



AUORETUR
Bilbransjens eget returselskap

INNSAMLING OG GJENVINNING AV KASSERTE KJØRETØY

ÅRSRAPPORT FOR 2025

Oslo 13. april 2026

Autoreturs årsrapport 2025 – Innsamling og gjenvinning av kasserte kjøretøy

Formål:

Årsrapporten redegjør for og dokumenterer driftsresultat for Autoreturs returordning i 2025 overfor Miljødirektoratet. Resultatet er sammenholdt med de vilkår som gjelder for Autoreturs godkjenning som returselskap og bestemmelser i avfallsforskriften, herunder krav om materialgjennvinningsgrad på minst 85 % og total gjennvinningsgrad på minst 95 %.

Kilder til årsrapporten er:

- Mottaksmengder fra tilsluttede fragmenteringsanlegg
- Miljøsaneringsmengder fra Autoreturs nettverk av biloppsamlingsplasser
- Utdypende beskrivelser fra Autoreturs tre hovedoperatører, herunder redegjørelse for behandlings-/sorteringsmetoder for oppnådd material- og gjennvinningsgrad
- Opplysninger fra Bilimportørenes Landsforening og deltakende importører
- Import- og bilbestandsdata fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)
- VrakSys-/AutoSys-data fra Skatteetaten og Veidirektoratet - bearbeidet av OFV/Rubynor
- Informasjon fra Norsk Dekkretur og Nocas

Resultatoppnåelse i forhold til myndighetsvilkår er presentert som følger:

1. Fastsettelse av Autoreturs ansvar for innsamling av kasserte kjøretøy ift. medlemmenes import av kjøretøy og betalte miljøvederlag
2. Beregnet returgrad basert på endring i bilbestanden i 2025, tilførsel av nyregistrerte person-, vare- og kombibiler med egenvekt inntil 3 500 kg og antall kjøretøy registrert i VrakSys i løpet av rapporteringsåret
3. Grunnlag for beregning av ombruk av demonterte deler før innlevering av kasserte kjøretøy
4. Autoreturs nettverk av biloppsamlingsplasser, innsamlingsandel og data om miljøsanering og demontering av deler
5. Autoreturs tilsluttede fragmenteringsanlegg, og disponering av fraksjoner etter fragmentering og sortering frem til avsetning av råmateriale og restavfall til slutt disponering
6. Grunnlag for beregning av oppnådd materialgjennvinningsgrad inkludert ombruk, energiutnyttelse, total gjennvinningsgrad og andel restavfall til deponi
7. Gjennomførte forbedringer i 2025 og planer for videreutvikling av produsent-ansvarsordningen
8. Autoreturs årsregnskap med balanse og resultatregnskap

Oppdragsgiver: Autoretur AS v/Erik Andresen	Rapportdato: 13. april 2026	Antall sider: 27
Oppdragstaker og forfatter: Guro K. Milli-Solheim, Nomiko AS	Kontrollert av: Kristin Runde, Nomiko AS	

INNHALDSFORTEGNELSE

1. SAMMENDRAG	4
2. INNLEDNING	6
3. AUTORETURS DELTAKERE	7
3.1 Produsentansvar og deltakere	7
3.2 Deltakere og markedsandel	7
3.3 Returgrad ift. Autoreturs forpliktelser	7
4. AKTØRER I BEHANDLINGSKJEDEN	9
4.1 Hovedoperatører	9
4.2 Geografisk tilgjengelighet	9
4.3 Nettverket av biloppsamlingsplasser i Troms og Finnmark	9
4.4 Biloppsamlingsplasser (BOPer)	9
4.5 Fragmenteringsanlegg	11
5. INNSAMLING OG BEHANDLING	12
5.1 Vrakmeldinger	12
5.2 Vrakede el-, hydrogen- og plug-in-biler	13
5.3 Høyenergibatterier	13
5.4 Rapportering fra biloppsamlingsplassene	14
5.5 Fraksjoner og disponering ved biloppsamlingsplasser	14
5.6 Ombruk av deler før biloppsamlingsplass	16
5.7 Skrapjernpris og lagring av kasserte kjøretøy	17
5.8 Mottak av miljøsanerte vrakbiler ved fragmenteringsanlegg	17
5.9 Disponering av fraksjoner etter fragmentering	18
5.9.1 Parametere for beregning av gjenvinningsgrad	18
5.9.2 Avsetnings- og sluttdisponeringsmetoder	19
5.10 Gjenvinningsregnskap	21
5.11 Autoreturs planer for 2026	22
5.12 Hovedoperatørenes redegjørelse og planer for 2026	23

6. VEDLEGG	24
6.1 Autoreturs årsregnskap per 31. desember 2025	24
6.2 Fylkesoversikt registreringer i VrakSys og AutoStat	27

1. SAMMENDRAG

De aller fleste som importerer nye biler til Norge, samt flere bruktbilimportører, er medlemmer av Autoretur. I 2025 utgjorde 1. gangsregistrerte biler 96,0 % av total mengde importerte biler. Det ble betalt miljøvederlag for samtlige. Andelen bruktimporterte biler utgjorde 4,0 %, og det ble betalt miljøvederlag for ca. 40 % av disse. Dette skyldes blant annet at privatpersoner ikke faktureres for bruktimporterte biler.

For å dekke forventede driftskostnader i selskapet kreves det inn miljøvederlag ved import av biler. I 2025 var miljøvederlaget kr 100,- ekskl. mva. for bensin-, diesel-, el- og hydrogenbiler samt ladbare hybridbiler.

Autoreturs fond per 31.12.2025 var 170 mill. NOK, en reduksjon fra 196 mill. NOK i 2024. Risikofond for kollektivt ansvar ved eventuell konkurs hos et medlem var ved årsslutt på 28 mill. NOK, tilsvarende som året før.

Returgrad beregnes som andel (%) vrakbiler registrert i VrakSys i forhold til netto avregistrerte biler registrert i AutoSys. Returgraden for 2025 er beregnet til 106,3 %, som er over myndighetenes vilkår om minst 95 % returgrad. Det er flere usikkerheter knyttet til beregningen. Blant annet skilles det ikke mellom permanente og midlertidige avregistreringer. For å dempe usikkerheten bør statistikken sammenstilles over flere år, vist i tabell 1.1. Gjennomsnittlig returgrad for perioden 2017-2025 er 101,0 %.

Tabell 1.1 Returgrad – krav 95 %

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	Gjennomsnitt 2017-2025
Prosent	106,3	103,9	102,3	107,8	107,0	105,2	104,5	80,1	91,5	101,0

Registrering av vrakmeldinger i VrakSys viser at 146 biloppsamlingsplasser tilsluttet Autoretur har mottatt 92 456 kasserte kjøretøy i 2025. For hele landet utstedte 153 biloppsamlingsplasser til sammen 93 068 vrakmeldinger. Autoreturs innsamlingsandel av det totale antall vrakbiler var 99,3 %, som er 0,1 %-poeng lavere enn i 2024, jf. tabell 1.2.

Tabell 1.2 Autoreturs innsamlingsandel i VrakSys

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Prosent	99,3	99,4	99,1	99,4	99,5	99,4	99,4	98,7	98,6
Antall	92 456	97 622	104 264	115 200	121 556	134 206	141 218	139 338	139 242

Totalt har 143 biloppsamlingsplasser levert 94 966 miljøsanerte vrak tilsvarende en mengde på 110 839 tonn til fragmenteringsanlegg i 2025, jf. tabell 1.3.

Tabell 1.3 Samlet mottak av kasserte kjøretøy ved Autoreturs ni fragmenteringsanlegg

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Antall	94 966	93 384	105 444	117 067	129 222	138 203	144 933	143 767	143 664
Tonn	110 839	109 118	124 207	138 027	152 483	163 324	168 827	162 357	156 301

Differansen mellom antall kasserte kjøretøy vrakmeldt ved biloppsamlingsplassene (92 456) og antall vrak levert til fragmenteringsanlegg (94 966) antas å skyldes at flere biloppsamlingsplasser leverte vrakbiler som var vrakmeldt i 2024 til fragmenteringsanlegg i 2025 (antall vrakmeldte biler i 2024 var høyere enn antall levert til fragmentering).

143 biloppsamlingsplasser rapporterte til sammen rundt 17 500 tonn fra miljøsanering og demontering av deler. Det gir en gjennomsnittsvekt på 184 kg/vrakbil, jf. tabell 1.4. Det er en økning på 2 kg per vrakbil sammenlignet med året før.

Tabell 1.4 Samlet miljøsaneringsmengde ved Autoreturs 145 biloppsamlingsplasser

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
(kg/vrak)	184	182	161	164	157	148	142	132	139
(tonn)	17 482	16 984	16 982	19 231	20 224	20 504	20 556	19 018	19 911

Autoreturs gjenvinningsregnskap fremkommer i tabell 1.5.

Tabell 1.5: Autoreturs gjenvinningsregnskap for 2025 (kg)

Ombruk	Material- gjenvinning	Energi- gjenvinning	Sum gjenvinnings- grad	Deponering	SUM
15 244 836	106 318 970	12 772 854	134 336 660	2 878 497	137 215 156
11,1 %	77,5 %	9,3 %	97,9 %	2,1 %	100,0 %
Totalt antall vrakbiler =		94 966			
Total vrakbilvekt (kg)=		137 215 156			

Tabell 1.6 viser at materialgjenvinningsgrad (inkludert ombruk) er 88,6 %, som er en økning på 0,7 %-poeng fra 2024. Myndighetenes krav er 85 %.

Tabell 1.6 Oppnådd materialgjenvinningsgrad (inkludert ombruk) for perioden 2017-2025

År	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Prosent	88,6	87,9	88,2	88,2	87,8	87,8	86	87,7	86,2

Tabell 1.7 viser at total gjenvinningsgrad i 2025 var 97,9 %, som er en nedgang på 0,1 %-poeng fra 2024. Myndighetenes krav er 95 %.

Tabell 1.7 Oppnådd total gjenvinningsgrad for perioden 2017-2025

År	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Prosent	97,9	98,0	98,2	97,8	97,8	97,6	97,4	97,4	97,2

Beregnet vektandel for ulike disponeringsformer for fraksjoner samlet fra biloppsamlingsplasser og fragmenteringsanlegg i perioden 2017-2025 fremgår av tabell 1.8.

Tabell 1.8 Samlet disponering av fraksjoner fra Autoreturs returordning

Disponering	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ombruk	11,1	10,2	9,0	7,7	4,3	3,9	3,7	6,7	5,5
Materialgjenvinning	77,5	77,7	79,2	80,5	83,5	83,9	82,3	81,0	80,7
Energigjenvinning	9,3	10,1	10,0	9,6	9,9	9,8	11,4	9,7	11,0
Deponering	2,1	2,0	1,8	2,2	2,2	2,4	2,6	2,6	2,8
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100

2. INNLEDNING

Autoretur hadde oppstart av nye avtaler med tre hovedoperatører fra 1. januar 2025. Avtalene løper ut 2028. I 2025 har Autoretur hatt fokus på å følge opp vesentlige punkter i avtalen, blant annet hovedoperatørens kvalitetsplaner og deres ansvar for oppfølging og kontroll av underleverandører.

I 2025 har Autoretur hatt høy aktivitet hvor blant annet følgende har vært i fokus og blitt utført:

- Etableringen av produsentansvarsselskapet Autoretur Battery Recycling AS (ABR) for å sikre forsvarlig og miljømessig håndtering, gjenvinning og behandling av høyenergibatterier.
- Rapporteringssystemet AutoStat 2.0 har blitt videreutviklet. Blant annet har rapportering av høyenergibatterier blitt forbedret for å sikre et bedre datagrunnlag og for å gjøre rapporteringen for biloppsamlerne mer effektiv.
- Autoretur har fulgt EUs arbeid med ny ELV- og batteriforordning tett, og både Autoretur og bransjen for øvrig forbereder seg på endringene og de nye kravene som kommer.
- I høst gjennomførte COWI, på vegne av Autoretur, en analyse av kobber i motorer fra ti ulike bilmodeller. Formålet var å få mer kunnskap om både tidsbruk ved demontering og innhold av kobber i motorer fra ulike bilmodeller.
- Håndtering og materialgjenvinning av plast fra kasserte kjøretøy har blitt videreutviklet. Ved hjelp av teknologiske muligheter kan de ulike plasttypene nå sorteres mer nøyaktig, noe som gjør at en større andel av plasten kan benyttes som råvare i produksjon av nye bildeler og bli videreformidlet til allerede eksisterende plaststøperier.
- Autoretur har opprettholdt fokuset på nasjonal logistikk og sikker innsamling i hele landet. Transportstøtte-ordningen i distriktene er videreført for å sikre at bilvrak blir levert til gjenvinning uavhengig av hvor i landet de befinner seg. Ved å kombinere den praktiske innsamlingen med informasjon i sosiale kanaler, har vi sammen med våre operatører lagt til rette for et fungerende system for gjenvinning. Arbeidet med batterier, plast og utdanning utgjør samlet sett fundamentet for en mer bærekraftig håndtering av den norske bilparken.
- Kunnskapsformidling har også vært en viktig del av Autoreturs arbeid, spesielt gjennom den digitale læringsportalen Skolerom. Her kan elever lære om sirkulærøkonomi og bilens livsløp gjennom interaktive moduler som forklarer sammenhengen mellom materialgjenvinning og miljøavtrykk. På denne måten ønsker vi å bidra til økt bevissthet rundt korrekt miljøsanering hos fremtidens forbrukere.

Miljøvederlaget var i 2025 kr 100,- ekskl. mva. for bensin-, diesel-, el- og hydrogenbiler samt ladbare hybridbiler. Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) fakturerer nybilimportører månedlig og bruktimportører kvartalsvis for miljøgvederlaget.

Autoretur har redusert sitt fond fra 196 mill. NOK til 170 mill. NOK i 2025. Fondets størrelse skal reduseres ytterligere iht. retningslinjer fra Miljødirektoratet, ned til ca. 100 mill. NOK. Siden selskapet ikke kan utbetale utbytte må fondet reduseres ved å ha et negativt årsresultat. Risikofond for ladbare biler var på 28 mill. NOK, tilsvarende som i 2024. Autoreturs resultatregnskap er vedlagt årsrapporten, vedlegg 6.1.

3. AUTORETURS DELTAKERE

3.1 Produsentansvar og deltakere

Alle importører som er deltakere i Autoretur tilfredsstiller vilkårene i avfallsforskriftens kapittel 4, § 4-6, om at den som produserer eller importerer kjøretøy skal kunne dokumentere at kjøretøy som produseres eller importeres er tilknyttet et godkjent produsentansvarsselskap. Alle bilimportører, også bruktbilimportører, kan bli deltakere i Autoretur ved å betale det til enhver tid gjeldende miljøvederlag per importerte nye eller brukte bil.

De aller fleste som importerer 1. gangs registrerte person-, vare- og kombibiler under 3 500 kg til Norge betaler miljøvederlag og er medlemmer i Autoretur. Flere bruktbilimportører har også betalt miljøvederlag, men det er fortsatt noen gratisspassasjerer. Privatpersoner som importerer bruktbil faktureres ikke miljøvederlag.

3.2 Deltakere og markedsandel

I 2025 ble det solgt 218 702 person-, vare- og kombibiler med totalvekt under 3 500 kg. Antall 1. gangs-registrerte biler var 209 861 stk. som utgjør 96,0 % av markedsandelen. Dette er en økning på 0,1 %-poeng fra 2024.

Det ble importert 8 841 bruktbiler, som utgjør en markedsandel på 4,0 %. Det ble fakturert miljøvederlag for 3 564 bruktbiler, hvorav det ble betalt miljøvederlag for 3 356 stk. Antall bruktimporterte biler som det er betalt miljøvederlag for utgjør en markedsandel på 1,5 % (1,8 % i 2024), jf. tabell 3.1. Bruktbilimportører som ikke er medlemmer i Autoretur og privatpersoner ble ikke fakturert.

Tabell 3.1: Importerte person-, kombi- og varebiler i 2025

Person- og combi-/varebiler under 3.500 kg	Solgt i perioden 1.1- 31.12.2025	
	Antall	Andel
1. gangs registrerte - miljøvederlag betalt for samtlige	209 861	96,0 %
Bruktimporterte biler det er betalt miljøvederlag for	3 356	1,5 %
Bruktimporterte biler det ikke er betalt miljøvederlag for (inkl. de det ikke er fakturert miljøvederlag for)	5 485	2,5 %
SUM TOTAL	218 702	100,0 %

3.3 Returgrad ift. Autoreturs forpliktelser

I Autoreturs godkjenning som returselskap har Miljødirektoratet satt krav om at returgraden skal være på minst 95 %.

I 2025 var Autoreturs markedsandel 97,5 % da det var 5 485 bruktimporterte biler det ikke ble fakturert/betalt miljøvederlag for, jf. tabell 3.2.

Tabell 3.2: Autoreturs andel

Person-, kombi- og varebiler under 3.500 kg	Solgt i perioden 1.1- 31.12.2024	
	Antall	Andel
1. gangs registrerte - miljøvederlag betalt for samtlige	209 861	96,0 %
Bruktimporterte biler det er betalt miljøvederlag for	3 356	1,5 %
Autoreturs andel og forpliktelse jf. tillatelse	213 217	97,5 %

Returgrad er beregnet med basis i følgende formler fastsatt av Miljødirektoratet:

Returgraden (%) = (antall vrak registrert i VrakSys / netto avregistreringer) * 100

Netto avregistreringer = førstegangsregistrerte kjøretøy – endring i bilbestanden fra forrige år

Som det fremgår av formelen over, beregnes returgrad som andel (%) vrakbiler registrert i VrakSys i forhold til netto avregistrerte biler siste år registrert i AutoSys. OFV oppga at endring i bilbestand i 2025 var beregnet til å være en økning på 127 560 kjøretøy. Iht. modellen som Miljødirektoratet har fastsatt viser utregningen at Autoreturs returgrad var 106,3 %, jf. tabell 3.3.

Tabell 3.3: Returgrad for kasserte kjøretøy < 3 500 kg i 2025

	Antall (stk.)
Endring i bilbestand (OFV):	126 246
Tilveksten - Autoreturs ansvar	213 217
Netto avregistrerte biler:	86 971
Vrasmeldinger registrert i VrakSys (Skatteetaten)	92 456
Returgraden:	106,3 %

Det er flere usikkerheter knyttet til beregningen av bestandsdata og endring i bilbestanden. OFV opplyser om at det ikke finnes tilgjengelige oversikter som skiller på midlertidige og permanente avregistreringer. Dette medfører at kjøretøy kan forsvinne fra bestanden uten å være vraket, for så å registreres igjen senere. En annen feilkilde kan være at kjøretøy blir avregistrert et år, men blir innlevert og registrert som vrakbil først året etter eller flere år senere.

Som følge av at mottatt bestandsdata fra OFV er endret for periodene 2015-2019 og fra 2019 til 2020 sammenlignet med tidligere mottatte data, er det det siste tallgrunnlaget som har blitt lagt til grunn for beregning av returgrad 2025 og for perioden 2017-2025. Dette utgjør en feilkilde for returgraden i denne perioden (jf. opplysninger fra OFV).

For å dempe usikkerheten bør derfor statistikken sammenstilles over flere år. I tabell 3.4 er gjennomsnittlig returgrad beregnet til 101,0 % for perioden 2017-2025. Dette er over myndighetenes krav, og indikerer at de fleste avregistrerte biler for kassering blir levert til biloppsamlingsplass og ikke hensettes langs veier eller i naturen.

Tabell 3.4: Returgrad i for kasserte kjøretøy < 3 500 kg i perioden 2017-2025

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	Gjennomsnitt 2017-2025
Prosent	106,3	103,9	102,3	107,8	107,0	105,2	104,5	80,1	91,5	101,0

4. AKTØRER I BEHANDLINGSKJEDEN

4.1 Hovedoperatører

Autoretur gjennomførte dialogmøter med sine hovedoperatører våren 2025, for medvirkning til forbedringer av innsamlingssystemet. Temaer var blant annet oppfølging av nye avtaler for perioden 2025-2028, årsrapportering, oppfølging av underleverandører, kompetanseplan og kvalitets-sikringssystem. Andre temaer som har blitt drøftet er ELV- og batteriforordning, produsentansvar for høyenergibatterier og kostnader/inntekter hos BOP knyttet til håndtering av elbiler.

4.2 Geografisk tilgjengelighet

I 2025 har Autoreturs nettverk opprettholdt god geografisk tilgjengelighet for alle de 15 fylkene i Norge. Til tross for en nedgang i kasserte kjøretøy på landsbasis, viser beregninger for returgrad at det er god tilgjengelighet for siste bileier til å levere kjøretøy til biloppsamlingsplass.

4.3 Nettverket av biloppsamlingsplasser i Troms og Finnmark

Som i 2025 har det vist seg at de seks biloppsamlerne i fylkene Troms og Finnmark har god geografisk dekning. I Finnmark har Nordkapp Auto og Vadsø Miljø og Gjenvinning til sammen samlet inn 1 565 vrakmeldte kjøretøy. Det er nedgang fra 2024, da det ble vrakmeldt 1 963 kjøretøy. Mottaksrapporter i AutoStat viser at de to biloppsamlingsplassene har levert til sammen 1 358 vrakbiler til fragmentering i 2025.

For å styrke innsamlingen i Finnmark har Autoretur etablert transportstøtte fra lokale mottakspunkter til biloppsamlingsplasser i Finnmark fylke. Det har blitt etablert mottakspunkt i Båtsfjord, Kirkenes, Mehamn/Gamvik, Hammerfest, Alta, Honningsvåg, Kautokeino, Karasjok og Havøysund.

I 2025 ble det til sammen vrakmeldt og samlet inn 934 kasserte kjøretøy gjennom ordningen. Biloppsamlerne rapporterer at ordningen er effektiv, og at det har blitt levert flere kasserte kjøretøy som bærere preg av å ha stått hensatt en stund, og som muligens ellers ikke ville blitt levert. Snittalderen på kasserte kjøretøy i Finnmark var 24,2 år.

4.4 Biloppsamlingsplasser (BOPer)

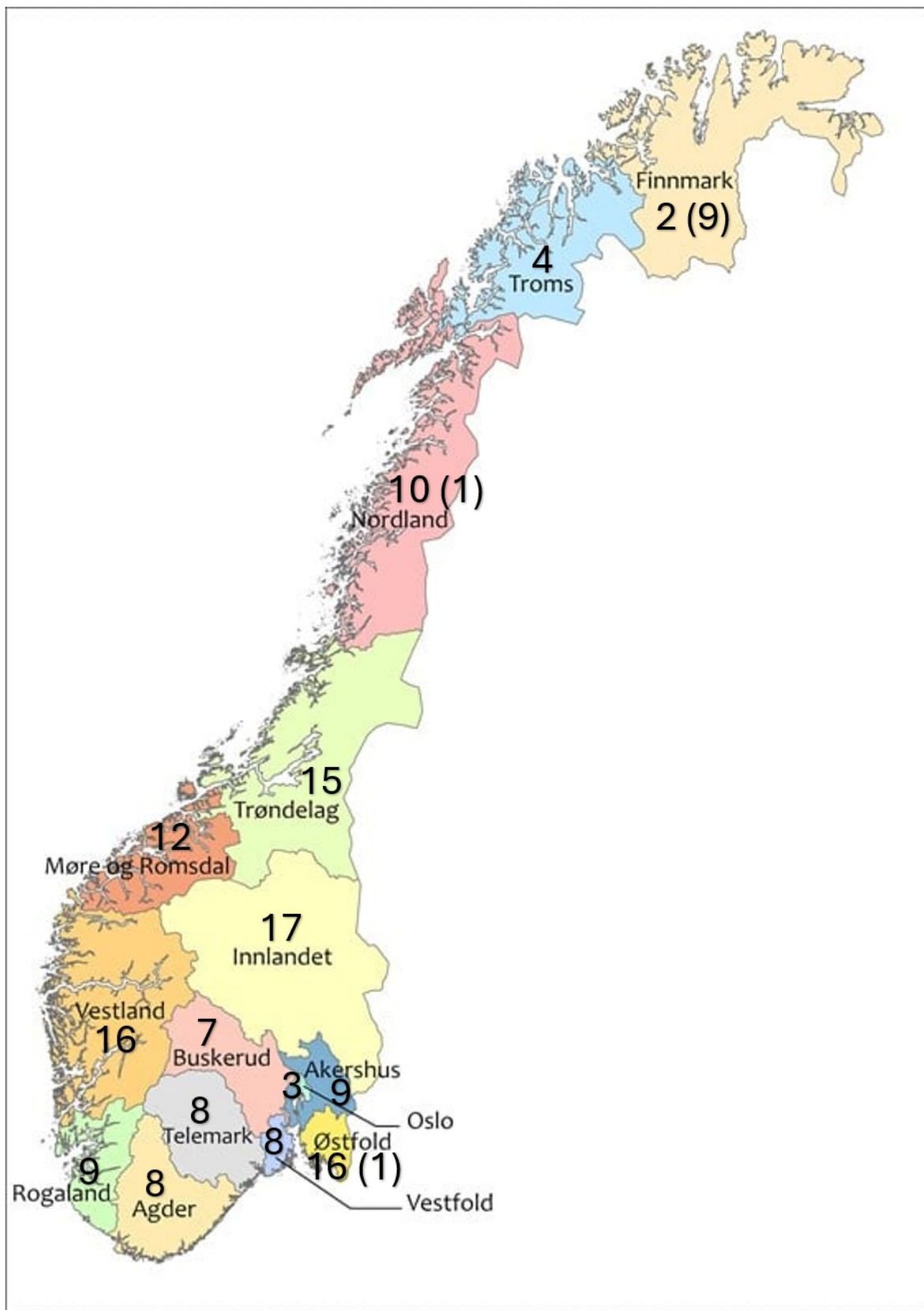
Dagens avtaler med hovedoperatørene trådte i kraft 1. januar 2025. I avtalene stilles det krav til at BOPene skal ha et godkjent kvalitetssikringssystem og gyldig sertifikat som dokumenterer dette. Ved utgangen av 2025 var det kun et fåtall BOPer som ikke hadde gyldig sertifikat.

Hvor mange aktive BOPer Autoretur har i sitt nettverk varierer ut ifra om man ser på antallet som er registrert med vrakmeldinger hos Skatteetaten, eller antallet som har levert vrak til fragmentering. Tallene vil kunne avvike fra hverandre da en BOP kan etableres eller nedlegges i inneværende år, i tillegg til at enkelte BOPer opererer som satellitter, som vil si at de mottar kasserte biler, men transporterer bilene hele til en annen BOP som foretar miljøsanering og behandling.

Jf. fylkesvis fordeling i figur 4.1. og tabell 5.1. hadde Autoretur i 2025 til sammen 146 godkjente biloppsamlingsplasser. Av disse opererte to som satellitter. I tillegg var det ni lokale mottakspunkter for kasserte kjøretøy i Finnmark.

Ifølge mottaksrapportene i AutoStat leverte 143 BOPer vrak til fragmentering. Differansen mellom antall godkjente biloppsamlingsplasser og BOPer levert til FRAG skyldes at:

- To er satellitter (leverer ikke til FRAG)
- Én biloppsamler tok imot vrakmeldte kjøretøy som leveres til fragmentering først i 2026.



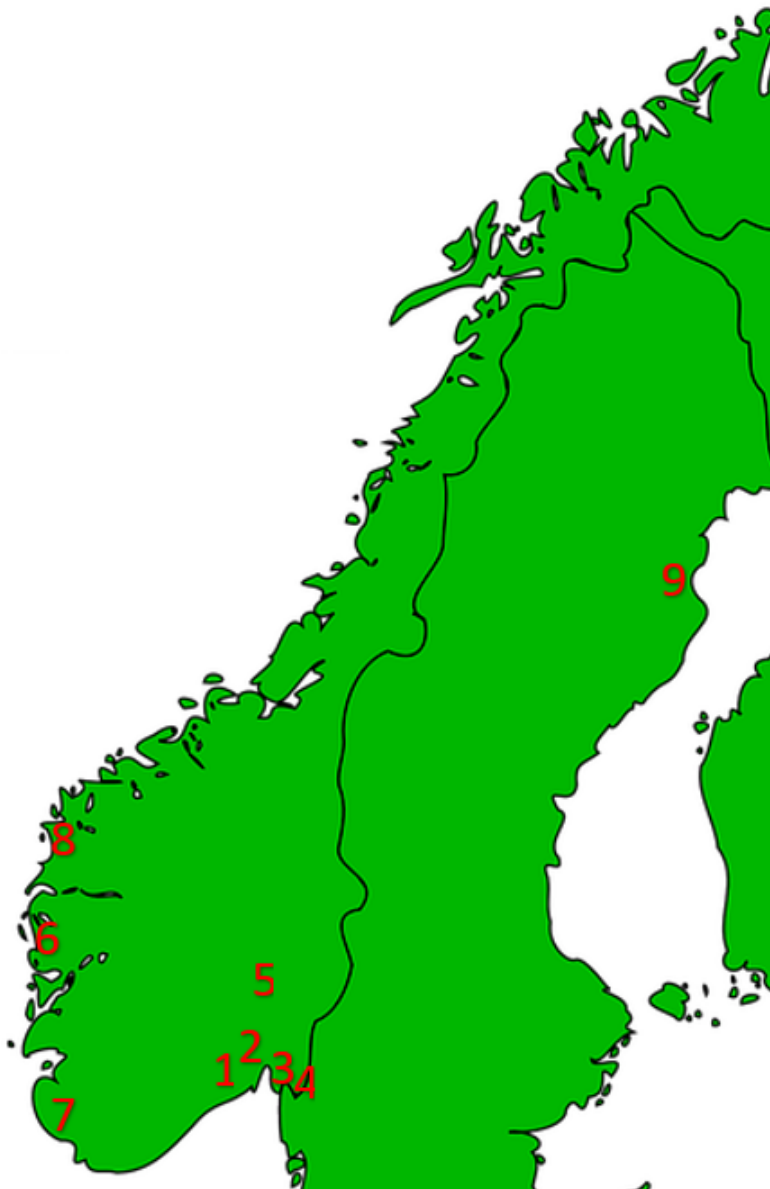
Figur 4.1: Fylkesvis lokalisering og antall biloppsamlingsplasser i Autoreturs nettverk. Tall i parentes er lokale mottakspunkter og/eller satellitter som kommer i tillegg.

4.5 Fragmenteringsanlegg

Miljøsanerte vrakbiler ble i 2025 levert til følgende ni fragmenteringsanlegg:

1. Stena Recycling, Skien
2. Hellik Teigen, Hokksund
3. Norsk Gjenvinning Metall, Fredrikstad
4. Metallco Stene, Fredrikstad
5. Metallco NMF, Gjøvik
6. Norscrap West, Hanøytangen
7. Hermod Teigen, Egersund
8. Vartdal Gjenvinning, Vartdal
9. Kuusakoski, Skellefteå, Sverige

Anleggene mottok miljøsanerte vrakbiler fra hele landet. Lokalisering av fragmenteringsanlegg fremgår av figur 4.2.



Figur 4.2: Autoreturs tilsluttede fragmenteringsanlegg

5. INNSAMLING OG BEHANDLING

5.1 Vrakmeldinger

Vrakmeldinger som registreres i VrakSys er del av grunnlaget for beregning av returgrad. VrakSys og AutoSys gir også dokumentasjon på egenvekt som er en del av grunnlaget for beregning av ombruk før innlevering til biloppsamlingsplass (ombruk før BOP).

I 2025 ble det utstedt 93 068 vrakmeldinger for kjøretøygrupper tilhørende Autoretur ved totalt 153 BOP'er i Norge. Autoreturs andel av disse var 92 456 fra sitt nettverk på 146 BOP'er, som utgjør en innsamlingsandel på 99,3 %. De øvrige 0,7 % vrakmeldte kjøretøyene ble samlet inn ved syv biloppsamlingsplasser utenfor Autoreturs nettverk.

Tabell 5.1: Autoreturs innsamlingsandel 2025 basert på VrakSys (Skatteetatens vrakmeldinger)

Fylke	VrakSys total		Autoreturs andel i VrakSys		
	Antall BOP'er (stk.)	Antall vrak (stk.)	Antall BOP'er (stk.)	Antall vrak (stk.)	Andel (%)
Oslo:	3	4 754	3	4 754	100,0 %
Rogaland:	9	8 779	9	8 779	100,0 %
Møre og Romsdal:	13	5 189	12	5 172	99,7 %
Nordland:	12	5 450	11	5 203	95,5 %
Østfold:	18	7 445	17	7 409	99,5 %
Akershus	9	8 667	9	8 667	100,0 %
Buskerud:	7	4 602	7	4 602	100,0 %
Innlandet:	17	9 868	17	9 868	100,0 %
Vestfold:	8	5 321	8	5 321	100,0 %
Telemark:	8	3 106	8	3 106	100,0 %
Agder:	8	6 232	8	6 232	100,0 %
Vestland:	18	9 011	16	8 777	97,4 %
Trøndelag:	17	9 786	15	9 708	99,2 %
Troms:	4	3 293	4	3 293	100,0 %
Finnmark:	2	1 565	2	1 565	100,0 %
Sum hele landet	153	93 068	146	92 456	99,3 %

Gjennomsnittlig alder på kasserte kjøretøy på landsbasis var 18,4 år. Snittalder fordelt på drivstoffkode er vist i tabell 5.2. Differanse mellom totalt antall vrakede kjøretøy i tabell 5.1 og 5.2 skyldes at tallene i tabell 5.1 er hentet fra skatteetatens vrakmeldinger hvor vekt ikke er angitt, og tallene fra tabell 5.2 er hentet fra AutoStat hvor kjøretøy tyngre enn 3,5 tonn kan filtreres ut. For 127 kjøretøy var registreringsår ikke oppgitt.

Tabell 5.2: Gjennomsnittlig alder på kasserte kjøretøy fordelt på drivstoffkoder

Drivstoffkode	Antall vraket	Snittalder (år)
Bensin	34 349	21,7
Diesel	51 330	17,6
Elektrisitet	4 686	7,0
Hybrid	1 214	10,8
Plug-in	914	7,4
Gass	15	14,3
Hydrogen	9	7,2
Totalt	92 521	18,4

Antall kasserte kjøretøy har årlig siden 2019 hatt en nedgang. I samarbeid med Bilimportørenes Landsforening engasjerte Autoretur Oslo Economics i 2023, for å analysere vraktallene og finne årsaker til nedgangen. Analysene tyder på at årsaken er sammensatt, men at viktige drivkrefter er mer krevende økonomiske forhold og en utvikling i kronekurs, vrakpant og avregistreringsmuligheter som gjør alternativer til vraking mer attraktivt. Vrakpanten har vært på samme nivå (kr 3 000,-) siden 2014, hvilket medfører at incentivet er svekket og motivasjonen for å levere bilen til en biloppsamler er vesentlig mindre enn for 10 år siden. Flere ser ut til å beholde bilen sin lengre, og flere enn tidligere ser ut til å avregistrere eller eksportere bilen i stedet for å vrake den.

5.2 Vrakede el-, hydrogen- og plug-in-biler

Som det fremgår av tabell 5.3 har det vært en økning i antall el-, hydrogen- og plug-in-biler som årlig kasseres. Antallet vil vokse i tiden fremover sett i lys av at ca. 95,9 % av alle nye biler som ble solgt i 2025 var elbiler. Som nevnt i kapittel 5.1 var snittalderen på kasserte elbiler 7 år, som indikerer at de fleste vrakede elbilene er innløste forsikringsbiler.

Tallene i tabell 5.3 er hentet fra VrakSys. Autoretur har ingen kilde som kan benyttes til å kontrollere disse tallene. Antall plug-in-biler som ble kassert i 2022 og 2023 er høyere enn det som fremkommer i tabellen, da plug-in-biler ble registrert i vrakmeldingene med drivstoffkode diesel eller bensin, og ikke som plug-in.

Tabell 5.3: Oversikt kasserte el-, hydrogen- og plug-in-biler i Autoreturs nettverk (2015-2025)

Type	År										
	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Elbiler	4681	3872	2545	1681	1037	820	585	211	211	227	176
Plug-in	911	698	2	1	150	124	111	4	3	5	1
Hydrogen	9	10	9	20	7	11	0				
Totalt	5601	4580	2556	1702	1194	955	696	215	214	232	177

5.3 Høyenergibatterier

Autoretur har det siste året jobbet med å videreutvikle rapportering av høyenergibatterier. Forbedringene skal sikre at alle høyenergibatterier som håndteres i Autoreturs nettverk blir rapportert.

I 2025 ble det vrakmeldt 5 601 kjøretøy med høyenergibatteri av Autoreturs nettverk. Til sammenligning ble det rapportert 7 021 batterier i AutoStat. Differansen skyldes delvis at hybridbiler ikke er inkludert i tabell 5.3 (5 601 biler) i tillegg til at flere batterier fra vrakmeldte biler før 2025 har blitt registrert i 2025.

Disponering for batteriene som er rapportert er vist i tabell 5.4. Rapporteringen viser at de fleste høyenergibatteriene fortsatt går inn i 2. håndsmarkedet, samtidig som antall batterier som er på lager øker. Antallet høyenergibatterier registrert på lager er trolig høyere enn hva som faktisk er lagret. En undersøkelse blant biloppsamlerne gjennomført ved årsskiftet viste at det kun var noen hundre batteriet på lager ute hos biloppsamlerne. Årsaken til at registreringen i AutoStat viser 1 805 batterier skyldes trolig at BOP ikke har oppdatert informasjonen når batterier er solgt for ombruk eller levert videre til behandlingsaktør.

Tabell 5.4: Demonterte høyenergibatterier registrert i AutoStat

Disponeringsform	Antall	Totalvekt (kg)	Snittvekt (kg)
Ombruk	3 925	1 194 699	304
Materialgjenvinning	844	201 379	239
På lager	1 805	496 194	275
Elbil levert uten høyenergibatteri	190		
Disponering ikke registrert	257		
Totalt	7 021	1 892 272	270

5.4 Rapportering fra biloppsamlingsplassene

I 2025 rapporterte 143 BOPer miljøsaneringsdata i AutoStat. Satellitter og mottakspunkter rapporterer ikke miljøsanering.

- Demonterte deler som motor, girkasse, bakakslar, stål- og aluminiumsfelger, dekk, katalysatorer, blybatterier, oljefiltre og kollisjonspulver er rapportert i antall deler, og mengder (kg) er beregnet i forhold til estimerte gjennomsnittsvekter.
- Væsker rapporteres i liter, og er omregnet til antall kilo iht. væskenes egenvekt.
- Øvrige deler rapporteres i antall kilo.

Flere fraksjon som oljeavfall fra oljeutskiller, bildekk og batterier er korrigert iht. informasjon fra aktører som håndterer avfallet nedstrøm. Høyenergibatterier som er rapportert på lager ved årsskiftet inngår i tallene for materialgjenvinning.

Nocas AS, som samler inn dekk på felg fra BOPene, er kilden til gjennomsnittsvekter som benyttes ved utregning av mengdegrunnlaget for Autoreturs gjenvinningsregnskap. For rapporteringsåret er egenvekter for dekk, aluminiums- og stålfelger fra 18 år gamle biler som følger:

- Dekk = 9,5 kg
- Aluminiumsfelger = 8,5 kg
- Stålfelger = 8,5 kg

5.5 Fraksjoner og disponering ved biloppsamlingsplasser

Tabell 5.5 gir en oversikt over resultatet av demonterings- og miljøsaneringsaktiviteter ved BOPene i løpet av rapporteringsåret. Rapportert gjennomsnittsvekt demontert per vrak har økt fra ca. 182 kg/vrak i 2024 til ca. 184 kg/vrak i 2025. Økningen skyldes hovedsakelig:

- Økning i antall og tonnasje høyenergibatterier levert både til ombruk og til materialgjenvinning.
- Økning i demontering og ombruk av motorer, bildekk, aluminiumsfelger, plastdeler, glass og kjølemedium.
- Økt tonnasje av karosserideler som er demontert og levert til materialgjenvinning.

Tabell 5.5: Sammenstilling fraksjoner og disponeringsform ved biloppsamlingsplass

Avfallstype	EAL-kode	Avfallsstoffnr.	Disponeringsform	Antall	Autoretur (kg)	Autoretur korrigert (kg)
Bensin	130702*	7023	Ombruk		412 521	305 266
Diesel	130701*	7023	Ombruk		589 818	495 447
Frostvæske	160114*	7042	Ombruk		103 278	103 278
Kjølemedium	140601*	7042	Ombruk		89 565	89 565
Spylervæske	140603*	7042	Ombruk		88 177	88 177
Bilbatterier (blyakkum.) (15,46 kg)	160601*	7092	Ombruk	29714	459 379	459 379
Høyenergibatterier - ombruk på BOP			Ombruk	3937	1196 124	1196 124
Høyenergibatterier - ombruk Batteriretur			Ombruk		0	43 683
Bildekk (9,5 kg)	160103		Ombruk	32 914	299 602	312 683
Aluminiumsfelger (8,5 kg)	170402		Ombruk	29810	252 433	253 385
Stålfelger (8,5 kg)	170405		Ombruk	1662	13 398	14 127
Katalysatorer (4,48 kg)	1608		Ombruk	3160	14 157	14 157
Kollisjonsputer (0,95 kg)			Ombruk	3474	3 301	3 301
Motor (114,2 kg)			Ombruk	15004	1 713 457	1 713 457
Girkasse (38,4 kg)			Ombruk	9356	359 270	359 270
Bakaksel (74,3 kg)			Ombruk	3542	263 170	263 170
Karosserideler			Ombruk		483 500	483 500
Plastdeler	160119		Ombruk		125 759	125 759
Glass	160120		Ombruk		27 658	27 658
Bensin	130702*	7023	Energigj. v.		52 827	39 092
Diesel	130701*	7023	Energigj. v.		60 570	50 879
Frostvæske	160114*	7042	Energigj. v.		146 750	146 750
Kjølemedium	140601*	7042	Energigj. v.		1 881	1 881
Spylervæske	140603*	7042	Energigj. v.		6 544	6 544
Spillolje	130205*	7011	Energigj. v.		568 193	568 193
Oljeavfall fra oljeutskiller	130506*		Energigj. v.		60 470	83 313
Bremsevæske	160113*	7042	Energigj. v.		21 917	21 917
Bilbatterier (blyakkum.) (15,46 kg)	160601*	7092	Energigj. v.	2238	18 830	34 593
Høyenergibatterier			Energigj. v.		0	35 955
Bildekk (9,5 kg)	160103		Energigj. v.	360963	3 240 852	2 818 257
Oljefiltere (0,3 kg)	160107*	7024	Materialgj. v.	68545	20 563	20 563
Bilbatterier (blyakkum.) (15,46 kg)	160601*	7092	Materialgj. v.	53702	846 002	830 239
Høyenergibatterier			Materialgj. v.	844	201 379	121 741
Andre batterier	160605	flere	Materialgj. v.	209	1 568	1 380
Bildekk (9,5 kg)	160103		Materialgj. v.	87789	779 690	1 202 285
Aluminiumsfelger (8,5 kg)	170402		Materialgj. v.	252415	2 131 673	2 145 528
Stålfelger (8,5 kg)	170405		Materialgj. v.	179813	1 478 839	1 528 411
Katalysatorer (4,48 kg)	1608		Materialgj. v.	61502	275 529	275 529
Kollisjonsputer (0,95 kg)			Materialgj. v.	10959	10 412	10 412
Karosserideler			Materialgj. v.		498 613	498 613
Glass	160120		Materialgj. v.		36 570	36 570
Bildekk (9,5 kg)	160103		Deponi		0	0
Oljeavfall fra oljeutskiller	130506*		Deponi		177 567	154 724
Kvikksølvholdige komponenter	160108*		Deponi	8	12	12
Andre batterier	160605	flere	Energigj. v.			188
Høyenergibatterier			På lager	1810	497 404	497 404
Totalt				1213 370	17 629 222	17 482 357

Tabell 5.6 viser mengder og prosentandel av ombruk, material-, energigjenvinning og deponering av fraksjoner som har blitt demontert eller sanert ved Autoreturs biloppsamlingsplasser.

Tabell 5.6 Sammenstilling mengder og disponeringsform ved biloppsamlingsplass

	Ombruk	Material- gjenvinning	Energi- gjenvinning	Sum gjenvinning	Deponi/ annet	Sum
Mengde (kg)	6 351 386	7 168 674	3 807 561	17 327 621	154 736	17 482 357
Mengde (%)	36,3 %	41,0 %	21,8 %	99,1 %	0,89 %	100,00 %

Sammenliknet med disponering på BOP i 2024 har andelen til:

- Ombruk på BOP økt fra 35,3 % til 36,3 %. Økningen skyldes hovedsakelig økt rapportering av høyenergibatterier til ombruk, men også økt ombruk av motor, bildekk, aluminiumsfelger, kjølemedium og plastdeler.
- Materialgjenvinning økt fra 40,7 % til 41,0 %. Økningen skyldes økt tonnasje karosserideler og høyenergibatterier levert til materialgjenvinning.
- Energiutnyttelse blitt redusert fra 22,9 % til 21,8 %. Reduksjonen skyldes blant annet at det har blitt levert mindre spillolje, bilbatterier (4 % energiutnytted) og bildekk (30 % energiutnytted) til behandling, sammenlignet med året før.
- Deponi blitt redusert fra 1,04 % til 0,89 %. Fraksjon til deponering er primært oljeavfall og slam fra oljeutskillere.

Når det gjelder miljøsaneringsfraksjoner og demonterte deler, rapporterte noen BOPer mengder som avviker fra mengdene som samsvarer med antall og mengde pressede vrak som ble levert til fragmenteringsanlegg. For de fleste dette gjelder opplyses det om at miljøsaneringsmengder fra 2025 er på lager og vil bli levert i løpet av 2026.

Tabell 5.7 viser sammenstilling mengder på BOP. Tabellen er satt opp i samme format som Miljødirektoratet benytter ved rapportering til ESA.

Tabell 5.7: Sammenstilling mengder (tonn) på biloppsamlingsplass, ESA-format

Fraksjoner	Ombruk (tonn)	Material- gjenvinning (tonn)	Energi- gjenvinning (tonn)	Ombruk + material-gj.v. (tonn)	Deponi (tonn)
Blybatterier	459	830	35	1 290	
Høyenergibatterier	1 240	619	36	1 859	
Andre batterier		1	0,2	1	
Væsker (inkl. bensin/diesel)	1 082		267	1 082	
Oljefiltre		21		21	
Oljeavfall fra oljeutskillere			83	-	155
Katalysatorer	14	276		290	
Metallkomponenter	3 087	4 173		7 259	
Dekk	313	1 202	2 818	1 515	
Plast	126			126	
Glass	28	37		64	
Andre deler fra demontering	3	10		14	0,01
Total	6 351	7 169	3 239	13 520	155

5.6 Ombruk av deler før biloppsamlingsplass

Mengder til ombruk før innlevering til BOP er beregnet i forhold til bilens justerte egenvekt fratrukket fører 75 kg og drivstoff 40 kg. I siste ledd er det lagt til 11,7 kg drivstoff til justert egenvekt som er et gjennomsnitt av registrert tappet drivstoff per vrakbil for alle BOPene. Sum total mengde registrert på

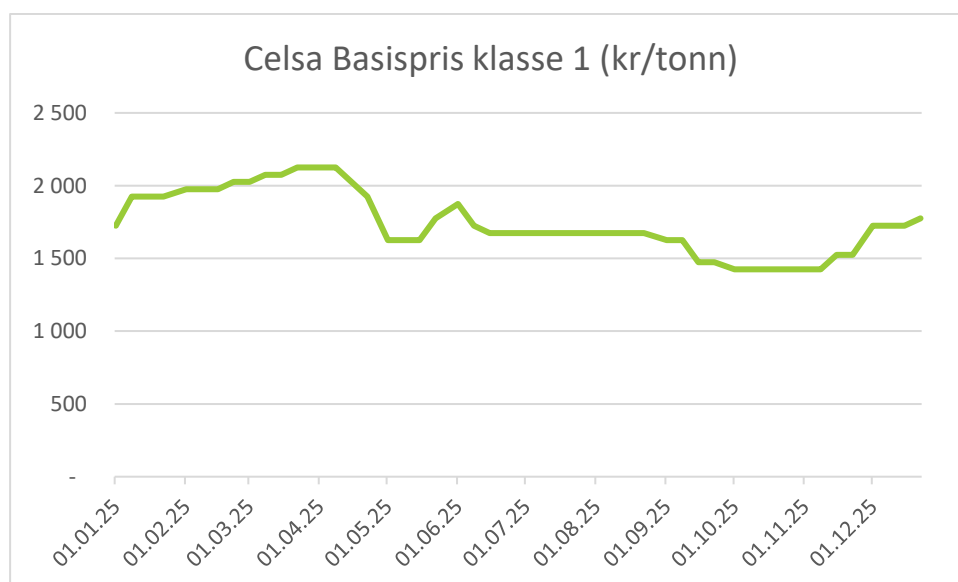
BOP og innveid vekt på fragmenteringsanlegg trekkes fra justert egenvekt. Dersom differansen er positiv, registreres denne vektdifferansen som ombruk før BOP.

For kasserte kjøretøy som ikke er registrert med egenvekt i databasen, benyttes det en gjennomsnittsvikt på 1 529 kg. Dette er en økning på 14 kg/bil fra 2024.

Sluttresultatet i Autoreturs totalregnskap for 2025 viser en beregnet ombruksandel av brukte deler før BOP på 6,5 % (5,8 % i 2024). Flere biloppsamlere rapporterer om at kasserte kjøretøy leveres ribbet. En annen årsak kan være underrapportering hos BOPene. I tillegg vil tonnasje av høyenergibatterier som BOP har demontert, men ikke registrert med vekt i AutoStat, falle inn under ombruk før BOP.

5.7 Skrapjernpris og lagring av kasserte kjøretøy

I 2025 har skrapjernprisen vært relativt stabil, men jevnt over lavere enn i 2024. Ved inngangen av året var den kr 1 725,- per tonn. I mars/april nådde den sin topp på kr 2 125,- per tonn. Laveste nivå var i oktober på kr 1 425,- per tonn.



Figur 5.1: Celsa basispris klasse 1 gjennom 2025.

I perioder med lav skrapjernpris er det naturlig at pressede vrakbiler hos biloppsamlere lagres i påvente av bedre markedspriser. Flere biloppsamlere lagret trolig kasserte kjøretøy høsten 2025 i påvent av at Celsa Basispris klasse 1 skulle gå opp.

5.8 Mottak av miljøsanerte vrakbiler ved fragmenteringsanlegg

Fragmenteringsanleggene mottok til sammen 94 966 miljøsanerte vrakbiler (de fleste var presset) med en samlet vekt på 110 839 tonn. Dette er ca. 1 500 flere vrakbiler enn i 2024. Tabell 5.8 viser en oversikt over leveranser som fragmenteringsanleggene har mottatt i løpet av 2025.

I 2025 var snittvekten per vrak levert til FRAG 1 167 kg, som er 1 kg/vrak lavere enn i 2024. Nedgangen i vekt skyldes økt miljøsanering og demontering på BOP.

I 2025 ble 92 456 kasserte kjøretøyene vrakmeldt hos en BOP tilknyttet Autoretur, mens totalt 94 966 miljøsanerte vrak ble levert til fragmentering, jf. tabell 5.8. Differansen utgjør 2 510 vrak, og antas å ha sammenheng med at flere BOPer lagret miljøsanerte vrak høsten 2024, og at vrakene ble levert til

fragmentering først i 2025. Årsaken til lagring av vrakbiler var i påvente av at Celsa Basispris klasse 1 skulle gå opp, samt i påvente av ny avtaleperiode fra 1.1.2025, hvor det ikke er en inntektsdeling med Autoretur.

Tabell 5.8: Mottaksrapport og fordeling mellom fragmenteringsanlegg (FRAG'er)

Autoreturs tilsluttede FRAG'er	Sum vrakvekt (kg)	Antall vrak (stk)	Fordeling (%)
1 Stena Recycling Skien	24 098 005	20 641	21,7 %
2 Norsk Gjenvinning Fredrikstad	11 912 576	10 647	10,7 %
3 Norscrap West Hanøytangen	5 404 090	4 538	4,9 %
4 Hellik Teigen Hokksund	20 632 250	17 911	18,6 %
5 Vartdal Gjenvinning Vartdal	5 795 330	4 619	5,2 %
6 Metallco Nmf Gjøvik	5 285 620	4 399	4,8 %
7 Metallco Stene Fredrikstad	30 235 040	26 161	27,3 %
8 Hermod Teigen Egersund	6 269 610	5 168	5,7 %
9 Kuusakoski, Skjellefteå Sverige	1 206 520	882	1,1 %
Sum:	110 839 041	94 966	100 %

5.9 Disponering av fraksjoner etter fragmentering

Tabell 5.9 viser oppstilling av 14 parametere for disponering for de ni fragmenteringsanleggene.

5.9.1 Parametere for beregning av gjenvinningsgrad

Prosentverdien som hovedoperatørene legger inn for hver av de 14 fraksjonene og tilhørende disponeringsformer gjenspeiler resultatet av behandlingsmetoden som er benyttet hos hver av de ni fragmenteringsanleggene og deres tilsluttede nedstrømsaktører.

Tabell 5.9: Parametere (1-14) for disponeringsformer FRAG

Parametere	2024	2025
(1) Materialgjenvinning skrapjern etter FRAG	71,65 %	71,40 %
(2) Materialgjenvinning metall etter FRAG	7,32 %	7,41 %
(3) Plast/glass mv. til materialgjenvinning etter sortering fluff	7,86 %	8,99 %
(4) Plast/glass mv. til materialgjenvinning etter sortering annet	0,63 %	0,74 %
(5) Restfraksjon til deponi etter sortering fluff	1,90 %	2,02 %
(6) Restfraksjon til deponi etter sortering annet	0,02 %	0,04 %
(7) Metall til materialgjenvinning etter forbrenning av sortert fluff	0,23 %	0,20 %
(8) Metall til materialgjenvinning etter forbrenning av sortert annet	0,05 %	0,06 %
(9) Energigjenvinning ved forbrenning av sortert fluff	8,34 %	7,49 %
(10) Energigjenvinning ved forbrenning av sortert annet	0,49 %	0,60 %
(11) Askerest til deponi etter forbrenning av sortert fluff	0,37 %	0,38 %
(12) Askerest til deponi etter forbrenning av sortert annet	0,02 %	0,02 %
(13) Aske til materialgjenvinning etter forbrenning av sortert fluff	1,06 %	0,60 %
(14) Aske til materialgjenvinning etter forbrenning av sortert annet	0,04 %	0,06 %
Sum:	100,00 %	100,00 %

Rapporteringsregimet er «finmasket» og åpner blant annet opp for muligheten til å rapportere ulike materialgjenninningsbidrag fra ytterligere sortering av fluff og andre restfraksjoner etter fragmentering, samt fra askerester etter forbrenning. Hovedoperatørene må i tillegg redegjøre for anvendte sorteringsmetoder for alle %-verdier som settes inn i hver av de 14 parameterne.

Tabell 5.10: Fraksjonsdisponering (tonn) fragmenteringsanlegg, ESA-format

Fraksjoner	Material- gjenvinning	Energi- gjenvinning	Total gjenvinning	Restavfall deponi	Sum
Skrapjern	79 136	-	79 136	-	79 136
Ikke magnetisk metall	8 491	-	8 491	-	8 491
Fluff	10 629	8 304	18 932	2 661	21 593
Annet	894	662	1 556	63	1 619
Total	99 150	8 965	108 116	2 724	110 839

Tabell 5.11: Fraksjonsdisponering (%) fragmenteringsanlegg, ESA-format

Fraksjoner	Material- gjenvinning	Energi- gjenvinning	Total gjenvinning	Restavfall deponi	Sum
Skrapjern	71,4 %	0,0 %	71,4 %	0,0 %	71,4 %
Ikke magnetisk metall	7,7 %	0,0 %	7,7 %	0,0 %	7,7 %
Fluff	9,6 %	7,5 %	17,1 %	2,4 %	19,5 %
Annet	0,8 %	0,6 %	1,4 %	0,1 %	1,5 %
Total	89,5 %	8,1 %	97,5 %	2,5 %	100,0 %

Det har de siste årene vært en lavere teknologisk utvikling i FRAGene enn tidligere, noe som skyldes at anleggene har kommet opp på et nivå der det er krevende å utvikle nye prosesser og metoder for å hente ut ytterligere ressurser. Det var kun mindre endringer i noen av FRAGenes FRAG-parametere i 2025. Primært skyldes endringene at avfallets sammensetning har endret seg, men også naturlige variasjoner spiller inn. FRAGene opplever at enkelte biloppsamlere demonterer store deler av vrakbilene, slik at det leveres en mindre andel jern og metaller til fragmentering, som igjen påvirker FRAG-parametere.

En faktor som påvirker Autoreturs sammenstilling av FRAG-parametere i tabell 5.11, er at andelen vrakbiler som leveres til den enkelte FRAG varierer fra år til år.

Basert på FRAGenes rapportering ser vi at endringene fra 2024 til 2025 er som følger:

- Materialgjenvinning har økt fra 88,9 % i 2024 til 89,5 % i 2025.
- Energigjenvinning er redusert fra 8,8 % i 2024 til 8,1 % i 2025.
- Restavfall til deponi har økt fra 2,3 % i 2024 til 2,5 % i 2025.

5.9.2 Avsetnings- og sluttdisponeringsmetoder

Parameterne er fastsatt både gjennom utbytteanalyser ved FRAGene og hos nedstrømsaktører som mottar, sorterer og viderebehandler fraksjoner etter fragmentering.

Hovedoperatørene har redegjort for hvilke sorterings- og sluttbehandlingsmetoder som FRAGene har benyttet. I det følgende er det listet opp hvilke metoder som ligger til grunn for hver parameter. Opplistingen er anonymisert og viser et omforent og gjennomsnittlig bilde av metoder og prosentandeler som hovedoperatørene har rapportert. Parametere fra 2024 vises i parentes bak.

1. Parameter materialgjenvinning skrapjern etter FRAG: 71,40 % (71,65 %).

Skrapjern etter gjennomsnittlig beregning av målt utbytte fra de ni fragmenteringsanleggene. Reduksjon som følge av at det er en nedgang i uttak av jern ved enkelte fragmenteringsanlegg.

2. Parameter materialgjenvinning ikke-magnetisk metall etter FRAG: 7,41 % (7,32 %).
Øvrige metaller er en gjennomsnittlig beregning av målt utbytte fra de ni fragmenteringsanleggene. Økning skyldes at det er endret sortering av metallfraksjon ved enkelte anlegg, og økt uttak av ikke-magnetiske metaller.
3. Parameter materialgjenvinning etter sortering fluff (plast, glass mv.): 8,99 % (7,86 %).
Økning i fragparameter skyldes hovedsakelig at ett av fragmenteringsanleggene hadde større leveranse av tildekningsmasser til deponi enn tidligere, grunnet at de ikke fikk levere mer enn en leveranse til forbrenning.

Utfyllingsformål (backfilling) og konstruksjonsmateriale (overdekningsmateriale samt veibygging) rapporteres som materialgjenvinning, jf. brev til Norsk Industri fra Miljødirektoratet datert 12.3.2015.

4. Parameter materialgjenvinning etter sortering annet (plast, glass mv.): 0,74 % (0,63 %).
Ankerskrot (kobber, jern og aluminium) utsortert ved manuell plukkestatjon på shredder. Dette avsettes for omsmelting. Kretskort utsortert ved manuell plukkestatjon på metallsepareringsanlegget. Prosesseres videre før, og i, smelteverk.
5. Parameter restfraksjon til deponi etter sortering fluff: 2,02 % (1,90 %).
Rest utsortert fra fines- og floatfraksjon plast av eksterne aktører. Økningen skyldes delvis, endret resultater fra nedstrøm og at et anlegg leverte mindre til forbrenning enn normalt.
6. Parameter restfraksjon til deponi etter sortering annet: 0,04 % (0,02 %).
7. Parameter ikke magnetisk metall til materialgjenvinning etter forbrenning sortert fluff: 0,20 % (0,23 %). En reduksjon som følge av endret resultater fra nedstrøm og at et anlegg leverte mindre til forbrenning enn normalt.
8. Parameter metall til materialgjenvinning etter forbrenning sortert annet: 0,06 % (0,05 %).
9. Parameter energigjenvinning forbrenning restfraksjon sortert fluff: 7,49 % (8,34 %). En reduksjon som følge av endret resultater fra nedstrøm og at et anlegg leverte mindre til forbrenning enn normalt.
10. Parameter energigjenvinning forbrenning restfraksjon sortert annet: 0,60 % (0,49 %). En økning grunnet endringer i analyser fra nedstrøm.
11. Parameter askerest til deponi etter forbrenning restfraksjon sortert fluff: 0,38 % (0,37 %). En liten økning som skyldes at det har blitt tatt ut noe mer metaller fra asken.
12. Parameter askerest til deponi etter forbrenning restfraksjon sortert annet: 0,02 % (0,02 %).
13. Parameter aske til materialgjenvinning etter forbrenning sortert fluff: 0,06 % (1,06 %). En reduksjon som hovedsakelig skyldes at en mindre andel har blitt levert til forbrenning.
14. Parameter aske til materialgjenvinning etter forbrenning sortert annet: 0,06 % (0,04 %).

5.10 Gjenvinningsregnskap

Grunnlag for beregning av gjenvinningsgrad er som følgende:

$V_{reg} =$ Vrakbilens registreringsvekt (vognkort)

$V_{justert} = V_{reg} - 40$ kg drivstoff – fører 75 kg (+ 13,1 kg drivstoff tappet på biloppsamlingsplass)

$V_{sanering} =$ Vekt miljøsaneringsfraksjoner registrert på biloppstillingsplass

$V_{frag} =$ Vekt registret ved mottak av miljøsanerte vrak hos fragmenteringsanlegg

$V_{deler\ før\ BOP} =$ Vekt deler til ombruk beregnet som fjernet før biloppsamlingsplass

$V_{deler\ på\ BOP} =$ Vekt demonterte deler til ombruk registrert på biloppsamlingsplass

$V_{deler\ før\ BOP} = V_{justert} - V_{ombruk\ BOP} - V_{sanering} - V_{frag}$

$V_{ombruk} = V_{deler\ før\ BOP} + V_{deler\ på\ BOP}$

$V_{material} = V_{material\ BOP} + V_{material\ frag}$

$V_{energi} = V_{energi\ BOP} + V_{energi\ frag}$

$V_{deponi} = V_{deponi\ BOP} + V_{deponi\ frag}$

Gjenvinningsgrad (%) = $[(V_{ombruk} + V_{material} + V_{energi}) / V_{justert}] * 100$ %

Mengdegrunnlag for gjenvinningsregnskap i mengde (kg) og prosent er presentert i tabell 5.12 og 5.13.

Gjenvinningsregnskapet er satt opp iht. EUs rådsbeslutning, jf. tabell 5.14 og rapportering iht. ESA-format i tabell 5.15.

Tabell 5.12: Mengdegrunnlag gjenvinningsregnskap (kg)

Fase	Ombruk	Material-gjenvinning	Energi-gjenvinning	Deponi/annet	SUM
Før BOP:	8 893 450				8 893 450
På BOP:	6 351 386	7 168 674	3 807 561	154 736	17 482 357
Etter Frag:		99 150 296	8 965 292	2 723 760	110 839 348
SUM:	15 244 836	106 318 970	12 772 854	2 878 497	137 215 156

Tabell 5.13: Mengdegrunnlag gjenvinningsregnskap (%)

Fase	Ombruk	Material-gjenvinning	Energi-gjenvinning	Deponi/annet	SUM
Før BOP:	6,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	6,5 %
På BOP:	4,6 %	5,2 %	2,8 %	0,1 %	12,7 %
Etter Frag:	0,0 %	72,3 %	6,5 %	2,0 %	80,8 %
SUM:	11,1 %	77,5 %	9,3 %	2,1 %	100,0 %

Tabell 5.14: Autoreturs gjenvinningsregnskap

Ombruk	Material-gjenvinning	Energi-gjenvinning	Sum gjenvinningsgrad	Deponering	SUM
15 244 836	106 318 970	12 772 854	134 336 660	2 878 497	137 215 156
11,1 %	77,5 %	9,3 %	97,9 %	2,1 %	100,0 %
Totalt antall vrakbiler =		94 966			
Total vrakbilvekt (kg)=		137 215 156			

Sluttresultatet i Autoreturs totalregnskap for 2025 viser en beregnet ombruksandel før BOP på 6,5 % (5,8 % i 2024) og en ombruksandel på BOP på 4,6 % (4,5 % i 2024). Resultat for samlet ombruksandel i 2025 er 11,1 %, en total økning på 0,9 %-poeng fra 2024.

Materialgjenvinning er rapportert med en nedgang fra 77,7 % i 2024 til 77,5 % i 2025. Dette skyldes hovedsakelig at ombruk før/på BOP har økt, noe som resulterer i at vekten på vrakbiler levert til FRAG reduseres til tross for at tonnasjen på kasserte kjøretøy øker. Vrakbilene som leveres til FRAG består dermed av mindre metaller enn tidligere, noe som medfører at en større andel fra FRAG leveres til energiutnyttelse.

Oppnådd materialgjenvinningsgrad (inkludert ombruk) har en økning fra 87,9 % i 2024 til 88,6 % i 2025. Økningen skyldes primært økt ombruk før og på BOP, i tillegg til økt materialgjenvinning av fraksjoner fra fragmentering.

Oppnådd gjenvinningsgrad er 97,9 %, som er 0,1 %-poeng lavere enn i 2024. Gjenvinningsgraden har ligget stabilt i overkant av 97 % de siste 10 årene.

Tabell 5.15: Autoreturs gjenvinningsregnskap (tonn og %), ESA-format

Totalt gjenvinningsregnskap	Sum
Antall vrakbiler	94 966
Total vekt (tonn)	137 215
Ombruk (tonn)	15 245
Materialgjenvinning (tonn)	106 319
Material- + energigjenvinning (tonn)	119 092
Ombruk + materialgjenvinning (tonn)	121 564
Ombruk + total gjenvinning (tonn)	134 337
Gjenvinningsgrad ombruk + materialgjenvinning	88,6 %
Total gjenvinningsgrad, ombruk + material- + energigjenvinning	97,9 %

5.11 Autoreturs planer for 2026

I 2026 vil Autoretur jobbe videre med drift av produsentansvarsselskapet, og blant annet ha fokus på følgende aktiviteter:

- Følge EUs og Miljødirektoratets arbeid med ELV- og batteriforordningen/batteriforskriften.
- Jobbe videre med å nå ut bredere og til flere med informasjon.
- Fortsette å motivere og oppfordre biloppsamlerne til å demontere og selge brukte deler fra kasserte biler, og på den måten bidra til økt ombruk.
- Oppfølging av hovedoperatørene og deres nåværende avtaler med Autoretur, herunder:
 - Revisjon av hovedoperatørenes kvalitetsplaner med vekt på prosedyrer for samsvarskontroller mellom utslippstillatelser, drift, registrering og rapportering av mengder/data ved sine biloppsamlere og fragmenteringsanlegg
 - Oppfølging av styringssystemene hos biloppsamlerne
 - Oppfølging i faste dialogmøter to ganger i året med alle tre hovedoperatørene, hvor temaene blant annet er:
 - Oppfølging av nåværende avtaler
 - Kompetanseplan- og utvikling for nettverket (BOPene)
 - Planer for økt ombruk og materialgjenvinning hos BOPer og FRAGER
 - Rapportering av fraksjoner og mengder til Autoreturs gjenvinningsregnskap
 - Videreutvikling av AutoStat

5.12 Hovedoperatørenes redegjørelse og planer for 2026

Autoretur har hatt dialog med hovedoperatørene om grunnlaget for Autoreturs årsrapport helt frem til ferdigstilling. Hovedoperatørene har sendt Autoretur utdypende redegjørelse om respektive nettverk av biloppsamlingsplasser og fragmenteringsanlegg spesielt mht. disponeringsformer/-metoder og avsetning som ligger til grunn for beregning av de 14 parameterne som gjenvinningsregnskapet baserer seg på.

6. VEDLEGG

6.1 Autoreturs årsregnskap per 31. desember 2025

Resultatregnskap			
Autoretur AS			
Driftsinntekter og driftskostnader	Note	2025	2024
Andre inntekter		198 168	131 480
Gebyrinntekter	1	21 171 000	15 883 200
Sum driftsinntekter		<u>21 369 168</u>	<u>16 014 680</u>
Varekostnad	2	45 554 188	30 178 056
Lønnskostnad	3, 4	2 875 732	2 902 437
Avskrivning av driftsmidler og immaterielle eiendeler	5	87 219	198 282
Annen driftskostnad		5 974 312	7 008 730
Sum driftskostnader		<u>54 491 451</u>	<u>40 287 504</u>
Driftsresultat		<u>-33 122 284</u>	<u>-24 272 825</u>
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		7 281 402	9 065 001
Annen finansinntekt		322 919	1 170 233
Annen rentekostnad		793	0
Resultat av finansposter		<u>7 603 528</u>	<u>10 235 235</u>
Resultat før skattekostnad		<u>-25 518 756</u>	<u>-14 037 590</u>
Resultat		<u>-25 518 756</u>	<u>-14 037 590</u>
Årsresultat		<u>-25 518 756</u>	<u>-14 037 590</u>
Overføringer			
Overført fra annen egenkapital		25 518 756	14 037 590
Sum overføringer		<u>-25 518 756</u>	<u>-14 037 590</u>

Balanse			
Autoretur AS			
Eiendeler	Note	2025	2024
Anleggsmidler			
Varige driftsmidler			
Inventar	5	22 322	29 371
Personbiler	5	0	481 020
Sum varige driftsmidler	5	<u>22 322</u>	<u>510 391</u>
Investeringer i datterselskap	6	643 452	0
Sum finansielle anleggsmidler		<u>643 452</u>	<u>0</u>
Sum anleggsmidler		<u>665 774</u>	<u>510 391</u>
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer	7	11 456 244	3 581 107
Andre kortsiktige fordringer	7	12 677 089	994 178
Sum fordringer		<u>24 133 333</u>	<u>4 575 285</u>
Investeringer			
Markedsbaserte obligasjoner	1	81 843 035	81 615 638
Sum investeringer		<u>81 843 035</u>	<u>81 615 638</u>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	8	105 748 152	142 775 745
Sum omløpsmidler		<u>211 724 521</u>	<u>228 966 668</u>
Sum eiendeler		<u>212 390 295</u>	<u>229 477 059</u>

Balanse			
Autoretur AS			
Egenkapital og gjeld	Note	2025	2024
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	9, 10	100 000	100 000
Sum innskutt egenkapital		<u>100 000</u>	<u>100 000</u>
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital		170 475 961	195 994 717
Sum opptjent egenkapital	10	<u>170 475 961</u>	<u>195 994 717</u>
Sum egenkapital	10	<u>170 575 961</u>	<u>196 094 717</u>
Risikofond ladbare biler	10	27 785 300	27 785 300
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		11 906 581	4 767 002
Skyldig offentlige avgifter		1 227 774	226 710
Annen kortsiktig gjeld		894 678	603 330
Sum kortsiktig gjeld		<u>14 029 034</u>	<u>5 597 043</u>
Sum gjeld		<u>41 814 334</u>	<u>33 382 343</u>
Sum egenkapital og gjeld		<u>212 390 295</u>	<u>229 477 059</u>
Oslo, 29.04.2026 Styret i Autoretur AS			
_____ Kjetil Haare Johansen styreleder	_____ Matilda Kristin Sjaaeng styremedlem	_____ Lise Teslo styremedlem	
_____ Ulf Tore Hekneby styremedlem	_____ Harald Jachwitz Andersen styremedlem	_____ Erik Andresen daglig leder	
Autoretur AS		Side 2	

6.2 Fylkesoversikt registreringer i VrakSys og AutoStat

Tabell 6.1 Sammenstilling fylker. Brun og rosa kolonne representerer alle BOPer i Norge, og grønne kolonner viser Autoreturs nettverk.

Fylke	Totalt antall innleverte kjøretøy VrakSys (Skatteetaten)	Vraksys (OFV) - alle BOP i Norge			Autostat (mottak Frag) - Autoreturs BOPer			Antall BOPer	Registrert vekt miljøsanering/demontering (kg)	Snittvekt miljøsaner/demontering (kg/vrak)
		Totalt antall innleverte kjøretøy	Justert egenvekt + tappet drivstoff på BOP (kg)	Snitt justert egenvekt inkl. tappet drivstoff (kg/stk)	Registrert mengde (kg)	Antall vrak	Snittvekt (kg/vrak)			
03 Oslo:	4 754	4 745	6 617 367	1 385	5 176 260	4 781	1 083	3	837 014	175
11 Rogaland:	8 779	8 762	12 695 248	1 424	10 956 480	8 924	1 228	9	1 710 019	192
15 Møre og Romsdal:	5 189	5 162	7 455 480	1 437	6 313 516	5 187	1 217	12	1 087 619	210
18 Nordland:	5 450	5 187	7 850 231	1 410	6 933 280	5 568	1 245	11	875 997	157
31 Østfold:	7 445	7 386	11 277 184	1 465	8 660 051	7 724	1 121	17	1 656 327	214
32 Akershus	8 667	8 645	13 608 105	1 458	10 998 540	9 344	1 177	9	1 831 729	196
33 Buskerud:	4 602	4 581	6 376 822	1 399	5 472 565	4 558	1 201	7	637 733	140
34 Innlandet:	9 868	9 788	14 755 325	1 471	11 245 340	10 055	1 118	17	2 263 819	225
39 Vestfold:	5 321	5 307	7 651 773	1 421	5 911 670	5 387	1 097	8	846 608	157
40 Telemark:	3 106	3 093	3 697 475	1 413	2 988 965	2 626	1 138	8	426 756	163
42 Agder:	6 232	6 220	8 119 398	1 410	6 367 964	5 778	1 102	8	1 169 975	202
46 Vestland:	9 011	8 178	11 743 604	1 411	9 838 334	8 339	1 180	16	1 570 576	188
50 Trøndelag:	9 786	9 661	17 233 736	1 459	13 955 646	11 810	1 182	15	2 040 062	173
55 Troms:	3 293	3 268	4 685 580	1 327	4 252 130	3 527	1 206	4	518 591	147
56 Finnmark:	1 565	1 564	1 617 382	1 198	1 768 300	1 358	1 302	2	154 286	114
Sum hele landet:	93 068	91 547	135 384 712	1 426	110 839 041	94 966	1 167	146	17 627 111	186