

Oppsummering av kontrollaksjonen ”Biloppsamlingsplasser 2005”

21.04.2006

Sammendrag

Biloppsamlingsaksjonen

Fylkesmannen og SFT gjennomførte høsten 2005 en kontrollaksjon rettet mot biloppsamlingsplasser over hele landet. Kontrollen omfattet over 80 prosent av alle konsesjonsbelagte biloppsamlingsplasser. 154 virksomheter ble inspisert.

Biloppsamlingsaksjonen hadde fokus på fire områder:

- Skaffe oversikt over ulike typer biloppsamlingsplasser (med og uten konsesjon)
- Miljøsanering av bilvrak (utsortering av farlig avfall)
- Forurensing til omgivelser
- Håndtering av farlig avfall

Resultater

Virksomhetsoversikt

Resultatene viser at det foregår en betydelig virksomhet med omsetning av kasserte biler uten at virksomheten har søkt om eller fått konsesjon som biloppsamlingsplass. Av 48 kontrollerte virksomheter uten konsesjon, drev nesten halvparten med ulovlig virksomhet.

Kontrollaksjonen avdekket stor spennvidde i tilstanden på de enkelte biloppsamlingsplasser. Noen hadde bra systemer og praksis, mens andre hadde store mangler på de flere områder. En kvantitativ oversikt over tilstanden på alle kontrollerte virksomheter er utarbeidet.

Positive funn fra aksjonen

- 5 av 6 biloppsamlingsplasser synes å ha et lavt konfliktnivå med omgivelsene
- 85 prosent av installerte oljeutskillere blir ettersett og tømt regelmessig

De kvantitative mest kritiske funn på de kontrollerte virksomheter er følgende

- Ca. 30 prosent kommer i kategorien som ikke utfører en forsvarlig miljøsanering av bilvrakene
- Mindre enn 50 prosent har fast dekke alle steder der det er krevd
- Ca. 20 prosent av de faste dekker er ikke tilkoplede oljeutskillere eller lukket tank
- Mindre enn 50 prosent hadde en forsvarlig lagring av utsortert farlig avfall

En utdyping av resultatene viser følgende alvorlige funn for miljøet

- Utsortering av kvikksølvholdige komponenter fra bilvrakene er for dårlig.
- Ufullstendig væskesanering av biler vil føre til utslipp i fragmenteringsanleggene.
- Feil håndtering av væske fra pressing av biler er et svakt punkt på biloppsamlingsplassene.
- Manglende utstyr for avtapping av kuldemedier (HFK). Omfanget av HFK i vrakene er samtidig lavt fordi få av dagens kasserte biler har klimaanlegg. Problemet vil øke over tid.

Oppfølging av kontrollaksjonen

- Oppfølging av inspeksjonene og at ulovlige forhold rettes opp, håndheves av fylkesmannen.
- Biloppsamlere uten konsesjon og som driver ulovlig, må enten legge ned virksomheten eller søke fylkesmannen om konsesjon til fortsatt drift.

Utsortering av kvikksølvholdige komponenter kan økes gjennom to virkemidler:

- Oversikt over lokalisering av disse komponenter i biler oppdateres hos biloppsamlerne
- Vederlagsfri levering av kvikksølvholdig avfall fra biloppsamlere foreslås

Videre skal det gis målrettet informasjon om resultater og oppfølgingstiltak til tre sentrale aktører som har en rolle i behandlingen av kasserte kjøretøy:

- Norges Biloppsamleres Forening (NBF)
- Bilpressefirmaer
- Fragmenteringsanlegg

Det kan være aktuell med en tilsvarende kontrollaksjon av biloppsamlingsplasser i 2008.

1. Om aksjonen

Årlig blir ca. 110.000 kjøretøyer tatt ut av bilparken og kassert i Norge. Det første ledd i håndteringen av bilvrakene er lokale biloppsamlingsplasser som foretar en miljøsanering av bilene ved at miljøfarlig avfall tas ut og leveres videre i farlig avfallssystemet. Etter miljøsanering presses vrakene på biloppsamlingsplassen og sendes videre for materialgjenvinning i fragmenteringsanlegg.

Kontrollaksjonen "Biloppsamlernes utsortering av farlig avfall før bilvrakene presses og sendes til fragmenteringsverkene" var et samarbeidsprosjekt mellom SFT og Fylkesmannen. SFT hadde prosjektledelsen og sto for planleggingen av aksjonen sammen med en representant fra Fylkesmannen i Buskerud.

Gjennomføring av aksjonen ble lagt til Fylkesmannen. Aksjonen ble gjennomført i uke 42 og 43 i 2005. Den var landsdekkende med deltakelse av alle fylker.

2. Regulering og håndheving

Håndtering av kasserte kjøretøyer er regulert og myndighet er lagt til to etater:

- **Statens forurensingstilsyn (SFT)** har myndighet for konsesjonsbehandling og tilsyn med retursystemer for kasserte kjøretøy. SFT har også myndighet for konsesjonsbehandling og tilsyn med fragmenteringsanlegg
- **Fylkesmannen (FM)** har myndighet for konsesjonsbehandling og tilsyn med de enkelte biloppsamlingsplasser.

Fra 1. januar 2007 innføres produsentansvar for innsamling og gjenvinning av alle kasserte kjøretøy. For Norges del legges ansvaret på bilimportørene. SFT skal godkjenne søknader om retursystem for kasserte kjøretøy.

3. Avgrensninger og prioriteringer

Håndtering av kasserte kjøretøy omfatter problemstillinger med flere myndigheter og mange aktører i forskjellige bransjer (bransjeforeninger, avfalls- og returselskaper etc.). Tabellen nedenfor viser hvilke prioriteringer som ble gjort med henhold til involvering av andre myndigheter og eksterne aktører. Tabellen viser også hvilke temaer som det ble valgt å sette fokus på i aksjonen.

Tabell 1: Prioriteringer i Biloppsamlingsaksjonen 2005

	PRIORITERT	NEDPRIORITERT
Myndigheter: - Toll og Avgiftsdirektorat (TAD) - Det lokale Brannvesen - Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap		X X X
Aktører: - Biloppsamlingsplasser (med konsesjon) - Biloppsamlere (uten konsesjon) - Bilpressefirmaer * - Fragmenteringsanlegg - Returselskaper (dekk, batterier etc.) - Bransjeforeningen NBF ** - Autoretur	X X X X	 X X X
Temaområder for kontrollaksjonen: - Vrakpant (økonomi) - Miljøsanering av farlig avfall i biler - Forurensing av omgivelser - Farlig avfall på avveie - Eksport / import bilvrak	 X X X	X X

* SFT deltok på en pressing av bilvrak sammen med et bilpressefirma

** NBF ble varslet om aksjonen, og sendte informasjonen videre til sine medlemmer

4. Mål for kontrollaksjon Biloppsamlingsplasser

Hensikten med aksjonen var å bevisstgjøre bransjen om plikten til å utsortere farlig avfall fra bilvrak før de presses og til å overholde miljøregelverket.

Dette ble gjort ved at:

- Fylkesmannen i en toukers periode kontrollerte biloppsamlingsplasser over hele landet
- Forurensingsmyndighetene ble synlige gjennom inspeksjoner på mange virksomheter
- Informasjonsark om gjeldende regelverk ble utarbeidet og delt ut under inspeksjonene
- Faktaboks om virkninger av miljøgifter i kjøretøy ble utarbeidet og delt ut til virksomhetene
- Bransjeforeningen NBF ble i forkant informert om aksjonen for å påvirke sine medlemmer

Mål for inspeksjon av Biloppsamlingsplassene

Innen for de prioriterte områder ble det formulert følgende mål for aksjonen:

1. Fremskaffe oversikt over ulike typer biloppsamlingsplasser (med og uten konsesjon)
2. Foretar biloppsamlerne en forsvarlig miljøsanering
3. Skjer det forsøpling til omgivelser
4. Har biloppsamlingsplassene en forsvarlig oppsamling av søl ved væskehåndtering
5. Blir avløpsvann forsvarlig håndtert
6. Har biloppsamlerne en forsvarlig håndtering av utsortert farlig avfall

Disse målene er forsøkt besvart ved kontroll av en rekke indikatorer som fremgår av tabell 4.

5. Resultater

5.1 Omfang av aksjonen

Bransjen har to typer kontrollobjekter ut fra hvordan de er regulert:

- Virksomhet med tillatelse fra Fylkesmannen
- Virksomhet uten tillatelse

Oversikten over kontrollobjekter fra august 2005 viser at det i hele landet finnes **131 biloppsamlingsplasser med konsesjon**. I tillegg er det en rekke virksomheter som ikke har konsesjon men som driver med kasserte biler i forbindelse med omsetting av brukte deler. På landsbasis anslås disse i omfang til **et sted mellom 50-70 virksomheter uten konsesjon**.

Ved kontrollaksjonen ble det **utført i alt 154 inspeksjoner** som fordeler seg slik på fylkene.

Tabell 2: Antall kontroller av biloppsamlingsplasser med og uten konsesjon

Fylke:	ØF	OA	OP	HE	BU	VF	TE	AA	VA	RO	HO	SF	MR	ST	NT	NO	TR	FI	Sum
m.kons.	7	6	7	11	6	6	6	4	2	7	5	4	2	9	4	8	6	6	106
u.kons.	5	2	0	16	3	4	2	1	3	1	7	0	3	0	0	1	0	0	48
Sum	12	8	7	27	9	10	8	5	5	8	12	4	5	9	4	9	6	6	154

Omfanget av kontroller er stort og aksjonen har hatt bred oppslutning fra alle fylkene. Over 80 % av alle konsesjonsbelagte biloppsamlingsplasser i Norge ble kontrollert i aksjonen. I tillegg ble 48 virksomheter uten konsesjon kontrollert. Dette er også et betydelig antall sett i forhold til det anslag over denne gruppe som ble gjort i forkant av aksjonen. Kvaliteten på tilbakerapportering av resultater til SFT har vært meget bra.

5.2 Resultater fra tilstand på biloppsamlingsplassene

5.2.1 Oversikt over ulike typer virksomhet

Et av målene for kontrollaksjonen var få en oversikt over bransjen, og spesielt å avdekke om noen bedrifter driver ulovlig virksomhet i strid med avfallsforskriften kapittel 4 om kasserte kjøretøy.

Tabell 3: Oversikt over antall kontrollerte biloppsamlingsplasser etter type virksomhet

Type virksomhet	Antall
Har konsesjon	106
Har ikke konsesjon	25
Har ikke konsesjon og driver ulovlig	23
Sum	154

Kommentar til tabellen:

Resultatene viser at det foregår en betydelig virksomhet der kasserte biler inngår i forbindelse med delesalg og annen materialgjenvinning uten at de har søkt om eller fått konsesjon som biloppsamlingsplass.

Av de kontrollerte virksomheter uten konsesjon (48 stykker) driver nesten halvparten av disse med ulovlig virksomhet (for eksempel forsøpling eller fare for forurensing). Resultatene viser

at det var riktig å inkludere denne type virksomhet uten konsesjon som kontrollobjekter i -aksjonen.

5.2.2 Resultater fra inspeksjoner på biloppsamlingsplassene

Resultatene fra 154 inspeksjoner fremgår av følgende oversikt, som viser prosentvis fordeling av svarene på de forhold som ble kontrollert på de enkelte virksomheter.

Tabell 4: Sammenstilling av resultater fra inspeksjoner på biloppsamlingsplasser

Tema	Mål	Miljøindikator	Ja %	Nei %
Miljøsanering av bilvrak	Foretas en forsvarlig miljøsanering av bilene før pressing	Er antall vrak på området innenfor tillatelsens ramme	80	20
		Blir fokusfraksjoner fjernet før pressing	72	28
		Praktiseres god væskesanering	62	38
Forurensing til omgivelser	Skjer det forsøpling av omgivelser	Forsøpling utenfor virksomhetens område	17	83
		Har det vært klager fra naboer eller andre	17	83
	Er det forsvarlig oppsamling av søl ved væskehåndtering	Blir pressvæske samlet opp og levert som farlig avfall	66	34
		Finnes faste dekker der det er påkrevd (~ tre områder)	45	55
		Har faste dekker avrenning til lukket tank eller oljeutskiller	81	19
	Blir avløpsvann forsvarlig håndtert	Blir lukket tank / oljeutskiller tømt rutinemessig	84	16
		Er oljeutskilleren dimensjonert i forhold til de faktiske vannmengder	85	15
Farlig Avfall	Blir farlig avfall forsvarlig håndtert	Er farlig avfall forsvarlig lagret	49	51
		Leveres farlig avfall til godkjent innsamler	85	15

Kvantitative betraktninger over resultater i tabellen:

Effekten av å varsle bransjen

SFT varslet Norges Biloppsamleres Forening 1 måned i forkant om aksjonen. Samtidig ble NBF bedt om å videreføre e-postmeldingen til alle medlemmene med oppfordring om:

- å fjerne avfall og bilvrak som står uten for gjerdet
- å etablere gode lagringsplasser for farlig avfall (solid emballasje, merking etc.)

Resultatene viser at vedrørende den første delen av oppfordringen, ble det for 83 % av biloppsamlingsplassene ikke registrert forsøpling uten for virksomhetens område.

For den andre del av oppfordringen er resultatet alvorlig, fordi 51 % av alle kontrollerte virksomheter ikke hadde en forsvarlig lagring av farlig avfall.

Effekten av å varsle bransjen i forkant av aksjonen har vært begrenset.

Miljøsaneringen av bilvrak

Utsortering av farlig avfall fra bilvrakene før pressing var et sentralt punkt i kontrollaksjonen. I undersøkelsen ble det definert 10 fokusfraksjoner som alle virksomheter ble kontrollert for. Hvis én eller flere av disse 10 fokusfraksjoner manglet, førte dette til plassering i nei-gruppen.

Resultatene viser at så mange som 28 % av virksomhetene ikke hadde en tilstrekkelig utsortering av disse fraksjoner. Når det gjelder å tappe av væsker fra vrakene før pressing er resultatene enda dårligere. Her viser tallene at 38 % av virksomhetene ikke praktiserte en god væskesanering.

Hovedkonklusjon for miljøsanering er at bare ca. 70 % kommer i kategorien som utfører en god miljøsanering av bilene før de presses.

Forurensing til omgivelsene

Forsøpling til omgiver og klager fra naboer ligger på et relativt lavt nivå. Selv om 17 % av virksomhetene blir plassert i denne kategori, betyr dette samtidig at 5 av 6 biloppsamlingsplasser synes å ha et lavt konfliktnivå med omgivelsene.

Pressvæske stammer fra selve pressingen av biler, som foretas av et eksternt bilpressefirma. Pressvæsken skal samles opp separat og leveres som farlig avfall. Bare 2/3 av de kontrollerte virksomheter gjør dette.

Fast dekke er et krav som gjelder tre steder (miljøsaneringsområdet, område der biler presse, område der usanerte vrak lagres). Bare 45 % av de kontrollerte biloppsamlingsplasser oppfyller disse kravene. Når det gjelder solid utførelsen av faste dekker og tilkopling til relevant renseinstallasjon (oljeutskiller eller lukket tank) oppfyller 81 % av virksomhetene disse kriterier. Det betyr samtidig at 1 av 5 virksomheter ikke er tilkopleet oljeutskiller.

Oljeutskillere som er installert blir i de fleste tilfeller (84 %) tømt regelmessig. Det samme gjelder vurdering av om oljeutskilleren er dimensjonert i forhold til de faktiske vannmengder.

Hovedkonklusjon for forurensing til omgivelser er at 1/3 av alle kontrollerte biloppsamlingsplasser ikke samler opp pressvæske separat, at bare 45 % har fast dekke alle steder det er krevd, og at 20 % av de faste dekker ikke er tilkopleet oljeutskiller eller lukket tank.

Farlig avfall

Lagring av farlig avfall var utilfredsstillende, og bare 49 % av de kontrollerte biloppsamlingsplasser ble plassert i kategorien av virksomheter med forsvarlig lagring.

Levering av farlig avfall er generelt bedre og 85 % oppfyller kriteriene. Likevel er det alvorlig at så mye som 15 % av virksomhetene ikke leverer alt farlig avfall til godkjent innsamler.

Hovedkonklusjon for farlig avfall er at mindre enn 50 % av alle kontrollerte biloppsamlingsplasser har en forsvarlig lagring av utsorterte fraksjoner, og at så mye som 15 % av virksomhetene ikke leverer alt farlig avfall til godkjent innsamler.

5.3 Utdyping av funnene

I det følgende listes opp noen typiske forhold som ble avdekket under aksjonen.

Store forskjeller på biloppsamlingsplassene

Noe som ikke fremgår av tabellen er at kontrollaksjonen avdekket meget stor spennvidde i tilstanden på de enkelte biloppsamlingsplasser, der noen virksomheter hadde bra systemer og praksis, mens andre kunne ha store mangler på flere områder.

Virksomheter uten konsesjon og som driver ulovlig

Omfanget av denne type virksomheter er betydelig i noen fylker. Det betyr at disse bedrifter enten må legge ned virksomheten eller må søke fylkesmannen om konsesjon til fortsatt drift.

Kvikksølvholdige komponenter

Blant fokusfraksjonene finnes kvikksølv, og bare få biloppsamlingsplasser hadde rutiner for å plukke ut slike komponenter. Lite blir fjernet før pressing. Dette kvikksølv vil komme ut i omgivelsene gjennom fragmenteringsverkene. Dette er et av de mest kritiske funn i aksjonen.

Kuldemedier (HFK)

Kuldemedier var også en av fokusfraksjonene, og manglende utstyr for å tappe av HFK var en gjenganger på biloppsamlingsplassene. Omfang av biler med HFK-væsker er lavt i dag, men det vil øke i framtiden når nyere modeller med klimaanlegg blir tatt ut av bilparken.

Pressvæske

Flere fylker ga tilbakemelding om at pressvæske på mange biloppsamlingsplasser ble ført til oljeutskilleren. SFT foretok en befarings til en tilfeldig valgt biloppsamlingsplass i forbindelse med at et firma foretok pressing av biler.

Gjenbruk av væsker

Flere væsker blir avtappet og gjenbrukt:

- drivstoff (brukes av de ansatte, frynsegode)
- spylevæske (brukes av de ansatte, eller selges videre)
- brukt kjølevæske/frostvæske (selges/avtas av anleggsbransjen)

Spesielt for kjølevæske betyr dette at denne fraksjonen ikke blir registrert og levert via innsamlingssystemet for farlig avfall. Det er også usikkert hvor det ender opp etter bruken i anleggsbransjen. Det er viktig å håndheve at brukt kjølevæske skal leveres som farlig avfall.

Lagring farlig avfall

En gjenganger er at noen fraksjoner farlig avfall blir lagret over alt for lang tid. Det er krav om levering minst 1 gang pr. år.

Lagring av usanerte biler

Et kapasitetsproblem oppstår tre ganger i året for de fleste biloppsamlingsplasser. Dette gjelder når tidspunkter for beregning av / forfall av bilavgifter nærmer seg: 1 januar, 15. mars og 1. juli. I tiden før disse datoer kommer de største kvanta bilvrak inn. Dette resulterer i at kasserte biler kan stå lagret over lang tid før de blir miljøsanert. Denne lagring foretas ofte uryddig (mye stabling i høyden) og forgår ikke på fast dekke.

6. Viktigste miljøproblemer

6.1 Mangelfull utsortering av kvikksølvkomponenter

Mengden av utsorterte kvikksølvkomponenter er lav. Tabell fra farlig avfallsdatabasen NORBAS viser at i perioden 2000 til oktober 2005 har 22 biloppsamlingsplasser deklart kvikksølvholdig avfall. Noe av dette er deklart som lysstoffrør og ikke som kvikksølvkomponenter (fra bilvrak). Dersom biloppsamlingsplassen har levert sitt kvikksølvavfall på en miljøstasjon kan deklareringsmangle. Uansett viser tallene fra NORBAS veldig lav innlevering av kvikksølvholdig avfall.

Identifisering av kvikksølvholdige komponenter i bilvrak kan være vanskelig. SFT har utarbeidet en tabell over kvikksølvkomponenter i noen bilmodeller. Grunnlagsdata i tabellen er skaffet fra svensk bilbransje. En nødvendig forutsetning for en god sanering av kvikksølv er en fullstendig oversikt over komponenter og plassering i de enkelte modeller. Dette er et krevende arbeid, og ansvaret for å skaffe det til veie ligger på bilbransjen.

Betaling for levering av kvikksølv er et tredje moment i den lave innsamling. I motsetning til flere andre fraksjoner (bildekk, batterier, kuldemedium, spillolje, katalysatorer) der det finnes returordninger eller positive økonomiske incitamenter til innsamling, er det ikke noe tilsvarende for innsamling og levering av kvikksølv som farlig avfall. Dette kan være en medvirkende årsak til den lave innsamling av disse komponenter.

6.2 Håndtering av kuldemedium (HFK)

Omfanget av HFK er lavt i dagens bilvrak men vil øke betraktelig om noen år. Håndteringen bør ikke være noe problem, da det allerede eksisterer et system for innsamling av kuldemedier.

Stiftelsen Returgass samler inn og omsetter HFK. Informasjon om dette tilbud er gitt til alle biloppsamlingsplasser med konsesjon og bør derfor være velkjent. Ved innsamlingen gis et vederlag for innsamlet kuldemedium.

6.3 Utilstrekkelig væskeavtapping i miljøsaneringen

Aksjonen viste at så mange som 38 % av virksomhetene ikke praktiserer en god væskesanering. Dette er også et alvorlig funn fordi de væsker som ikke blir avtappet vil renne ut senere, enten ved pressingen av bilvrakene eller i fragmenteringsanleggene.

6.4 Håndtering av væske fra bilpressing

Som nevnt blir pressvæske ført til oljeutskiller ved ca. 1/3 av biloppsamlingsplassene. SFT foretok en befaring til en tilfeldig valgt biloppsamlingsplass, der et firma presset biler. Bilpressefirmaet opplyste at mengden av pressvæske kunne variere enormt. Dette skyldes først og fremst nedbørsforhold sammen med åpne vinduer og dører i vrakene. Selv om noe vann kunne helles fra ved manøvrering av kranen ble det alltid en del igjen. Vinterstid kan det følge mye is med inn i pressen.

Når det gjelder oppsamling av pressvæske på separat beholder koplet til den hydrauliske presse og levering av væsken som farlig avfall, praktiseres dette i begrenset omfang. Problemet nevnt ovenfor med mye fremmedvann i vrakene gjør at mengden av pressvæske kan bli stor. Tiltak bør derfor settes inn på å hindre at fremmedvann kommer inn i vrakene.

En oljeutskiller vil bare ha en renseeffekt på væsker som flyter opp (olje), mens andre væsker som er oppblandet i vann (spylervæske, kjølevæske, bremsevæske) vil passere rett igjennom.

Kravet om separat oppsamling av pressvæske er viktig å opprettholde for at miljøfarlige væsker ikke skal komme ut i naturen.

Et annet problem ved bilpressingen er at selve pressen opererer under meget høy trykk, slik at lekkasje av hydraulikkolje lett kan oppstå i slanger, koplinger eller O-ringer i sentralen. Dette var også tilfellet på den runde med pressing som SFT var med på.

Kravet til fast dekke av området der biler presses er derfor helt nødvendig blir håndhevet strengt på alle biloppsamlingsplasser.

6.5 Overføring av miljøproblemer til fragmenteringsanleggene

Etter miljøsanering presses vrakene på biloppsamlingsplassen og sendes videre for materialgjenvinning i fragmenteringsanlegg, der de pressede vrak malt i grove kverner. Metaller og andre fraksjoner blir utsortert gjennom ulike teknikker.

Mangelfull utsortering av miljøfarlige fraksjoner på biloppsamlingsplassen vil flytte miljøproblemene over til fragmenteringsanleggene (eksplosjoner i kvern på grunn av drivstoffrester, utslipp av olje, kvikksølv etc.). Dette er forhold som også er påvist ved kontroller på fragmenteringsanlegg. Fragmenteringsanleggene ligger under SFTs myndighetsområde.

6.6 Overgang til produsentansvar

Pr. 1. januar 2007 skal produsentansvar for håndtering av kasserte kjøretøyer innføres for fullt. Selv om dette har vært kjent for bransjen i flere år medfører disse endringene i rammebetingelsene stor usikkerhet om fremtida. Mange venter med å investere for eksempel i fast ugjennomtrengelig dekke på biloppsamlingsplassen fordi de ikke vet om de vil ha økonomisk grunnlag for driften etter 1. januar 2007. En slik "vent og se"-holdning bidrar til lavere miljøstandard på plassene enn det som regleverket legger opp til.

Vilkår for godkjenning av nytt retursystem ble påklaget og sendt til Miljøverndepartementet for behandling. Departementet vedtok vilkårene 10. april 2006:

<http://odin.dep.no/md/norsk/tema/forurensning/nyheter/022001-070225/dok-bn.html>

7. Oppfølging av biloppsamlingsaksjonen

7.1 De enkelte biloppsamlingsplasser

Kontrollaksjonen rettet mot biloppsamlingsplasser høsten 2005 omfattet over 150 inspeksjoner av virksomheter med og uten konsesjon.

Oppfølging av inspeksjonene og ulovlige forhold som ble avdekket gjøres av Fylkesmennene.

7.2 Oppgradering av bransjen

Virksomheter uten konsesjon

Kontrollaksjonen viste at halvdelen av alle virksomheter uten konsesjon driver ulovlig (for eksempel forsøpling eller fare for forurensing). Disse bedrifter må enten legge ned virksomheten eller må søke fylkesmannen om konsesjon til fortsatt drift.

Virksomheter med konsesjon

Under halvparten (45 %) av de kontrollerte biloppsamlingsplasser med konsesjon hadde fast dekke alle tre steder det er krevd i forskriften. Flere av disse ga signal om at de var avventende til å foreta store investeringer på grunn av usikkerheten ved det nye system med overgang til produsentansvar fra 1. januar 2007. Håndheving av krav til fast dekke vil derfor bli en prøvestein for mange virksomheter, og det vil både føre til en oppgradering og en sanering av bransjen.

Begge problemstillinger ligger under fylkesmannens myndighetsområde.

7.3 Økt innsamling av kvikksølvkomponenter

SFT foreslår to virkemidler:

1. SFT pålegger bilbransjen gjennom sitt produsentansvar å utarbeide en oversikt over kvikksølvkomponenter i biler og deres lokalisering i de enkelte modeller. SFT bør utarbeide en kravspesifikasjon på hvordan oversikten skal foreligge, slik at den blir brukervennlig for de som utfører miljøsaneringen. Krav til dekning ut fra salgsvolum av solgte bilmerker bør inngå som et kriterium for omfang av oversikten.
2. SFT vurderer å fremme forslag om en ordning med vederlagsfri innlevering av kvikksølvholdig avfall fra biloppsamlingsplasser for å få en økt innsamlingsgrad.

7.4 Oppdatering av SFTs veiledning for kasserte kjøretøyer

SFTs veiledning **Kasserte kjøretøy: Retningslinjer for tillatelse** (TA-1923/2002 - <http://www.sft.no/publikasjoner/avfall/1923/ta1923.pdf>) er et verktøy for fylkesmannen i konsesjonsbehandling av biloppsamlingsplasser. Under kontrollaksjonen ble det reist flere generelle problemstillinger som ikke er belyst i veiledningen. I tillegg vil det ved

behandlingen av kasserte kjøretøy skje en overgang til produsentansvar fra 1. januar 2007, som også medfører at innholdet bør revideres.

SFT vil oppdatere veiledningen.

7.5 Informasjonsspredning

Presseoppslag under aksjonen

Mange av miljøvernavingdelene har vært aktive både over for TV, radio, aviser og det har blitt til flere innslag i alle medier. SFT har ikke oversikt over antall oppslag, men kontrollaksjonen har vært synlige over hele landet. Henvendelser fra omverdenen til SFT har også vært stor.

Informasjon til medier og allmennheten

- SFT vil utarbeide en pressemelding med oppsummering av resultater fra hele aksjonen som sendes til aktuelle medier
- Informasjon legges ut på SFTs nettside www.sft.no

Informasjon til berørte aktører

For å få spredd resultatene direkte til alle relevante aktører som har en rolle i behandling av kasserte kjøretøy, vil SFT sende informasjon til følgende bransjer:

- Norges Biloppsamleres Forening (NBF)
- Bilpressefirmaer
- Fragmenteringsanlegg

SFT og en representant fra Fylkesmannen vil delta på NBFs årsmøte i april 2006. SFT vil her holde et innlegg om resultater fra biloppsamlingsaksjonen.

7.6 Gjentakelse av kontrollaksjonen etter to-tre år

Resultatene fra denne kontrollaksjon er relativt nedslående og bransjen bør derfor følges opp med en tilsvarende aksjon på et senere tidspunkt. Hvis samme kontrollmetodikk benyttes vil man kunne få en objektiv måling av hvilke forbedringer som bransjen da vil ha oppnådd.

Det kan være aktuelt med en ny kontrollaksjon av biloppsamlingsplasser i 2008. Til den tid vil det nye systemet med produsentansvar ha fungert i over ett år.