

Alle produsenter og importører av kjøretøy

Statens forurensningstilsyn
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo
Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00
Telefaks: 22 67 67 06
E-post: postmottak@sft.no
Internett: www.sft.no

Dato: 13.11.2006
Vår ref.: 2006/1337
Deres ref.:
Saksbehandler: Ole Thomas Thommesen, telefon: 2257 3602

Bilimportørenes forpliktelser ved innføring av fullt produsentansvar for kasserte kjøretøy fra 1. januar 2007.

SFT viser til at det statlige systemet for bilvrak opphører pr. 31.12.2006. Gjennom avfallsforskriften kap. 4 om kasserte kjøretøy pålegges produsenter og importører, heretter bransjen, en del plikter i denne forbindelse, jf. § 4-4 om produsentansvar.

Bransjen plikter å sørge for miljømessig forsvarlig innsamling og behandling av kasserte kjøretøy. Pliktene for hver produsent eller importør tilsvarer vedkommendes markedsandel for det norske marked samme år. For å ivareta dette ansvaret har bransjen i felleskap stiftet selskapet Autoretur, som er godkjent som returselskap av SFT. I godkjenningen er et sentralt krav at systemet skal ha god geografisk tilgjengelighet samt at det skal oppnå en returgrad som tilsvarer minst 95 % av medlemmenes markedsandel av kasserte kjøretøy.

SFT har også godkjent returselskapet Bilretur AS, som er stiftet av deler av Norges biloppsamleres forening. SFT bekjent har ikke Bilretur avtale med noen produsenter eller importører, men vil kunne få forpliktelse via privatimporterte biler. Bilretur har likevel anledning til å samle inn og behandle kasserte kjøretøy på lik linje som Autoretur.

SFT ble i møte 27.09.06 med Autoretur fortalt at det er inngått avtaler med 6-7 biloppsamlere. Autoretur ble på dette møtet bedt om å rapportere innen 5. oktober om fremdriften med å etablere et nett av biloppsamlere. I brev av 13.10.06 blir det opplyst at situasjonen ikke har forandret seg siden møtet 27.09.06 og uttalelser fra Stena Metall og Bilgjenvinning AS er vedlagt. Disse bedriftene er tilknyttet Autoretur og har som oppgave å gjøre den praktiske jobben på vegne av Autoretur.

Stena Metall skriver i brev av 11.oktober 2006 bl.a.:

”Stena Metall AS ønsker sterkt å påpeke at dersom dagens situasjon med statlig vrakpant fortsetter etter 1. januar 2007, vil Stena, og dermed Autoretur, ha store vanskeligheter

med å knytte til seg et nettverk av bildemontører rundt i Norge som planlagt, dvs. uten noen økonomisk incitament fra Autoretur sin side. Vi vil dermed ha vanskeligheter med å oppfylle SFT sine krav til mottakstetthet m.v.

Dersom den statlige vrakpanten vil fortsette i en overgangsperiode etter 1. januar 2007, mener vi at det absolutt må innføres et økonomisk incitament fra Autoretur mot bildemontører som gjør det attraktivt å være med i vårt nettverk, fremfor alternative løsninger. Dette må klareres innen 1. november i år.”

Bilgjenvinning AS skriver i brev av 11.10.2006 følgende:

”Vi mener at for å få til et velfungerende system, bør vi bygge på det nettverk av biloppsamlere som er etablert, og som har sine godkjenninger i orden. Det er derfor ført samtaler både med enkeltinnsamlere og med interesseorganisasjoner som representerer biloppsamlerne. Dette har imidlertid ikke gitt de ønskede resultater.

Som vi gjentatte ganger har pekt på, viser det seg at de statlige vrakpantordningene til oppsamlingssystemet vanskeliggjør våre bestrebelser i å etablere et konkurransedyktig alternativ innfor de økonomiske rammer som systemet gir. Spesielt gjelder dette i de minst sentrale og tynt befolkede områder i landet. Det Ragn-Sells kan tilby som godtgjøring til biloppsamlere, blir en del av den kaka som finansieres gjennom verdien av bilvraket. Dette vil ikke være tilstrekkelig til å konkurrere med de vilkår biloppsamlerne arbeider under i dag.”

De statlige vrakpantordningene til oppsamlingssystemet som Bilgjenvinning AS viser til er vrakpanten og driftstøtten til biloppsamlerne. Vrakpanten er ment å gi incitament til bileiere til å levere inn kjøretøy når det skal kasseres, mens driftstøtten skulle dekke biloppsamlernes utgifter ved miljøsanering. SFT opplyser i denne forbindelse at kun statlig vrakpant vil fortsette for 2007. Driftstøtten til miljøsanering vil forsvinne fra 1.1.2007. Det er ikke avklart når statlig vrakpant opphører, men i statsbudsjettet viser Miljøverndepartementet til at dagens statlige vrakpant vil fortsette inntil et bransjeorganisert retursystem har kommet i gang og kan vise til oppnådd resultat. Vi viser også til at SFT i brev av 31.10.2006 har bedt både Autoretur og Bilretur om synspunkter på overgangen fra statlig pant til bransjeorganisert pant. Vi har bedt om innspill innen 15. november i år og vil deretter gi SFTs vurdering i denne saken.

SFT er bekymret for at vi går mot en situasjon 1.1.2007 hvor det er relativt sannsynlig at Autoretur ikke vil ha et tilstrekkelig nett av innsamlere. Bilretur vil trolig ha knyttet til seg en stor andel av dagens biloppsamlere, mens enkelte biloppsamlere vil velge å være selvstendige aktører. Forutsatt at det er god økonomi i innsamlingen og behandlingen av de kasserte bilvrakene kan dette samlet sett sikre en miljømessig tilfredsstillende innsamling. Dessverre er det ikke gitt at økonomien tillater dette.

I alle andre returordninger, for eksempel ordningen for elektrisk og elektronisk avfall, er det slik at importører og produsenter har utgifter til drift av retursystemet siden materialinnholdets verdi i kasserte produkter er lavere enn kostnadene ved innsamling,

behandling og gjenvinning. Dette kan også bli realiteten i retursystemet for kasserte kjøretøy.

Beregninger SFT har sett viser at biloppsamlerne med dagens stålpris kan risikere at metallverdien av bilvrakene er lavere enn kostnadene ved å miljøsanere vrakene. Ved en fremtidig forandring i stålmarkedet i negativ retning kan dette bli enda mer alvorlig. Dersom det er slik at et kassert kjøretøy innehar en negativ verdi for biloppsamlerne og den negative verdien ikke blir kompensert for, vil vi kunne komme i en situasjon hvor biloppsamlingsplasser legges ned og dermed slutter å ta imot kasserte kjøretøy. Dette kan skje allerede tidlig i 2007.

I en slik situasjon vil det kreves andre virkemidler for å sikre innsamlingen enn det som er på plass i dag. Dagens mangel på økonomiske koblinger mellom produsent/importør og innsamlingsaktører vil dermed kunne føre til at bransjens forpliktelser blir vanskelig å overholde. SFT understreker at det er alle produsenter og importørers individuelle ansvar at deres markedsandel av de kasserte kjøretøyene blir samlet inn og behandlet etter regelverket. Manglende overholdelse av pliktene kan dermed føre til reaksjoner mot den enkelte.

SFT forventer at bilimportørene sørger for å etablere de rammebetingelser som er nødvendige for å sikre et nett av oppsamlingsplasser med god geografisk dekning fra 1.1.2007.

Med hilsen

Kari Aa (e.f.)
Seksjonssjef

Ole Thomas Thommesen
Rådgiver

Kopi til:

BIL
Autoretur
NBF/Bilretur