autoretur

Miljørapport 2014

Nå dekker vi landet enda bedre

Den nye utfordringen! Flere og fler går på strøm

Ny bilpark gir enorm miljøgevinst

Vi er allerede på høyde med gjenvinningskravet for 2015

Norges største biloppsamlingsplass gammel, stor og moderne

PÅ NO US

autoretur

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

Denne trykksaken tilfredstiller kravene om miljømerket SVANEN

NYE AVTALER
- ØKT GJENVINNINGSKRAV

Alle som importerer bil til Norge har i følge Avfallsforskriften plikt til å være medlem av en landsdekkende returorganisasjon som ivaretar mottak, sanering og gjenvinning av kasserte kjøretøy. Autoretur er den eneste operative returorganisasjon som oppfyller disse kravene.

Bjørn Borg,
Styreleder i Autoretur AS

Autoretur har selv ingen stor organisasjon, men har knyttet til seg to hovedoperatører som utfører de praktiske oppgavene gjennom et omfattende avtaleverk.
Gjennom hovedoperatørene hadde Autoretur knyttet til seg ca. 100 biloppsamlere over hele landet. Disse avtalene har virket fra oppstart av retursystemet den 01.01.2007.

Avtalene med de to hovedoperatørene løp ut 31.12.2014, og arbeidet med å få på plass nye avtaler startet i Autoretur allerede i 2012. I 2013 lyste vi ut en tilbudskonkurranse med frist til 01.07.2013. Det knyttet seg stor spenning til antall tilbydere og hvordan oppsamlerne ville forholde seg i prosessen. Vi husket fortsatt oppstart vanskelighetene vi hadde for åtte år siden og var spente på om vi kunne oppleve noe lignende igjen nå når alle avtaler skulle inngås på nytt. Prosessen har stort sett gått smertefritt, og nye avtaler for de neste fem årene ble inngått i 2014. I tillegg kan vi glede oss over at vi nå har fått tre hoved-operatører som direkte eller indirekte samler alle de store avfallsoperatørene i Norge. Dermed er også praktisk talt alle landets biloppsamlere tilknyttet ordningen. Så langt vi kan se har returordningen kommet styrket ut av prosessen med nye avtaler. Tidspunktet for avslutning av de gamle avtalene var ikke tilfeldig valgt.

Det fremgår nemlig av ELV-direktivet og den tilhørende norske avfallsforskriften, at kravene til gjenvinning økes betydelig fra 01.01.2015. Frem til siste årsskifte var kravet til gjenvinning 85% av bilens vekt. Dette er i utgangspunktet krevende nok. Men fra 01.01.2015 økte kravet til 95% av bilens vekt, hvorav minst 85% skal være material-gjenvinning. Kun 10% kan energigjenvinnes, dvs. brennes for produksjon av energi.
Alle operatørene har akseptert å oppfylle disse vilkårene gjennom de inngåtte avtaler. Det er liten tvil om at dette vil bli utfordrene. Autoretur oppnådde riktignok allerede i 2013 en samlet gjenvinningsgrad på over 96 %, men av dette utgjorde nærmere 20 % energigjenvinning. Det betyr at andelen til ombruk og materialgjenvinning må økes med ca. 9 prosentpoeng. Det finnes imidlertid flere eksempler i utlandet på shreddere som oppfyller kravene, og vi er kjent med at det nå gjøres mye arbeid også i norske virksomheter for å nå målet. Miljødirektoratet har på sin side vært svært tydelig på at kravene skal nås og at dette vil bli fulgt opp.
For egen del forbereder Autoretur en ny materialstrømsanalyse høsten 2015 som vil vise hvor langt vi da har kommet. Det skal også gjøres egne tester med fluff for å se om det er mulig å få ut ytterligere gjenvinnbare produkter her, samtidig som det undersøkes om alle fraksjoner som faktisk gjenvinnes også kommer med i det riktige regnskapet.
Økt materialgjenvinning er i noen grad også en balansegang miljømessig sett. Det finnes fortsatt potensielt farlige stoffer fra vrakede gamle biler og som bare kan destrueres forsvarlig ved brenning. Et eksempel på dette er flammehemmere i plast og setetrekk. Det er lite ønskelig å materialgjenvinne en forurensning som deretter kan dukke opp i helt nye produkter. Etter vårt syn er det ofte bedre f.eks. å brenne plast enn å male det opp til granulater. Men her kan vi i verste fall komme i en situasjon hvor kravet til andel materialgjenvinning kommer i konflikt med det som er best for miljøet. Om det faktisk vil bli en problemstilling, er det ikke mulig å si noe sikkert om nå.

INNHOLD

- Nye avtaler - økt gjenvinningskrav
- Nå dekker vi landet enda bedre
- Vi er allerede på høyde med gjenvinningskravet for 2015
- Den nye utfordringen! Flere og fler går på strøm
- Ny bilpark gir enorm miljøgevinst
- Norges største biloppsamlingsplass, gammel, stor og moderne

Balanse og Resultat: periode: 2014

Resultatrapport

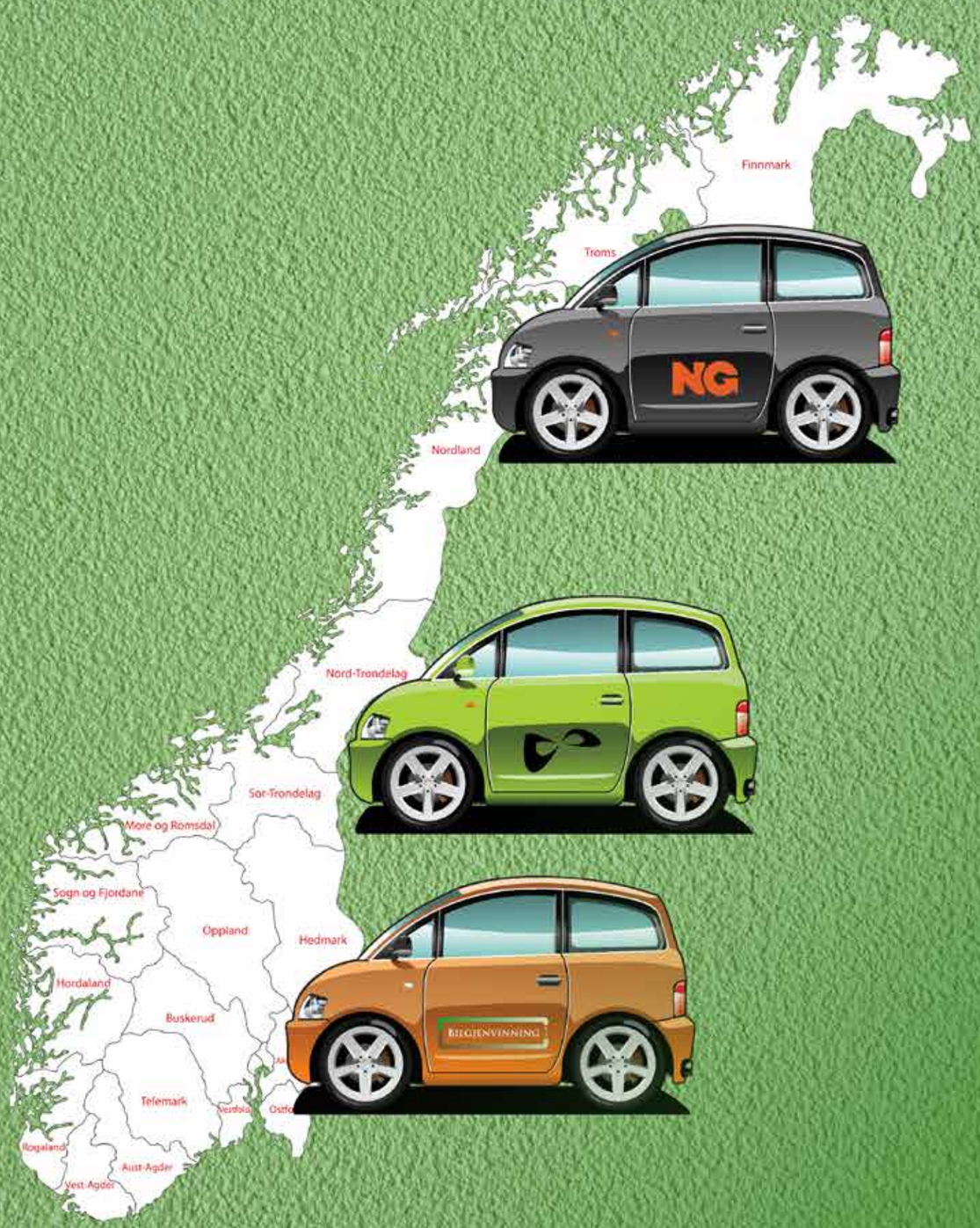
Sum driftsinntekter	8.817.963,-
Sum lønnskostnader	2.177.772,-
Sum annen driftskostnad	3.846.208,-
Sum driftskostnader	32.899.386,-
Driftsresultat	-24.081.423,-
Sum annen renteinntekt	4.815.626,-
Ordinært resultat før skatt	-19.265.797,-

Balanse:

EIENDELER:	
Sum anleggsmidler	423.360,-
Sum fordringer	2.766,-
SUM EIENDELER	141.081.612,-
EGENKAPITAL OG GJELD:	
Sum innskutt egenkapital	100.000,-
Sum egenkapital	139.601.621,-
Sum leverandørgjeld	1.066.710,-
Sum skyldige offentlige avgifter	1.324.591,-
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	141.081.612,-

Fra venstre; Anders Henni, daglig leder Honda Motor Europe, Torstein Rudihagen, rådgiver, Erik Andresen, direktør Autoretur AS, Bjørn Borg, advokat og styreleder Autoretur AS og Arne Lyslo Kristiansen, direktør Bertel O. Steen AS. Øystein Herland, adm direktør Volvo Personbiler Norge AS var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Nå dekker vi landet enda bedre



Autoretur AS har avtale med tre hovedoperatører om innsamling og gjenvinning av vrakede biler. Fra og med 2015 til 2019 består laget av Bilgjenvinning AS, Norsk Gjenvinning Metall AS og Bilretur AS. De tre operatørene har avtaler med et nett-verk av biloppsamlere.

Etter at Bilretur AS kom med, har det gitt oss enda bedre dekning av oppsamlingssteder, økt kapasitet og gjort det enda enklere for den som skal vrake bilen.

Dekningsområdet vårt per januar 2015 strekker seg fra Varanger i nord til Kristiansand i sør - fra Bergen i vest til Kongsvinger i øst. Denne utvidelsen av kapasiteten har styrket bilreturordningen i Norge.

Bakgrunnen for avtalen
Alle produsenter og importører av kjøretøy i Norge er pliktet til å samle inn og behandle kasserte kjøretøy miljømessig riktig. Forurensningsloven og avfallsfor-skriften bestemmer sammen med EU-direktiv 2000-53/EC hvordan dette skal gjøres.
Autoretur AS er et slikt godkjent retursystem. Vi sørger for at produsentene og importørenes forpliktelser for kasserte kjøretøy oppfylles, og at nettverket fra hoved-operatørene til biloppsamlingsplassene og til slutt fragmenteringsanleggene, fungerer etter kravene fra myndighetene.

autoretur

BILGJENVINNING AS · NG · Bilretur AS

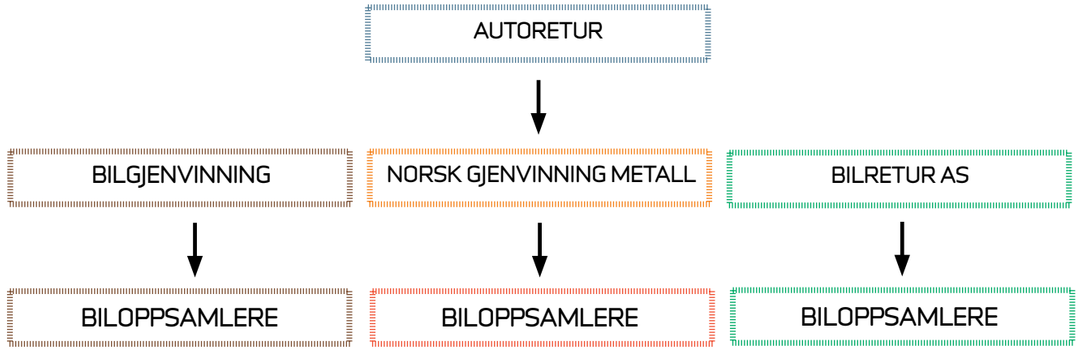
Slik gjøres det
Biloppsamlerne skal ta imot, registrere og miljøsanere alle kasserte kjøretøy i samsvar med de til enhver tid gjeldende krav. De må også utstede og sende inn vrakmeldinger for kasserte kjøretøy slik Avfallsforskriften krever.
Hovedoperatørene skal ha tekniske og teknologiske metoder for å kunne behandle kjøretøyene og gjennomføre gjenvinning av materialer og bidra til ombruk av deler.
De skal også sørge for at 95 prosent, målt i vekt, av de kasserte kjøretøyene gjenvinnes. Minst 85 prosent skal materialgjenvinnes. Restene energiutnyttes og/eller til deponi.
Avtalen er bygget på det felles europeiske krav til håndtering av bilvrak i henhold til EUs ELV-direktiv og Avfallsforskriftens regler, som også bygger direkte på EUs direktiv [ELV 2000/53/EC].

Hovedoperatørene
Bilgjenvinning AS har et landsomfattende nettverk av biloppsamlingsplasser. De er representert i alle fylker utenom Finnmark og Troms. I Nordland er de forøvrig enerådende.
Selskapet er eid av Hellik Teigen AS og Ragn-Sells AS, begge med betydelig kompetanse innenfor avfallssektoren.
Bilgjenvinning AS har vært med i Autoretur siden 2006.

Norsk Gjenvinning Metall AS ble med i avtalen i 2009.
Selskapet er i dag landets ledende aktør innenfor innsamling og behandling av stål, metall, EE-avfall og kabler.
Selskapet har to shredderanlegg for fragmentering av biler i Norge. Gjennom Norsk Gjenvinning Metall går det årlig 55.000 biler i året. De har også eierskap i fem bildemonteringsanlegg som miljøsanerer kasserte biler. Moderkonsernet, Norsk Gjenvinning, driver over 90 avfallssteder i Norge og håndterer årlig over 1,5 millioner tonn avfall.

Den siste og ferskeste hovedoperatøren er ***Bilretur AS***.
Et selskap som ble etablert i 2005 av en rekke biloppsamlere - og fortsatt eid av et 70-talls biloppsamlere over hele landet.
Fra 1. januar 2015 skrev Bilretur AS avtale som hovedoperatør med Autoretur AS om innsamling og gjenvinning av kasserte kjøretøyer.

Bilretur vil være i front på kompetanseutvikling, noe de anser for å være viktigere og viktigere på grunn av tempoet i den teknologiske utviklingen innen materialer, og at kravene til miljøkunnskap endres hele tiden.



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 tre hovedoperatører med tilhørende nettverk av underoperatører. Autoreturs tre samarbeidspartnere er; Bilgjenvinning AS, Norsk GjenvinningMetall AS og Bilretur AS. Samtlige av 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.

Ny hovedoperatør med nettopplæring

Foto: Arne Hugo Elde er administrerende direktør i Bilretur AS, Autoreturs ferskeste hovedoperatør.

– Det betyr selvsagt mye for oss å komme med i Autoreturordningen, sier administrerende direktør i Bilretur AS, Arne Hugo Elde.
Sammen med Norsk Gjenvinning Metall og Bilgjenvinning AS, er selskapet hans fra i år en av hovedoperatørene for gjenvinning av biler under Autoretur-paraplyen.

Utvider kraftig
– Norges demografi og geografi gjør at det er behov for en transportstøtteløsning for å få dette systemet til å fungere optimalt. Ved denne nye avtaleinngåelsen var det derfor viktig for Bilretur å ha med så mange biloppsamlere og fragmenteringsverk som mulig, fra så store deler av landet som mulig. Da kan vi sikre et totalvolum som gjør at man både i forhold til våre fragmenteringspartnere og til Autoretur har mulighet og spillerom til å drive utvikling. Vi får også mulighet til å optimalisere logistikken og redusere klimapåvirkningen knyttet til transport.
Bilretur øker fra 2015 sin andel av tonnasjen av bilvrak fra 6 oppsamlere og 8-10 tusen tonn, til i underkant av 50 biloppsamlere og 50.000 tonn.
– Ved å være med i Autoreturordningen vil vi også lettere kunne være med på påvirke utviklingen av bransjen, bidra til å skape så gode vilkår som mulig for biloppsamlerne og få til en ytterligere profesjonalisering.

Konsentrasjon om kompetanse
Bilretur er et selskap eid av og for et stort antall frittstående selskaper med biloppsamlere.
– Bakgrunnen for dette er flere. Både et ønske om å være mest mulig uavhengig, men også å kunne dyrke frem mulighetene og fokuset på utvikling hos biloppsamlerne, forklarer Elde.
Og når vi snakker om faglige utvikling: Bilretur arbeider for tiden med å få på plass en webbasert opplæringsløsning for biloppsamlere.
– Utviklings- og opplæringstempoet kan økes ved hjelp av nettet. Ressursbruken, både økonomiske og miljømessig, kan reduseres når man ikke trenger å reise for å lære, sier Elde.

Fremtiden
Elde opplever at de nye gjenvinningskravene fra 2015 vil utfordre alle delene av verdikjeden, rapporterings-strukturene, og ikke minst nedstrømsløsningene for de ulike fraksjonene.
– En viktig brikke i dette puslespillet blir å drive utvikling knyttet til riktig rapportering av det gode arbeidet man allerede utfører, sier han.
– Samtidig har vi samarbeidsavtaler med gode fragmenteringsverk i Norge og utlandet der teknologisk utvikling for å oppnå gode materialgjenvinningsløsninger er kritisk. Kompetanse i alle leddene i verdikjeden knyttet til de kritiske faktorene for å oppnå gode resultater er viktig i dag - og det kommer til å bli enda viktigere med nye gjenvinningskrav, sier Elde.
Bilretur vil derfor fortsette å fokusere på utvikling av gode løsninger for miljøsanering og håndtering av vrakbiler hos biloppsamlerne.
– Vi tror at denne delen av prosessen fremover blir viktigere og viktigere, slik at når bilvrakene kommer til fragmenteringsverkene, skal forutgående prosesser ha klargjort bilvrakene optimalt for videre gjenvinning.
Ved å være en del av Autoreturordningen tar man også ansvar innen en betydelig samfunnsmessig oppgave knyttet til en forsvarlig ressurshåndtering og håndtering av farlige avfallsfraksjoner.
– Dere sier på hjemmesidene at dere legger vekt på kompetanse og teknologisk utvikling. Hva legger du i det? Bilretur øker sin andel av tonnasjen av bilvrak fra 6 oppsamlere og 8-10 tusen tonn til i underkant av 50 biloppsamlere og 50 000 tonn fra årsskiftet.

Vi er allerede på høyde med gjenvinningskravet for 2015

Fra i år skjerpes kravene til gjenvinning av biler til 95 prosent (målt i vekt) hvorav minimum 85 prosent skal materialgjenvinnes. Resten kan energigjenvinnes og inntil 5 prosent kan deponeres som restavfall.

Men allerede 2013-tallene viste at vi holdt en gjenvinningsgrad på 96,1 prosent. Og i fjor ble riktig nok resultatet litt lavere, 94,3 prosent, men gjenbruk/materialgjenvinning økte fra 75,5 til 79,9 prosent. Dette er positiv utvikling på vei til 85 prosent i 2015.
Resultatet er en følge av konstant produkt- og teknologiutvikling hos bilfabrikantene og den norske gjenvinningsbransjen.
Våre gode samarbeidspartnere Norsk Gjenvinning Metall AS og Bilgjenvinning AS har sammen med biloppsamlere gjort en svært viktig jobb.

Tallene 2014

Totalt ble det levert inn 149.597 kasserte kjøretøy i 2014 (156.524 i 2013), en liten nedgang. I 2014 ble cirka 11 626 tonn gjenbrukt (7,3 prosent). 116 091 tonn ble materialgjenvunnet (72,6 prosent). 23 074 tonn ble energigjenvunnet (14,4 prosent). 9 068 tonn avfall (5,7 prosent) ble behandlet gjennom returordningen.
Tungmetaller som bly, kadmium og kvikksølv blir også fjernet og sluttbehandlet på forskriftsmessig måte.

Fortsatt utfordring

Til tross for den positive utviklingen er det fortsatt for liten andel som går til materialgjenvinning. I 2014 var det 79,9 prosent. Kravet er 85 prosent, og økt materialgjenvinning forutsetter redusert energigjenvinning som må ned på 10 prosent. Ingen særnorske regler (EU's ELV-direktiv gjelder) Autoretur med samarbeidspartnere er svært opptatt av at det ikke innføres særnorske regler for gjenvinning av vrakede kjøretøyer, ikke minst fordi gjenvinning er en internasjonal virksomhet.
Tunge aktører i Europa leder den teknologiske utviklingen på feltet og legger premisser for både teknikk og metodikk.

Se på resultat, ikke hvordan det nås

Handel med fraksjoner som skal gjenvinnes, vil sannsynligvis krysse grensene i EØS-området oftere og oftere.
Autoretur ønsker derfor at myndighetenes regler bør konsentreres om å sette krav til resultatet av gjenvinningen, ikke til hvordan resultatet skal oppnås.
For ute i Europa har industrien over flere tiår testet ut ulike metoder for å nå målene til gjenvinningsgrad.
Dersom regelverket skal bestemme hvordan gjenvinningen skal foregå, vil utviklingen stoppe. Det har vi simpelthen ikke råd til, sett fra et miljøperspektiv.

Metodene

På kontinentet har forskjellige løsninger vært forsøkt.
Blant annet såkalte «omvendte bilfabrikker»: Komponenter fra vrakede kjøretøyer fjernes før de går i shredderen.
Det gjør man ikke lenger.
Ikke bare fordi en slik demonteringsmetode var svært ressurskrevende, men først og fremst fordi de nye "post-shredder" løsningene (dvs. at alle gjenvinnbare fraksjonene sorteres etter shredder) viser vel så gode sluttresultater i graden av gjenvinning.
Det finnes allerede i dag post-shredder-anlegg i Europa som oppfyller de nye kravene til 95 prosent gjenvinning.
I Norge har likevel noen av biloppsamlerne sett det formålstjenlig å demontere front- og sideglass og store plastdeler før vraket sendes videre til shredder.

Vi tar samfunnsansvaret alvorlig

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 er 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.
Autoretur har siden 2007 hatt ansvaret for innsamling og gjenvinning av kasserte kjøretøyer i Norge.

Den nye utfordringen!
Flere og fler går på strøm

De siste årene har vi hatt en kraftig økning i salget av nullutslipps-biler. Ved utgangen av 2010 var det circa 3.000 elektriske biler på norske veier. I desember 2014 var det over 41.000 elbiler i Norge. I år regner man med å passere godt over 50.000 norske elbiler. Parallelt med elbilutviklingen vilvi oppleve den samme revolusjonen for plug-in hybrid-biler. Pr desember 2014 var det 2.400 ladbare hybrider på norske veier - og det er forventet en økning med 10.000 biler i 2015. Begge disse kategoriene kjøretøy gir oss nye gjenvinningsutfordringer.

Hvordan håndterer vi el-biler?
Batterier fra tradisjonelle biler har vi i en årrekke hatt gode systemer for å håndtere. Dagens elbiler og hybrider har en helt annen type batterier og teknologi.
Høyenergi Litium-ion-batteriene fra elbiler og hybrider stiller derfor andre krav til håndtering og gjenvinning.
Når en biloppsamlingsplass får inn en elbil, tas batteriet forskriftsmessig ut av bilen. Dette må gjøres slik hver enkelt bilprodusent beskriver det. Batteriet pakkes deretter korrekt og transporteres.

Sikkerhet
Sikkerhetsaspektet rundt håndtering av litium-ion-batterier er svært viktig. Batteriene er rett og slett mye farligere enn tradisjonelle blybatterier.
Biloppsamlingsplassene som er med i Autoretur får derfor kursing og stadige oppdateringer på batterihåndtering.

Batteriretur
Når batteriet er fjernet fra den kondemnerte bilen, går det videre til batterierreturordningen der batteriene gjenvinnes:

Først blir batteriet sjekket for fysiske skader. Er det oppblåst eller har sprekker, blir det mellomlagret og sett nøyere på senere. Da må man innhente dokumentasjon fra produsenten for å demontere det riktig.
Er batteriet derimot helt, starter den omfattende jobben med å plukke fra hverandre batteriet.
En hel rekke spesialverktøy må til for å demontere et elbilbatteri. Det er også helt nødvendig med verneutstyr.
Og alle som demonterer batterier må ha lavspenningskurs.
Selve demonteringen foregår slik:
Strømførende punkter isoleres. Batterilokket fjernes, varmeutvikling måles for å sjekke cellene.

Et moderne elbilbatteri består av en rekke celler og styringselektronikk mellom modulene. Dette må tas fra hverandre.
Når batteriet er plukket fra hverandre, klargjøres modulene for transport. Pakking og transport skjer etter et strengt regelverk for farlig transport til stedet der modulene energigjenvinnes .

De øvrige batteridelene gjenvinnes på vanlig måte og sendes til gjenvinningsverkene.

Et tradisjonelt blybatteri trenger ikke denne bearbeidingen. Der går modulene direkte til gjenvinning.
Håndtering av elbilbatterier er et pågående forsknings-område for alle gjenvinningsbedriftene.

(Kilde: Batteriretur)

Ny bilpark gir enorm miljøgevinst

Fornying av bilparken er det viktigste tiltaket for å redusere utslipp fra bilparken. Eldre biler må fases ut gjennom å gjøre det billigere å kjøpe nye og sikrere biler med lave utslipp.
Gamle biler har både høyere CO2-utslipp, høyere Nox- og NO2-utslipp og dårligere trafikksikkerhet enn nye biler.

Vi må fornye bilparken
Mer enn 600.000 biler i Norge er eldre enn gjennomsnittet i Europa. I Norge er gjennomsnittsalderen på bilene 10,5 år og kjøretøyene har en gjennomsnittlig levealder på hele 19,2 år. I Europa: 8,3 års gjennomsnittsalder og cirka 14 års levealder.
Hvis vi fornyer den eldste delen av bilparken, kan det gi utslippskutt på 500.000 tonn CO2. Det vil si at utslipp fra privatbilismen i Norge blir redusert med tilnærmet 10 prosent!
Fra 2020 er målet at utslipp fra nye personbiler ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 gram CO2 per kilometer. Samtidig som grenseverdiene for lokale utslipp også skal overholdes.
Hvis vi legger til grunn en reduksjon i CO2-utslippene fra nye biler i tråd med EUs forordning: Ee gjennomsnittlig utslipp fra nye biler på 95 g/km i 2020 – vil det være lønnsomt å bytte gamle biler med nye når allerede når de er cirka ti år gamle.

Et realistisk kortsiktig mål i Norge bør være 14-15 års gjennomsnittsalder, mener Autoretur.
De totale klimautslippene fra transportsektoren må reduseres i henhold til Klimaforliket, men bør det ikke ødelegge for mobiliteten.
Bevisst bruk av avgiftssystemet er viktig for å få til dette.

Nullutslippsbiler
Ved utgangen av 2014 var det over 40.000 registrerte elbiler i landet. Titalls milliarder har vært investert i å utvikle lavutslipps- teknologi, som hel- og delelektriske biler, hydrogen og gass.
Fordi ny teknologi er kostbar å utvikle, vil nullutslippsbiler være dyrere enn biler med forbrenningsmotorer i en innledende fase. Det er derfor viktig at myndighetene bruker avgiftssystemet aktivt for å fase inn slike biler raskt, slik det er gjort med elbilen.
Norge har den høyeste andelen av nullutslippsbiler i verden. Det viser at miljø- og avgiftspolitikken fungerer.

Reduserte avgifter øker trafikksikkerhet
I tillegg til miljøaspektet i nye biler, kommer også sikkerheten. Avgiftssystemet må stimulere til at bilparken blir så trafikksikker som mulig.
Også her er fornying av bilparken det viktigste tiltaket for å redusere antall drepte og hardt skadde på norske veier.
Bilavgiftene må brukes for å fremme visjonen om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade (nullvisjonen).

Nye biler = færre ulykker
I 1970 omkom 560 personer i veitrafikkulykker i Norge. Det er det høyeste tallet som er registrert. I 2012 omkom 154 i trafikken. Dette til tross for at antall biler og antall kjørte kilometer er mangedoblet i siden 1970.
Det er bred enighet om at bedre sikkerhetsutstyr i bilene har hovedæren for nedgangen i dødsulykker og personskader på veiene.

Det svenske forsikringsselskapet Folksam har beregnet at antallet døde og invalidiserte i trafikken ville ha falt med 30 prosent dersom alle hadde kjørt biler med høyeste sikkerhetsklasse. Tallene er trolig direkte overførbare til norske forhold.

Når vi også vet at verdens bilfabrikanter bruker milliarder av kroner i året på å forbedre sikkerheten i nye biler, blir sikkerhetsargumentet enda tydeligere.

Høye avgifter bremser fornyingen
Norge har sammen med Danmark den høyeste engangsavgiften (kjøpsavgiften) på nye biler i Europa.
Høye nybilpriser er den viktigste årsaken til at Norge både har den eldste bilparken og den høyeste gjennomsnittlige levealderen per bil i Vest-Europa. Og dermed direkte årsak til unødvendig høye utslipp og unødvendig usikre kjøretøy.
Det er derfor viktig med et avgiftsregime som bidrar til en nyere bilpark i Norge.

TOLL CUSTOMS

Øk vrakpanten!
Høyere vrakpant har resultert i en kraftig økning i innlevering av vrakede biler.
Fra 1. januar år 2013 økte vrakpanten til kr 2.500 kroner.
Fra 1. juli samme år ble summen oppjustert til 3.000 kroner.
Allerede I første kvartal 2013 kunne vi se en markant effekt av tiltaket. Det ble levert inn 18,7 prosent flere vrakede kjøretøyer på landsbasis, sammenliknet med tidligere år.
I 2014 fortsetter folk å levere inn biler til gjenvinning, og nådde nesten rekordnivået i 2013.
Det er hevet over enhver tvil at vrakpanten er et svært effektivt virkemiddel for å få gamle og usikre biler ut av trafikken og naturen.

Autoretur anbefaler en økning i vrakpanten på 500 kroner til 3.500 kroner for å stimulere fornyingen av bilparken.
Men på sikt bør vrakpanten økes til minimum 5.000 kroner for å få en tilstrekkelig utskifting og utfasing av gamle biler.

Norges største biloppsamlingsplass, gammel, stor og moderne

Norges største: Knoks i Sandnes er Norges største biloppsamlingsplass. I fjor gikk det 6.590 biler gjennom anlegget. Også deler: Knoks her en todelt bedriftsmodell: Både med bildeler og biloppsamling.

Norges største biloppsamlingsplass, Knoks Bildeler i Sandnes, feirer 60 år i år. Dette er en bedrift som sier den har «stålkontroll» på både farlig avfall og den rivende utviklingen i bransjen.

– I 2014 vraket vi 6.590 biler. Med det er vi Norges største mottaksplass av kasserte kjøretøy, forteller Siri Sveinsvoll, økonomi- og HMS-K-leder hos Knoks Bildeler i Sandnes. Men historien starter tidligere. Mye tidligere.

Vrakpanten endret mye

– Mye har endret seg siden bedriften ble etablert i 1955, sier Sveinsvoll.

– Den største overgangen for bedriften og bransjen var da vrakpantordningen ble innført i 1978. Fra å håndtere cirka 300 biler i 1977, tok vi i mot cirka 3.000 biler i 1978. Det første til ventelister på inntil seks måneder for å få levert vrakbiler hos oss.

Hele maskinparken måtte fornyes og logistikken måtte legges dramatisk om for å tilpasse bedriften det nye systemet. Men det gikk bra, forteller hun.

Sveinsvoll er tredje generasjon «Knoks». Hun har vokst opp i bedriften og hatt bransjespørsmål som naturlig samtaletema rundt middagsbordet.

Likevel valgte hun å jobbe mange år utenfor familiebedriften og bransjen. Hun arbeidet som controller og financial analyst i flyvedlikeholdsbransjen før hun valgte å begynne å jobbe «hjemme».

– Og her stortrives jeg. I tillegg til jobben hos Knoks sitter jeg i styret i den europeiske paraplyorganisasjonen EGARA (European Group of Automotive Recycling Associations) og jobber der med rammebetingelser for bransjen på EU-nivå.

Todelt bedrift

Knoks har to produktlinjer. Den ene: gjenbruk av brukte bildeler til profesjonelle verksteder og private kunder.

– For å ha et attraktivt lager kjøper vi inn nyere skadebiler fra forsikringsselskaper, og delelageret vårt består av et stort spekter av deler til alle bilmerker og modeller, helt opp til årets modell, sier Sveinsvoll.

Det andre beinet hos Knoks: mottaks- og behandlingsanlegg for kasserte kjøretøy.

– Vi omsetter for 23 millioner kroner og har en robust økonomi, sier Sveinsvoll.

Isosertifisert i 2004

– I 2004 valgte vi å sertifisere miljøstyringssystemet vårt etter ISO 14001-standard.

Som en viktig del av ISO sertifiseringen setter vi oss årlige mål for å forbedre og videreutvikle bedriften.

Våre medarbeidere som jobber med miljøbehandling av bilene er spesialister på riktig behandling, forklarer Sveinsvoll.

– Vi hevder vi har «stålkontroll» på riktig behandling og kontroll av farlig avfall. Det siste halve året har vi hatt tilsyn/kontroll av flere eksterne aktører. Branntilsyn fra Brannvesen, internkontroll som vi har valgt å la et eksternt selskap utføre, årlig sertifisering av ISO 14001 systemet utført av Teknologisk Institutt, Arbeidstilsynet, og nå sist kontroll fra Fylkesmannen.

Alle har konkludert med null avvik, sier Sveinsvoll og legger til et smiletegn.

De nye bilene …

– Utviklingen i bransjen og strengere krav til miljø har skjedd gradvis uten å by på problemer for å tilpasse oss mens vi utvikler oss sammen med endringene.

Men dagens utfordring er de «nye» bilene – mange elektroniske komponenter og ikke minst: alle elbilene som er kommet på markedet.

Men sammen med en flott gjeng profesjonelle medarbeidere er vi klar for disse, og nye utfordringer som vil komme i fremtiden. Skolering av medarbeiderne for å møte de utfordringene vi vil møte med elbiler og andre avanserte kjøretøy er en av de viktige sakene vi skal jobbe med.

– Hva betyr dere for dere at dere er med i Autoretur?

– Det betyr at vi er en del av et landsdekkende system for håndtering av kasserte kjøretøy. Avtalen om en økonomisk minsteprisgaranti fra Autoretur dersom råvaremarkedet kollapser er viktig for oss.

Vi forventer også at Autoretur bidrar med å skaffe oss den kunnskapen som skal til for å håndtere morgendagens kjøretøyer, sier Sveinsvoll.

Siri Sveinsvoll er økonomi- og HMS-K-leder hos Knoks Bildeler i Sandnes. Hun er tredje generasjon i den seksti år gamle bedriften.

KNOKS BILDELER A·S