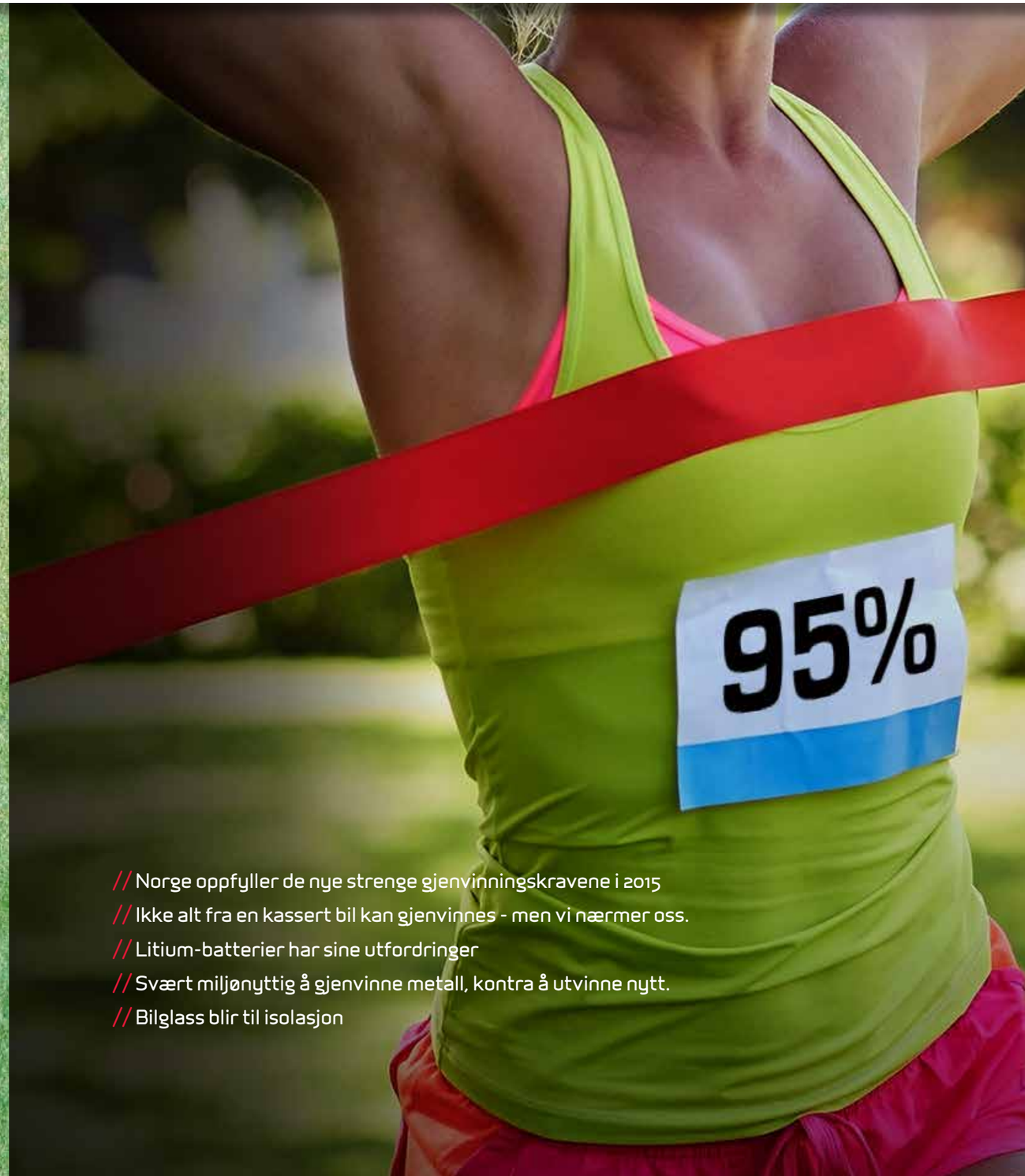
autoretur

Miljørapport 2015

Autoretur AS
Økernveien 99
0579 Oslo
firmapost@autoretur.no
www.autoretur.no

Denne trykksaken tilfredstiller kravene om miljømerket SVANEN



// Norge oppfyller de nye strenge gjenvinningskravene i 2015
// Ikke alt fra en kassert bil kan gjenvinnes - men vi nærmer oss.
// Litium-batterier har sine utfordringer
// Svært miljønyttig å gjenvinne metall, kontra å utvinne nytt.
// Bilglass blir til isolasjon

INNHOLD

// Norge oppfyller de nye strenge gjenvinningskravene i 2015
// Ikke alt fra en kassert bil kan gjenvinnes - men vi nærmer oss.
// Litium-batterier har sine utfordringer
// Svært miljønyttig å gjenvinne metall, kontra å utvinne nytt.
// Bilglass blir til isolasjon
// Dette er Autoretur AS

Resultat og Balanse: periode: 2015

Resultatrapport

Sum driftsinntekter	9.427.657,-
Sum lønnskostnader	2.392.771,-
Sum annen driftskostnad	3.379.478,-
Sum driftskostnader	45.114.600,-
Driftsresultat	-35.686.943,-
Sum annen renteinntekt	3.599.366,-
Ordinært resultat før skatt	-32.087.576,-

Balanse:

EIENDELER:	
Sum anleggsmidler	373.394,-
Sum fordringer	3.666.665,-
SUM EIENDELER	117.459.736,-
EGENKAPITAL OG GJELD:	
Sum innskutt egenkapital	100.000,-
Sum egenkapital	107.514.045,-
Sum leverandørgjeld	7.338.901,-
Sum skyldige offentlige avgifter	145.128,-
Annen kortsiktig gjeld	2.461.663,-
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	117.459.736,-

GJENVINNINGSKRAV OG FREMTIDIG INNSAMLING

I fjorårets leder omtalte jeg de nye og strengere kravene til gjenvinning som trådte i kraft fra 01.01.2015. Før denne datoen var kravet at 85 % av bilens vekt skulle gjenvinnes. Dette var i seg selv krevende. Etter nevnte tidspunkt ble kravet hevet til 95 %, hvorav bare inntil 10 % kan energigjenvinnes. Det var stor spenning knyttet til om våre operatører ville klare å tilfredsstille disse kravene.

Bjørn Borg,
Styreleder i Autoretur AS

Når vi nå gjennomgår de foreløpige innrapporterte tallene, ser det ut som kravene blir oppfylt. Det er i tilfelle en stor seier og en fjær i hatten for operatørene!

Men suksess på ett område avløses ofte av problemer på andre. I løpet av 2015 har stålprisene vært sterkt synkende. Det betyr at Autoretur i henhold til inngåtte avtaler har subsidiert godtgjørelsen til biloppsamlerne, som jo i stor grad lever av prisen på stålet i bilene. Dette er en ordning som ble innført en del år tilbake for å gi oppsamlerne en viss økonomisk trygghet, slik at vi i Norge kan ha et godt landsdekkende innsamlingssystem også i trange tider.

Men for Autoretur er dette kostbart. Underdekningen må betales gjennom gebyrene som innkreves fra bilimportørene. For å få økonomien til å henge sammen har det vært nødvendig å sette opp gebyret fra kr 50 til kr 300 pr bil, med virkning fra 01.01.2016. Dermed blir det enda viktigere enn før at alle importører er med og bidrar til at systemet virker. Men slik er det dessverre ikke.

Det har tidligere vært mulig å inngå avtale med Tolldirektoratet om innkreving av gebyret i forbindelse med at bilen importeres.
Denne ordningen er nå sagt opp av direktoratet i forbindelse med at ansvaret for særavgifter er overtatt av Skattetaten. Tolldirektoratet ser da ingen mulighet for å opprettholde avtalene. For Autoretur slår dette særlig uheldig ut. De øvrige returselskaper synes å kunne løse problemet ved at man får nødvendige opplysninger om importen fra SSB, for å kunne fakturere importørene direkte.

Direkte fakturering går greit også for Autoretur overfor de store, seriøse aktørene. Men særlig for biler som importeres privat vil ikke dette fungere. Skal Aturoetur få opplysninger fra SSB må nemlig den enkelte importør først samtykke i at opplysningene gis. Og når opplysningene så mottas fra SSB, skal faktura på kr 300 sendes hver enkelt privatimportør og det skal følges opp at de faktisk betaler.

Styret i Autoretur AS i 2015

Fra venstre Øystein Herland, adm direktør Volvo Car Norway AS, Anders Henni, daglig leder Honda Motor Europe Ltd., Bjørn Borg, advokat og styreleder Autoretur AS, Erik Andresen, direktør Autoretur AS, Torstein Rudihagen, rådgiver.

Privatimporten alene utgjorde i fjor 21.753 biler.
Det sier seg selv at det blir umulig for Autoretur å innhente samtykke fra, fakturere og følge opp at hver enkelt av de 21.753 importørene betaler kr 300.
I sum utgjør dette alene gebyrer for mer enn kr 5,5 mill, et betydelig beløp for returselskapet.

De importører (både private og andre) som ikke betaler gebyr er ikke med i Autoretur og er dermed ikke dekket av noen returordning. Autoretur har ikke noe ansvar for innsamling, miljøsanering og gjenvinning av det volumet dette representerer. Så langt har vi likevel tatt ansvar for alle kasserte kjøretøyer, uavhengig av om gebyrer har vært betalt eller ikke. Men det vil vi bare kunne gjøre så lenge de øvrige importørene aksepterer å betale også for de som ikke bidrar. Det har gått bra så lenge gebyret har vært lite. Men skal vi i fremtiden ha et bærekraftig innsamlingssystem, må disse hullene tettes.

Autoretur har tatt opp problemstillingen med Miljødirektoratet som har tatt tak i saken. I brev av 21.01.2016 til Miljødepartementet har Miljødirektoratet foreslått et tillegg i reglene om førstegangsregistrering som sikrer at registrering skal være betinget av at det fremlegges bevis for medlemskap i godkjent returselskap. Departementet er bedt om å ta dette opp med Samferdselsdepartementet for videre behandling. Dette er en veldig enkel og billig måte å løse problemet på. Det vil sikre fortsatt full innsamling, miljøsanering og gjenvinning av alle kasserte kjøretøyer i hele landet, og hindre at de i stedet dukker opp i naturen eller andre uønskede steder. Myndighetene har selv, i samsvar med forpliktelsene i EØS-avtalen, igangsatt ordningen med returselskap for kasserte kjøretøyer, og det er da ikke urimelig at returselskapet gis verktøy som er tjenlige for å gjennomføre oppgaven på en god måte.

VI KLARTE DET! Norge oppfyller de nye strenge gjenvinningskravene i 2015

Myndighetene i Norge og EUs krav til gjenvinningsgrad* fra kasserte kjøretøy ble økt fra 85 til 95 prosent i 2015.

Allerede første året med ny krav, klarte Autoretur og de tre hovedoperatørene, Norsk Gjenvinning Metall AS, Bilgjenvinning AS og Bilretur AS å nå et gjenvinningsresultat på 96,7 prosent!

Materialgjenvinning** (inkludert ombruk) økte kraftig fra 79,8 prosent i 2014 til 85,2 prosent i 2015.

Energigjenvinning, det vil si å brenne fluff og utnytte varmen som ny energi, har gått ned. I fjor var energigjenvinningen på 11,5 prosent, i 2014 ble 14,4 prosent av de kasserte kjøretøy energigjenvunnet.

Mengden materialrester som går til deponi har gått ned. I 2014 ble 6,2 prosent deponert, i 2015 var det bare 3,3 prosent av bilens materialer som ikke ble utnyttet.

Hvorfor så bra?

– Den korte forklaringen på de gode tallene, er at de tre hovedoperatørene har blitt flinkere til å gjenvinne enda mer materiale, sier Harald A. Damhaug i konsulentselskapet; Albaran AS, mannen som har ansvaret for tallene og tellingene.

– Det største bidraget til at vi klarer gjenvinningskravet fra myndighetene, er at hovedoperatørene har blitt flinkere til å gjenvinne fraksjoner som plast og glass fra fluffen***. De har også greid å ta ut mer ikke-magnetisk metall, sier han.

---

* *Gjenvinningsgraden = Prosentandel av bilens vekt som gjenvinnes. Et EU-direktiv, ELV, setter kravene*

** *Materialgjenvinning = Materialer som for eksempel blir smeltet om og brukt til nye nytt + ombruk, gjenbruk av deler*

*** *Fluff = Det siste reststoffet i gjenvinningsprosessen*

Ikke alt fra en kassert bil kan gjenvinnes - men vi nærmer oss.

Nye metoder
Men det er også andre årsaker. Gjenvinningsbransjen er i dag en høyteknologisk bransje som stadig finner nye, kreative metoder for å gjenvinne, eller gjenbruke stadig mer av restmaterialene fra kjøretøyene. Damhaug nevner et eksempel som også har spilt en rolle for Autoreturs resultater.

– I Tyskland og Sverige, der mye av fluffen bearbeides, er de flinke til å ta ut materialer fra asken. En annen ting man får godkjent som materialgjenvinning er å ta ut ikke-miljøfarlig fraksjoner av asken. Det kan man bruke til noe som kalles backfilling. I Rühr-området er det mange kullgruver som er tomme for kull. Materiale fra fluff, backfilling, kan man bruke til å fylle igjen gruvene slik at de kommer tilbake til opprinnelige tilstand.

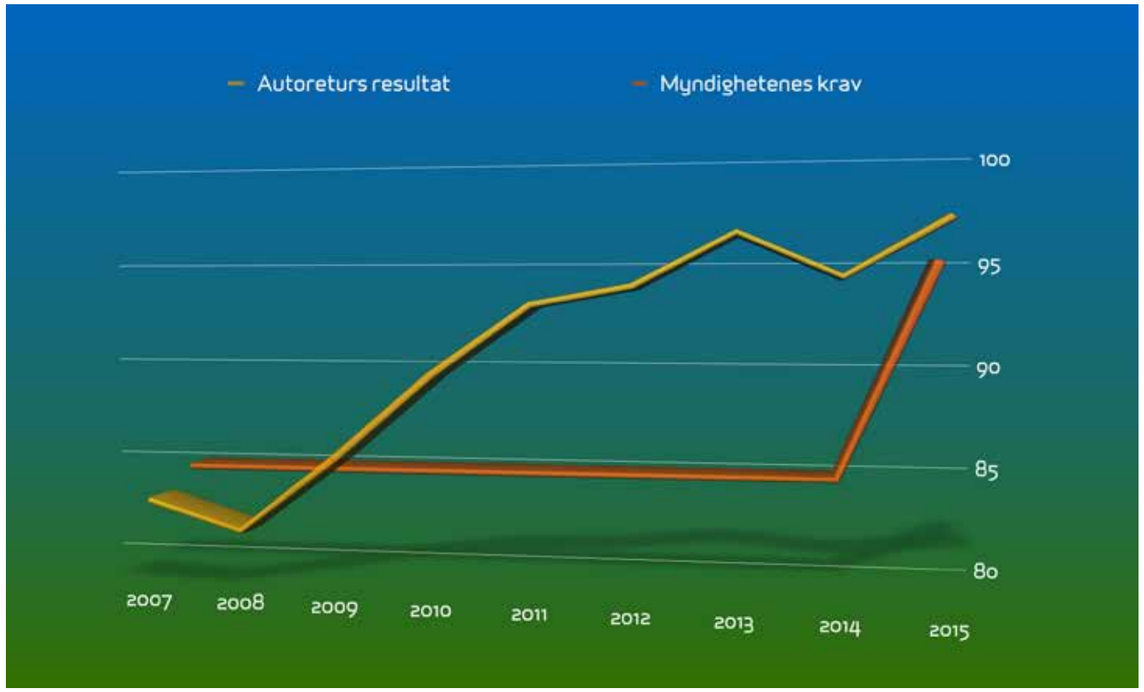
– 2015 ga det beste resultatet for gjenvinning av kasserte kjøretøy i Norge. Direktør i Autoretur AS, Erik Andresen skryter av hovedoperatørenes jobb for å nå myndighetenes krav.

– Uten den iherdige innsatsen fra Norsk Gjenvinning Metall AS, Bilretur AS og Bilgjenvinning AS for å gjenvinne enda mer av av bilene, ville vi ikke kommet i mål. Nå er vi over myndighetenes og EU´s krav til gjenvinningsgrad og materialgjenvinning.

Tallene i tonn
I hele 2015 ble det gjenvunnet 177.500 tonn kjøretøy.

Av dette ble det gjenvunnet 140.700 tonn materialer.
- 10.500 tonn ble gjenbrukt.
- 20.500 tonn ble eneriggjenvunnet.
- 5.800 tonn av totalt 177.500 tonn ble deponert.

Det gikk totalt 145.080 kjøretøy gjennom Autoreturs systemer i 2015. ■



Historisk utvikling av gjenvinningsgrad/resultater pr. år fra 2007 til 2015

Etter at bilen er levert, sanert for farlig avfall, presset og sendt gjennom en shredder (fragmenteringsverk), ender vi opp med fraksjoner som selges direkte eller sendes til spesialiserte sorteringsanlegg som separerer fraksjonene i råstoff som jern, plast, glass, metaller og materiale egnet for energigjenvinning.

Innholdet i disse fraksjonene, avhenger av hvilken innstilling fragmenteringsverket har på selve shredder-uniten og det lokale separeringsanlegg.

Teknologiske nyvinninger

I 2015 fikk Autoretur sitt beste gjenvinningsresultat noensinne. Den økte gjenvinningsgraden, de siste prosentene, tilskrives i stor grad behandlingen av fraksjonene fra shredderne.

En av dem som har bidratt til resultatet, Bilgjenvinning AS, har Stena Recycling AS som en av sine partnere på fragmentering.

Detaljer gir miljøgevinst

Stena Recycling AS sender sine fraksjoner fra Bilgjenvinning til et separeringsanlegg i Europa. Stenas fraksjoner er ikke nødvendigvis synonyme med de fraksjonene som kommer fra de andre shredderne.

De ønsker ikke å fortelle om detaljer i selve prosessen rundt fragmentering og separeringer - det er konkurranseutsatte bedriftshemmeligheter.

Likevel kan vi med sikkerhet si at teknologien de besitter er i stand til å skille ut metaller og forskjellige plasttyper fra restavfallet som tidligere ble energigjenvunnet eller gikk til deponering.

Åpner avansert separasjonsanlegg

I løpet av året er Stena Metall-konsernet klar med et avansert separasjonsanlegg i Halmstad i Sverige. Anlegget er konsernets største produksjonsinvestering noensinne.

Hvorfor?

For å kunne gjenvinne enda mer råvarer fra blant annet elektronikk og biler.

– Kassert elektronikk og kvernede kjøretøy mates inn i den ene enden av anlegget. I den andre kommer det ut høykvalitets materialfraksjoner som metaller, plast og brennstoff som kan leveres som råstoff til smelteverk, stålverk, plastindustri og energianlegg, skriver selskapet i en pressemelding.

Stena Nordic Recycling Center, som det skal hete, blir et av de mest moderne gjenvinningsanleggene i Europa. Halmstad er valgt som beliggenhet for å nå hele Norden. ■

Litium-batterier har sine utfordringer

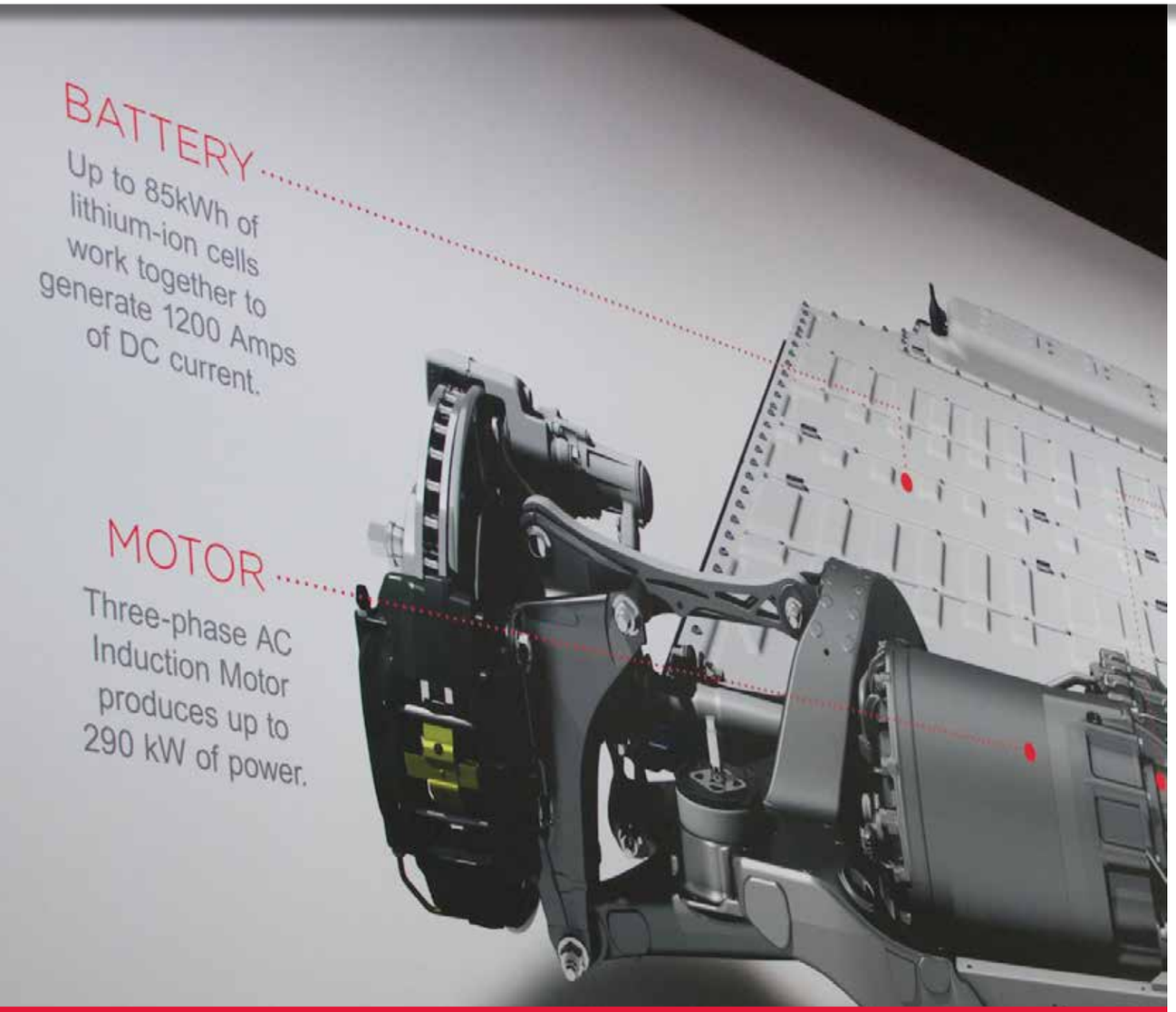


Foto: Windell Oskay

Derfor kjører Würth Norges kursavdeling; Bilbransjens kurs og kompetansesenter (BKK), opplæring i batterihåndtering for hele bilbransjen.

– For rundt to år siden begynte vi å få forespørsler fra bilbransjen om kursing på håndtering av El-/hybridkjøretøy (høyeffektsbatterier). Vi synes det var naturlig å henge seg på, sier gruppeleder hos BKK, Petter Nilsen.

Han forteller at det startet med at merkeverkstedene fikk opplæring kun på sine bilmodeller. De stilte krav til sine mekanikere/selgere om kursing. Så fortsatte det til andre deler av bransjen. Til biloppsamlere, andre verksteder mekanisk og karosseri samt brannetaten og bilbergere. Noen kurs er direkte til bedrifter, andre kurs er åpne for alle.

Gruppeleder; Petter Nilsen i Bilbransjens kurs og kompetansesenter (BKK), har i over to år, kurset biloppsamlingsplassene i Norge, i håndtering av litium-batterier. Foto: Würth

Spesialverktøy

Würth, som er en kjent verktøyleverandør til bilbransjen, så altså behovet for å lage kurs i batterihåndtering. Og veien fra verktøy til elbil-batterier er ikke lang.

– Det hender at folk tenker de skal på salgskurs hos Würth, men BKK er en nøytral instans som driver med kurs for bil-, båt- og landbruksbransjen, sier Nilsen.

For det første er mange hos BKK fra den nedlagte Kjøretøy avdelingen hos Teknologisk institutt, som hadde mange bilspesialister. For det andre er det viktig for BKK å kunne gi kunnskap til alle i bransjen.

– Når kundene etterspør kunnskap, er det viktig å kunne stille med den, sier Nilsen.

For det tredje trengs det egnet isolert verktøy for å jobbe med høyspentanlegget på hybrid- og elbiler.

–Man må ha egnede multinorm-klær, vernesko som er antistatisk, høyspentisolerte hansker, multimeter og mye annet. Noen krever at det brukes merkebånd for å sette sikkerhetssone rundt batteribilen. Det er spesialverktøy som er mye det samme som en høyspentelektriker bruker, sier Nilsen.

Andre utfordringer med litium-batterier?

– Det er strøm og spenning nok fra batteriene på el- og hybridbiler til å ta livet av folk, sier Nilsen.

– Biloppsamlingsplassen er det første farlige punktet i gjenvinningen av batteriet: Når høyspentsystemet skal demonteres. Vi unngår mange av faremomentene ved å kurse folk, sier han.

Allerede nå kommer det inn biler til biloppsamlerne med litiumbatterier. Når en elbil eller hybrid krasjer, må batteriet håndteres riktig. For snart 20 år siden kom de første hybridene på markedet. Noen av dem blir nå gjenvunnet. Prius, for eksempel, er en hybridbil med høyeffektsbatteri (Nickel metall hydrid.)

AC-anlegget

Mange glemmer at klimaanlegget i en el-hybridbil går på elektrisk strøm. I konvensjonelle biler drives kompressor av forbrenningsmotoren. Her ligger det noen faremomenter. Oljen man bruker til smøring i elektrisk drevne AC-anlegg er svært sensitiv, og skal ikke lede strøm.

– Bruker du bare én prosent feil olje, kan det gå galt: Et klimaanlegg i en elektrisk bil, kan gjerne bruke 400 volt, sier Nilsen.

Batteribrann

Et annet problem med biler som har litiumbatterier er brannfare.

– Hvis det tar fyr, er det ikke lett å slukke det. På kursene anbefaler vi heller at man plasserer bilene på egnede steder hvor de kan brenne fritt uten at brannen sprer seg til gjenstander i nærheten. Det er tilnærmet umulig å slukke brann i et litiumbatteri, sier han.

BKK holder altså kurs med brannmenn om batteri, varme arbeider og brannfare.

Würth er et familieselskap med nesten 70.000 ansatte i 80 land, fordelt på 417 selskaper.

Würth Norge AS ble startet i 1973 og har i dag 601 ansatte. De startet med opplæring i 1992. Først internt, så eksternt.

– For tre år siden bygde vi på 1.300 kvadratmeter kompetansesenter for å øke kursvirksomheten mer, sier Petter Nilsen. ■

Metallgjenvinning sparer samfunnet for 95 prosent energi

Ved å benytte skrapmetall som råstoff i produksjon av nytt metall, sparer samfunnet 95% energi sammenlignet med produksjon basert på jomfruelig materiale.

Statistisk Sentralbyrå har beregnet at det årlig oppstår 1.1 mill tonn metallskrap og om lag 800.000 tonn gjenvinnes. Av dette er 700.000 tonn jern og stål.

I fjor gikk det 145.080 vrakbiler gjennom hoved-operatørenes systemer. Mesteparten av metallet fra bilene ble sortert i Norge av Autoreturs hovedoperatører og solgt videre som råmateriale.

Gammelt metall
Klimanytten ved gjenvinning av for eksempel stål, regnes til mellom 1 og 1,3 tonn CO₂ per tonn hos gjenvinnings-stasjonene i Sverige. Det er sammenlignbare tall med bilgjenvinningstallene i Norge.

Gjenvinning av 800.000 tonn jern og stål tilsvarer dermed en klimanytte på 920.000 tonn CO₂.
Det betyr at hvis vi samler og gjenvinner ett prosentpoeng mer metall, sparer vi samfunnet for over 1.000 tonn CO₂. Derfor bør det være verdt å se på tiltak som kan øke innsamlingsgraden ytterligere.
På toppen av de 1.000 tonnene med klimagass, kommer miljøbesparelsen fra forurensingen gamle bilvraket ville gitt hvis de ble kassert på ulovlig vis.

Kort sagt: Det er svært miljønyttig å gjenvinne metall, kontra å utvinne nytt.

Stål
Mange norske aktører utnytter gjenvunnet metall.
Og handelen med metall i verdensmarkedet er omfattende: Omtrent 12 prosent av metallet som gjenvinnes stammer i fra bilvrak.

Skrapmetallet som gjenvinnes i Autoretur-systemet benyttes som råstoff i produksjon av nytt metall.

Tyrkia er store på produksjon av armeringsnett og 95 prosent av det som produseres kommer i fra skrapjern.
I Norge benyttes mye metall til å lage kumgods, rørdeler med mer. I Kina lages det mye spunt og kumgods.

Andre metaller
For eksempel brukes kobbergranulat benyttes til alt fra nytt kobber til næringsmidler. Aluminium smeltes om til nye aluminiumsprodukter som hjulkapsler, sykler, staver og mye mer.

Det er også viktig å nevne edle metaller, som er mangelvare i verden og gjenvinnes til nye produkter innenfor for eksempel elektronikkindustrien.

Urenheter en utfordring
Foruten miljøbesparelsen ved å gjenvinne metall, kan det vært vanskelig å si hva det koster i krone å øre å gjenvinne brukt metall. Det avhenger helt om hvor mye forurensing det er i metallet. Jerbaneskinner i rent metall koster for eksempel mindre enn et bilvrak som inneholder mange urenheter og krever mer bearbeiding.

Men metaller som stål, er blant materialene som kan bli resirkulert hyppig uten at det mister kvalitet eller styrke. Utfordringen er å sikre at det er rent nok. Urenheter i metallet vil svekke både styrke og kvalitet.

Andre fordeler
Fordelene med å gjenvinne metall er åpenbare: Vi sparer energi, senker luft- og vannforurensing, reduserer utslipp og tar vare på naturressurser ved å utnytte materialene maksimalt i sin levetid.

Verdien av den mangefassetterte, nasjonale gjenvinnings-industrien, alle arbeidsplassene og verdiene den repre-senterer, skal heller ikke underslås i denne sammenheng. ■

Kilder:
- «Climate Benefits of Material Recycling» (University of Gävle, 2015)
- «Fakta om gjenvinningsindustrien i Norge» (Norsk Industri, 2013)
- «Klimanytte av gjenvinning» (Norsk Industri, 2007)
- «Climate Benefits of Material Recycling» (Nordic Council of Ministers, 2015)
- Autoreturs arkiver

Bilglass blir til isolasjon

NOE HELT NYTT
Fagsjef glass hos Norsk Gjenvinning (NG) på Øra, Ronny Andresen, viser Autoreturs direktør Erik Andresen rundt på anlegget utenfor Fredrikstad, der NG i disse dager lager isolasjonsråstoff av rutene i kasserte biler.

Norsk Gjenvinning Metall (NG) i Fredrikstad ville gjøre noe med alt glasset de resirkulerer fra biler og hus. Løsningen var bare noen mil unna.

Glava isolasjon i Askim har konstant behov for råvarer til sine velkjente gule isolasjonsprdukter. De trenger glass. Store mengder glass.

– Vi fant ut at bilglass er meget rent glass, sier Fagsjef Glass ved Norsk Gjenvinning, Ronny Andresen.

– Knuste bilruter går rett til produksjon av glassull.

Andresen og Norsk Gjenvinning satte i gang å teste. Hvordan får vi glasset mest effektivt ut av bilene. Kunne de bruke alt glasset i bilen? Hva slags produkt trenger Glava?

Enkle verktøy

Første steg var å finne løsninger på å få glasset ut av bilene. Etter at bilene går gjennom den vanlige miljø-saneringen, farlig avfall og væsker tappes fra den kasserte bilen, ville bilen vanligvis presses flat og sendes til et fragmenteringsverk.

På Øra ville de forsøke å få ut glasset så raskt og helt som mulig. Løsningen fant de i en enkel gass-sag. På bare noen få minutter er frontruta fjernet fra kjøretøyet, uten skarpe kanter.

For å få ut sidevinduene prøver NG ut en oppsamlings-slede. Kjører den under bilen og knuser ut glasset. Bitene faller i en kurv, ferdig til videre prosessering.

Solmodnet råstoff

Mye bilglass er laminert. Det vil si at det er lagvis bygd opp, med lim og plasmateriale mellom.

For å få ut plasten, lar NG rutene ligge til modning i sola.

– Etter en stund er de solmodnet og klare for knuseren vår sammen med annet glass vi resirkulerer, sier Andresen.

I glassknuseren separeres først plasten fra glasset før det går gjennom flere knuseprosesser. Til slutt holder glasspulveret den kvaliteten som Glava ønsker og det kjøres som råvare til smelteovnene på Askim.

– Sparer miljøet

–Vi synes dette er et veldig spennende og miljøriktig prosjekt som flere burde hive seg på, sier direktør i Autoretur AS, Erik Andresen.

– Det er ikke store mengder ekstra verktøy og tid man trenger for å ta ut glassene av bilene. Glassgjenvinningen kan også bidra mye til myndighetenes krav om material-gjenvinning. Det er første gang i Norge at glassgjenvinning gjøres så enkelt og direkte. En fin, miljøvennlig prosess, sier han.

Kortreist

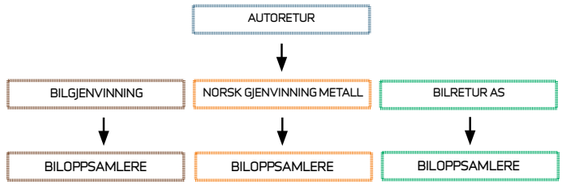
NG er fortsatt på prøvestadiet, men leverer allerede fast store mengder glassråvare til Glava på Askim, bare noen mil unna det store anlegget på Øra.

Og som kjent selger Glava bare til det norske markedet. Det betyr at bilrutene som gjenvinnes på Øra helt sikkert havner i veggen eller taket på en norsk bygning.

NG bygde glassknuseverket sitt i 2014. Da var det i all hovedsak glass fra bygninger som gikk gjennom anlegget: Vindusruter, isolerglass med farlig avfall i tetningslistene (PCB og klorparafiner). ■

Fakta:
- Glass utgjør 2-3 prosent av bilens vekt
- Glasset som gjenvinnes, kan utgjøre opp til 1,5 prosent av bilens vekt.
- I 2014 gikk det 6.200 tonn glass gjennom glassknuseren på Øra. Cirka 150 tonn av det var bilglass.
- Glava har hele tiden måtte importere råstoff til isolasjonsproduksjonen sin.

Dette er Autoretur AS



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 hoved-operatører med tilhørende nettverk av underoperatører. Autoreturs tre samarbeidspartnere er Bilgjenvinning AS, Norsk GjenvinningMetall AS og Bilretur AS. Våre samarbeids-partnere 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.

Bilgjenvinning AS ble stiftet 15. august 2006. Selskapets for-mål 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 Tei-gen har kompetanse innenfor behandling av metaller. Våren 2006 inngikk Bilgjenvinning en avtale med Autoretur AS på vegne av bilimportørene i Norge, om innsamling av utrang-erte 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.

Norsk Gjenvinning Metall AS (tidligere Veolia Miljø Metall AS) er en av hovedoperatørene for Autoretur AS siden 18. mai 2009. Norsk Gjenvinning-konsernet drifter over 90 lokasjoner i Norge og håndterte årlig over 1,5 millioner tonn avfall.

Norsk Gjenvinning Metall fremstår i dag som landets ledende aktør innenfor innsamling og behandling av stål, metall, EE-avfall og kabler. Som en del av dette har selska-pet to shredderanlegg for fragmentering av biler i Norge. Disse behandler 55 000 biler i året. Norsk Gjenvinning Metall har også eierskap i fem bildemonteringsselskaper, hvor det foretas miljøsanering av kasserte biler.

Norsk Gjenvinning-konsernet eies av det skandinaviske investeringsselskapet Altor. Fra sommeren 2011 inngår også Veidekke Gjenvinning AS med datterselskaper Wilhelmsen & Sønner, Humlekjær & Ødegaard, Tomwil Miljø og Norvest Gjenvinning i konsernet.

Bilretur AS Bilretur AS ble etablert i 2005 av en rekke biloppsamlere, og selskapet er fortsatt eid av et 70-talls biloppsamlere over hele landet. Selskapet har fra 1.1.2015 inngått ny 5-årsavtale som en av Norges Hovedoperatører innen innsamling og gjenvinning av kasserte kjøretøyer med Autoretur AS.

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

Bilretur økte 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.

Bilretur visjon er å bli Norges ledende og mest fremtids-rettede hovedoperatør for gjenvinning av kasserte kjøretøy.