materialer fra biler som har blitt gjenvunnet, uten at vi nødvendigvis reflekterer over det.
Alle kampanjene fokuserer på hva en BIL kan BLI til. Det visuelle uttrykket er inspirert av det kjente brettspillet Scrabble.
Kampanjen "En BIL kan BLI til mye" fokuserer på hva en bil kan gjenoppstå som, etter at den har blitt levert til en biloppsamler. Målet er å øke kunnskapen om gevinsten av at biler gjenvinnes, og å oppmuntre publikum til å levere eventuelle biler de måtte ha stående.
Kampanjen består av en DM til utvalgte områder, samt nettspill og annonser i fagblader. Nettspillet er utformet som et Scrabble-brett, hvor det er om å gjøre å finne de gjenstandene en bil kan bli til. Alle premiene er selvfølgelig ting som en BIL kan BLI til.

# Autoretur
# – Garantist med forpliktelser

**Autoretur AS ble etablert i 2003 av landets bilimportører, for sammen å administrere returordningen av bilvrak. Selskapet eies av de norske bilimportørene, og er godkjent som et landsdekkende retursystem.**

I 2000 opprettet EU et ELV direktiv som etablerer et produsent ansvar. Det innebærer at bilfabrikantene ansvarer for å hente bilvrak og utrangerte biler, og sørge for størst mulig grad av gjenvinning.

Autoretur er et non-profit selskap og fungerer som en garantist for innsamling og gjenbruk av biler. Autoretur ble opprettet av de norske bilimportørene for å ta hand om produsent-ansvaret i Norge fra 01.01 2007. Autoretur AS drives på non-profit basis for å sikre at ikke kommersielle og økonomiske hensyn kommer i veien for målet om innsamling og gjenvinning av utrangerte biler – til bransjens og miljøets beste.

Ansvarlig gjenvinning er en viktig del av det å ta vare på naturressursene, redusere $CO_2$-utslippene og minske avfallshåndteringen. Ved å samle inn og gjenvinne kasserte kjøretøy hindrer vi at mennesker og natur eksponeres for farlige miljøgifter og vi sparer miljøet for store belastninger knyttet til uttak og produksjon av nye råvarer.

Autoretur har en avtale med to hovedoperatører. De utgjør en landsdekkende kjede av biloppsamlere som er representert i samtlige fylker, og som igjen har avtaler med mottakere av risikoavfall som batterier, oljer og kjølemidler. Hovedoperatørene har avtaler med store selskaper som sørger for fragmentering og resirkulering av materialene.

Autoretur har ikke noe økonomisk utbytte av bilsaneringen. Men opprettholder sine forpliktelser også når den økonomiske hverdagen gjør det mindre attraktivt å drive denne virksomheten. Skrapjernshandelen var en av bransjene som først fikk merke finanskrisen høsten 2008. Fra å ha vært på et toppunkt i juli, falt prisene helt i kjelleren nesten over natten. For å dempe slike svingninger og bidra til å sikre virksomheten hos biloppsamlerne, vedtok Autoretur å garantere for en minstepris per vrak slik at bransjen kunne drive sin virksomhet med forutsigbarhet. Dette er kapital som hentes ut av Autoreturs fond som bygges opp ved at bilimportørene må betale inn et beløp for hver bil som importeres til Norge.

## 3 på gata om gjenvinning:

1. Kjenner du til hva som skjer med en bil når den skal kasseres?

2. Synes du at det arbeidet en biloppsamler gjør er viktig for miljøet?

3. Hva tror du skjer med bilen etter vraking?

**Heidi fra Tønsberg svarer:**
*1. Nei*
*2. Ja, all gjenvinning er viktig spesielt med tanke på at det er manko på råvarer. Gjenvinning er med på å stabilisere og holde prisene nede på råvarer.*
*3. Deles opp! Kanskje råvarene brukes til andre ting? Gjenbruk*

**Helga fra Stavanger svarer:**
*1. Tja, jeg tror den hogges opp....*
*2. ja, veldig viktig*
*3. Jeg tror de bruker det de kan om igjen og resten går på skrapdunken...*

**Jan Bernhard fra Nøtterøy svarer:**
*1. Nei, kanskje havnet på skraphaugen og blitt tatt deler fra?*
*2. Ja, absolutt.*
*3. Gjenvunnet til noe annet kanskje?*

# Aktuelt RÅSTOFF

## Produksjonen av kjøretøy øker

Nye tall viser at den globale produksjonen av kjøretøy øker. Verdensproduksjonen av biler er jevnt stigende etter finanskrisen i 2009. Tall for tredje kvartal 2010 er nå klare og sammenlignet med samme periode i 2009 viser tallene en samlet økning på hele 32,5 %.

## Nybilsalget opp, CO2-utslippet ned

I oktober ble det registrert 10 683 nye personbiler. 4,9 % flere enn på samme tidspunkt i fjor. Samtidig har CO2-utslippet fra personbiltrafikken aldri vært så lavt. Dette skyldes i høy grad bilprodusentenes miljøsatsing og et "belønnende" avgiftssystem.

## Visste du at ...

For bensinbilene er gjennomsnittlig CO2-utslipp 139 g/km (147), mens dieselbilene ligger på 142 g/km (152) – 2009-tall i parentes. Pr desember 2010 er dieselandelen blant alle nyregistrerte personbiler 74,9 %, mens den i samme periode i 2009 var 72,7 %. Mer enn hver fjerde nyregistrerte personbil har firehjulsdrift.

*- Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS*

## Dobbelt så mange miljøbiler i 2010

Regjeringen har som målsetting at gjennomsnittlig CO2-utslipp fra nye personbiler skal være maks 120 g/km i 2012. Pr desember 2010 er gjennomsnittsutslippet på 141 g/km, redusert fra 177 g i 2006. Utviklingen har gått i riktig retning, men det er fortsatt et stykke igjen.

Det er gledelig for regjeringen at norske nybilkjøpere i sterkt økende grad velger en personbil som tilfredsstiller kravet.

Mer enn dobbelt så mange nybilkjøpere valgte en bil med CO2-utslipp på maks 120 g/km i første halvår 2010 sammenlignet med første halvår 2009. 30,1 % valgte miljøeffektive biler i januar-juni 2010. I samme periode i 2009 var andelen 14,7 %.

Hordaland - Norges mest miljøbevisste fylke

Når det gjelder valg av personbil er Hordaland fylket med flest miljøbevisste nybilkjøpere. Mer enn hver tredje nye personbil (34,5 %) i Hordaland var en bil med maks 120 g/km CO2-utslipp i første halvår. På de neste plassene finner vi Vest-Agder med 33, 9 % og Østfold med 32,9 %.

*- Informasjon hentet fra OFV*

**Tenk miljø og reduser bensinforbruket – med motorvarmer.**
Seks av ti norske biler har ikke motorvarmer. Det foreligger en potensielt stor miljøgevinst ved bruk av motorvarmer, ettersom bilens katalysator begynner å virke raskere når motoren er oppvarmet på forhånd. En kald motor bruker mer drivstoff og testresultater viser at drivstofforbruket med motorvarmer kan reduseres med 50 % under motorens normale oppvarmingsfase.
Motorvarmere har en positiv effekt på både diesel og bensin-drevne biler.

- Fire av ti kjøreturer i Norge er på under tre kilometer
- Regjeringen har som målsetning at 10 prosent av bilene i Norge innen 2020 skal være el-biler.
- Katalysatoren som renser eksosen har ingen effekt før den når en temperatur på 550-600 grader. Det betyr at bilen i praksis kjører uten katalysator og slipper ut urenset eksos de første kilometerne.

*- Informasjon hentet fra bilnorge.no og testene er gjenomført av Test World Oy i Finland på vegne av DEFA AS*

## Miljømerking av biler

Med økt fokus på miljøklassifisering ønsker Bilimportørenes Landsforening å komme EU-kravene i forkant.
De lanserer derfor et miljømerkings-symbol for biler. Graderingen baserer seg på hvor mye $CO_2$ bilen slipper ut, og forholder seg til en felles standard.

## Kjøp klimakvoter eller regn ut ditt utslipp

På http://co2.klif.no/ finner du verktøy for å regne ut dine utslipp, og mulighet for å kjøpe klimakvoter deretter, dersom du skulle ønske det. Klimakvoter kan også være en alternativ gave til den som "har alt".
" Én klimakvote tilsvarer ett tonn av klimagassen karbondioksid ($CO_2$). Klimakvotene som blir kjøpt via Klima- og forurensningsdirektoratet, vil bli tatt ut av det offisielle kvotemarkedet. De kan dermed ikke selges videre. "
Klimaavtalen fra Kyoto pålegger Norge å begrense utslippene av klimagasser. I perioden 2008-2012 må de norske utslippene ikke være mer enn 250,6 millioner tonn til sammen. Overstiger vi det, må vi kjøpe kvoter i utlandet for merutslippet vårt.

*- hentet fra klima og forurensningsdirektoratet.*

# Autoretur AS
# –Organisasjonsstruktur

Autoretur AS er opprettet for å sørge for innsamling og gjenvinning av kasserte kjøretøy. Autoretur skal kun stå for organiseringen av returordningen, og har selv ikke noe apparat for mottak, destruksjon og gjenvinning. En velfungerende returordning er avhengig av at det finnes tilstrekkelig med permanente mottaksplasser over hele landet. Vi har derfor kontrakt med våre to hovedoperatører med tilhørende nettverk av underoperatører. Autoreturs to samarbeidspartnere er Bilgjenvinning AS og Veolia Miljø. Begge våre samarbeidspartnere har forpliktet seg til å bygge ut sitt nettverk av mottaksplasser rundt i Norge etter behov. Per i dag består nettverket av ca. 120 biloppsamlere fordelt over hele landet, og disse forestår igjen ca 90% av den totale innsamling og gjenvinning av utrangerte biler i Norge.

autoretur

Bilgjenvinning AS ble stiftet 15. august 2006. Selskapets formål er innsamling av kasserte kjøretøy og salg av produkter som er en naturlig følge av dette. Selskapets aksjonærer er Hellik Teigen AS og Ragn-Sells AS. Begge aksjonærene har betydelig kompetanse innenfor avfallsektoren. Ragn-Sells har kompetanse på logistikk knyttet til avfall, og Hellik Teigen har kompetanse innenfor behandling av metaller. Våren 2006 inngikk Bilgjenvinning en avtale med Autoretur AS på vegne av bilimportørene i Norge, om innsamling av utrangerte kjøretøy. Fra 1. januar 2007 ble ansvaret for behandling av kasserte kjøretøy overført fra staten til bilimportørene. Bilgjenvinning AS har bl.a. eneansvaret for innsamling i Nordland Fylke. Bilgjenvinning AS har et nett av innsamlingspunkter. Bilgjenvinning legger vekt på at innsamlingen skal følge gjeldende lover og regler for å sikre at behandlingen i alle ledd gjøres på en så miljøriktig måte som mulig.

BILGJENVINNING AS

VEOLIA MILJØ

Veolia Miljø Metall er landets ledende aktør innen innsamling og behandling av stål, metall, EE-avfall og kabler. Veolia Miljø Metall eies av det internasjonale miljøkonsernet Veolia Environmental Services, og har dermed tilgang til et internasjonalt nettverk med eksperter på avfallshåndtering og egne avdelinger for forskning og utvikling. Det å gjenvinne gir mye lavere klimagassutslipp enn å produsere nytt basert på jomfruelige råvarer. Ressurser som tidligere endte som avfall på deponier benyttes nå som råvarer i ny produksjon, eller bidrar til produksjon av energi. Over halvparten av avfallet som oppstår i Norge gjenvinnes. Stål og metaller kan smeltes om tilnærmet uendelig antall ganger. Ca. 98 % av stålet i kasserte biler gjenvinnes. Ved å benytte skrapmetall som råstoff i produksjonen av nytt metall, sparer samfunnet opptil 95 % energi i forhold til produksjon basert på jomfruelig materiale. En viktig del av Veolia Miljø Metalls råstofftilgang er skrotede biler. De har blant annet eierskap i 8 bildemonteringsselskaper, hvor det foretas miljøsanering av kasserte biler. I tillegg har konsernet tre shredderanlegg, i Tønsberg, Orkanger og Fredrikstad. Tønsberg behandler mindre fraksjoner og Orkanger og Fredrikstad fragmenterer over 50 000 biler i året. I 2008 leverte Veolia Miljø Metall 266 000 tonn jern og stål samt 24 000 tonn ikke-jernholdige metaller til gjenvinning. Klimanytten tilsvarer en utslippsreduksjon av 416 150 tonn $CO_2$.

# Bilimportørenes Landsforening
# –Biloppsamlingshistorien

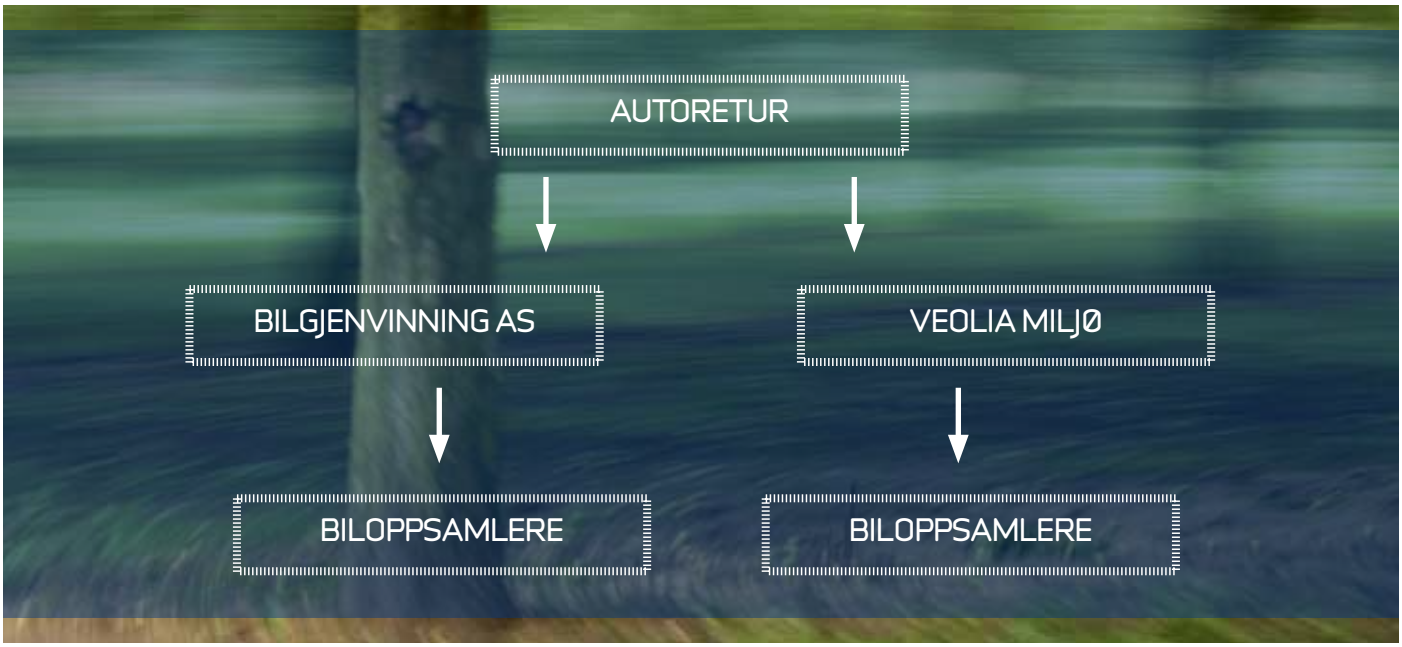
Bilimportørenes Landsforening så dagens lys 31. januar 1916, da under navnet Automobilforhandlernes Forening. I 1978 skiftet foreningen navn til Bilimportørenes Landsforening, med den treffende forkortelsen BIL.

BIL
BILIMPORTØRENES LANDSFORENING

På midten av 2000-tallet økte miljøfokuset både i samfunnet og i bilbransjen betydelig. I 2005 startet BIL sammen med bl.a Norges Automobil-Forbund (NAF) et langsiktig, strategisk prosjekt for å få lagt om importavgiften på biler i miljøvennlig retning. Målsetningen var å gjøre miljøvennlige biler billigere, for en raskere utskiftning av gamle og forurensende biler.

I 2007 ble det innført en $CO_2$-komponent i beregningen av importavgiften. Dette gjorde drivstoffgjerrige biler mye billigere å kjøpe, og bidro til at flere valgte å kjøpe mer miljøvennlige biler. Norske $CO_2$-utslipp fra bilparken falt det påfølgende året. I statsbudsjettet etter dette har man fortsatt arbeidet med å utvide $CO_2$-komponenten i engangsavgiften ytterligere.

I januar 2007 overtok bilprodusentene hele ansvaret for returordningen av biler gjennom Autoretur AS, som er et landsdekkende nettverk med ansvar for å ta imot norske bilvrak. Autoretur AS er norske bilimportørers svar på at næringslivet selv har ansvaret for de produktene de sender ut på markedet, i hele produktets levetid, også etter at det har blitt avfall. Autoretur AS drives på non-profit basis for å sikre at ikke-kommersielle og økonomiske hensyn kommer i veien for målet om innsamling og gjenvinning av utrangerte biler - til bransjens og miljøets beste.



# Med kokosnøtter i setet

*Klaus Putzhammer*
*Manager ELV Planning & Aftersales*
*Adam Opel GmbH*

Med stadig økte krav til gjenvinnbarhet, sidestilt med høye krav til sikkerhet, må bilprodusentene starte planleggingsprosessen av nye modeller tidlig. Da vurderer de blandt annet nye materialer, og resultatene kan ofte være overraskende.

**Hvordan ser planleggingsprosessen ut, når dere som produsenter tegner ut og starter prosessen med å produsere nye biler, med hensyn til miljøet?**

Bilindustrien er underlagt kravene om typegodkjenning. Det vil si at den må dokumentere en rekke kriterier inkludert mål på kjøretøyets evne til gjenbruk, gjenvinning og gjenoppretting (GGG). Den må kunne vise til prosessansvar med GGG-mandatet ved hjelp av en foreløpig vurdering. Hver produsent må beviselig fylle kravene til GGG med et Vehicle Certification Agency, som for eksempel VCA i England eller KBA i Tyskland. Dette kravet forplikter produsentene å implementere miljø-design som et veiledende prinsipp gjennom utviklingsprosessen. Prosessen forsikrer at alle typer kjøretøy som kommer ut på markedet oppfyller GGG-kravet. Det dokumenteres med et samsvarssertifikat som følge av bilens typegodkjenning.

**Tror du det vil være mulig å nå målet om 95 prosent gjenvinning?**

På grunn av ELV direktivet 2000/53/EC, er bilprodusentene forpliktet til å nå visse gjenvinningsmål. Fra og med 2006, var kravet 85 % gjenbruk og utvinning, hvorav 5% kunne være energigjenvinning. En rapport om gjenvinning fra Østerrike fra 2008 var en stor suksess. Resultatet lå tett opp mot 2015-forpliktelsene med respektive 83.7% og 96.1 % gjenvinning. Det er verdt å notere seg av to grunner. Det beviser potensialet til Post Shredder Technology PST (teknologi for etterbehandling av kjøretøyer som er gjenvunnet) og det gir praktisk bevis for at så fort PST er installert, blir forpliktelsene oppnåelige. Oppsummert kan en si at målet om 95% gjenbruk og gjenvinning kan nås med de eksisterende mulighetene på markedet. Bilindustrien er overbevist om at de skal nå 95% dersom det nasjonale lovverket følger retningslinjene som fremgår av EUs rammedirektiv for avfall.

**Hvor mye ressurser investerer industrien i å være miljøvennlige?**

Bilindustrien står ovenfor en utfordrende, men interessant tid. På den ene siden må dagens konvensjonelle biler bli mer miljøvennlige med mindre $CO_2$ utslipp, mindre drivstoffforbruk og lavere vekt. På den andre siden krever nye konsepter som for eksempel elektrisk drevne biler, kjøretøy basert på hydrogen eller med batterier som energilager, store ressurser i utviklingsprosessen. Dette krever milliarder til investering i produksjon, menneskelige ressurser og kunnskap. Uavhengig av den fremtidlige fremdriften, miljøvennlighet kan kun sikres ved hjelp av materialer som er i stand til å levere pålagt utførelse, samtidlig som den er gjenvinnbar uten for store ressurser. Ellers fungerer ikke ligningen, og fordelen av gjenvinning forsvinner i kraft og energi som kreves for å utføre oppgaven. Konsekvensen for bilindustrien, inkludert underleverandører, er enorme investeringer i materialteknikk.

**Hva slags utvikling har det vært innen bruk av miljøvennlige materialer?**

ELV direktivet 2000/53/EU har lagt grunnlaget for kravene til nye materialer i bilindustrien, ettersom de tvinger bilindustrien å eliminere tunge metaller som for eksempel bly, seksverdig krom, kadmium og kvikksølv i kjøretøy. Noen unntak forekommer, for deler med spesielle materialkrav.

Disse unntakene (Annex II of the ELV directive) har vært til vurdering helt siden direktivet ble publisert. Mange av de opprinnelige unntakene har blitt fjernet da de ikke lenger er nødvendige. For tiden arbeider EU-kommisjonen på den 5 revisjonen til Annex II. Hva har blitt oppnådd så langt?
I perioden 2000 - 2007 eliminerte bilindustrien i sine biler:

- 99,7% Bly
- 99,99% Seksverdig krom
- 96% Kvikksølv

Fjerning av materialer er lettere sagt enn gjort. Kjente tungmetaller vil utvilsomt ha noe påvirkning på miljøet dersom de slippes ut. Gjenvinningsprosesser er godt etablert for disse materialene og eliminerer derfor utslipp i miljøet. Kjøretøy har svært spesifikke, og strenge, krav til yteevne, sikkerhet og utholdenhet. Alle eventuelle materialerstatninger må vurderes nøye, for å unngå reduserte ytelser. Ofte er alternativene mer utfordrende pga materialkarakteristikken, deres begrensede tilgjengelighet (begrensede naturressurser), og mangel på infrastruktur og teknologi i gjenvinningsbransjen. Bilindustrien øker bruken av resirkulerte råmaterialer, som for eksempel granulert plast, til bruk i interiøret og til utvendige detaljer. Opel, for eksempel, har utviklet en inntaksmanifold fra sekundære råmaterialer som de bruker i motoren. Med hver ny modell, undersøker bilindustrien muligheter for videre bruk av sekundære råmaterialer.

**Hva er de siste trendene, og har det vært en utvikling?**
En sterk trend nå er såkalte fornybare råmaterialer (grønne materialer). Disse materialene har mange ulike bruksområder. OPEL for eksempel bruker lin i innvendige dørpanel, i bakhyllene, i sidepanelene og i bagasjerommet. I neste generasjons Zafira skal de benytte kokosnøttfiber heller enn skum i stolsetene. Bilindustrien implementerer og bruker disse materialene som et substitutt for typiske karbonbaserte deler, uten å fire på verken den opplevde eller den tekniske kvaliteten.
En klar utvikling hos kjøretøy er reduksjon av vekt ved hjelp av lette materialer som aluminium, magnesium, og karbonfiber. Aluminium og magnesium er allerede kjente materialer som er å finne på biler i dag, men mengden vil høyst sannsynlig øke. Begge materialene er lette å resirkulere og har høy verdi, hvilket gjør det enda mer interessant for gjenvinningsindustrien å arbeide med kjøretøys sluttprosess.