

**PLAN FOR
BILVRAKSYSTEMET
I MØRE OG ROMSDAL**



**Miljøvernavdelinga
Fylkeshuset
6400 Molde**

**Rapport nr 6 - 1991
ISBN-82-7430-035-1
ISSN: 0801-9363**



FYLKESMANNEN I MØRE OG ROMSDAL

Fylkeshuset, 6400 Molde
Telefon: (072) 58000 Telefax: (072) 58510

PLAN FOR BILVRAKSYSTEMET I MØRE OG ROMSDAL

Rapport nr 6 - 1991
ISBN-82-7430-035-1
ISSN: 0801-9363

Forord

Fylkesmannen legg med dette fram ein plan for bilvraksystemet i Møre og Romsdal. Planen erstattar den førebelse planen som blei utarbeidd i 1977.

Planen tar utgangspunkt i eit høringsnotat av juli 1991 som blei sendt dei mest sentrale aktørar og interessentar til uttale.

Planen inneheld ein status over eksisterande ordning i fylket. Planen drøftar ulike måtar å betre systemet. Planen inneheld mål for bilvraksystemet og konkrete forslag til tiltak.

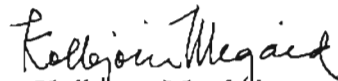
Planen vil vere grunnlag for rådgjeving og oppfølging av bilvraksystemet frå fylkesmannen si side når det gjeld informasjon, oppsamlingsaksjonar, reaksjonar på bilvrak som forsøplar, m.v. Søknader om etablering av eventuelle nye biloppsamlingsplassar vil bli vurdert i forhold til konklusjonane i planen.

Oppsamling av metallavfall elles blir ikkje behandla spesielt i denne planen. Fylkesmannen finn det naturleg at dette tema eventuelt blir tatt opp seinare i sammenheng med kommunale planer om kjeldesortering.

Molde 13. desember 1991



Odd Høgset
fylkesmiljøvernssjef



Kolbjørn Megård
fylkesingeniør

Innhald

Kapittel	Side
1.0 INNLEIING	4
2.0 SAMMENDRAG	5
3.0 STATUS FOR BILVRAKSYSTEMET	6
3.1 Bilvrakssystemet i Noreg	6
3.2 Attvinning av ymse metallavfall	7
3.3 Situasjonen i Møre og Romsdal	7
3.4 Korleis fungerer systemet?	10
4.0 AKTUELLE TILTAK FOR Å BETRE ORDNINGA	11
4.1 Etablering av eventuelt fleire biloppsamlingsplassar	11
4.2 Betre inntransport og service på biloppsamlingsplassane	12
4.3 Høgare vrakpant	12
4.4 Betre informasjon	13
4.5 Gjennomføring av lokale oppryddingsaksjonar	13
4.6 Bruk av tvangsmidlar	14
5.0 INNKOMNE FRÅSEGNER TIL HØRINGSNOTATET	15
6.0 PLAN FOR BILVRAKSYSTEMET	19
6.1 Mål for bilvrakssystemet	19
6.2 Tiltak	19
6.3 Grunngeving	22

1. INNLEIING.

Bilvrakssystemet har vore i funksjon på landsbasis sidan 1978. I samband med oppstartinga blei det i 1977 utarbeidd ein førebels plan for Møre og Romsdal. Planen blei lagt til grunn ved etableringa av bilvrakssystemet i fylket. Praktisk gjennomføring skjedde i samsvar med den førebelse planen. Seinare har det skjedd visse endringar utan at planen er blitt vidareført eller revidert.

Miljøverndepartementet har i rundskriv T-5/82 bedt fylkesmannen utarbeide ei plan for oppsamlingsnett. I samband med godkjenning av biloppsamlingsplassane i fylket har det vore forutsatt at endeleg avgrensing av ansvarsområde for plassane skulle skje i samsvar med ein slik revidert plan. I planen bør saksproblemet bli drøfta breiare enn berre tal på og plassering av biloppsamlingsplassar.

2.0 SAMMENDRAG

Bilvraksystemet blei vedtatt oppretta i 1977. Same året blei det utarbeidd ein førebels plan for Møre og Romsdal som grunnlag for å etablere sentrale plassar frå oppstarten i 1978. I Møre og Romsdal blei 3 biloppsamlingsplassar etablert (samt ein mellomlagerplass som seinare blei lagt ned). Seinare er det blitt oppretta to biloppsamlingsplassar i tillegg.

Biloppsamlingsplassane har gjennomført miljøverninvesteringar i samsvar med godkjenning frå fylkesmannen. Biloppsamlingsplassane tar imot, eventuelt hentar bilvrak som blir meldt inn til ein fast pris (300-500 kr). Batteri og miljøfarlege væsker bli tatt hand om. Bilvrakeigaren får utbetalt vrakpant frå Toll- og avgiftsdirektoratet på grunnlag av melding frå biloppsamlingsplassen. Bilvrak blir frå og med hausten 1991 frakta til Skien for behandling før attvinning av metall m.v.

I perioden 1978-1990 er 31 359 bilvrak tatt hand om av bilvraksystemet. Dette tilsvarar truleg landsgjennomsnittet som er 83 %. Ein slik innsamlingsprosent betyr at ca 6 500 bilvrak ikkje er tatt hand om av ordninga (ca 500 pr år). Over år blir dette ein stor sum, og vil kunne føre til betydeleg ulempe og forsøpling.

I planen blir det drøfta og foreslått ulike tiltak å betre ordninga. Etablering av fleire biloppsamlingsplassar vil føre til dårlegare økonomisk driftsgrunnlag for den enkelte plassen. Erfaring frå andre fylke tyder på at dette ikkje er noko god løysing.

Enda betre inntransporttilbod og betre service (fast minimums opningstid, telefonservice) vil ha betydning. Høgare vrakpant vil og truleg føre til at det blir meir attraktivt å levere inn bilvrak.

Informasjonen om ordninga har til no vore relativt dårleg. Betre informasjon vil føre til at folk blir motiverte og kunnskap om ordninga reint praktisk.

Vrakpanten kan vere eit meget godt økonomisk grunnlag for å gjennomføre lokale oppryddingsaksjonar i kommunane. Idrettslag og andre foreiningar kan få store inntekter ved å gjennomføre slike aksjonar.

Kommunane har heimel til å reagere på bilvrak som forsøplar. Kommunane kan kreve at bilvrak blir fjerna, eventuelt at det blir kravd rimeleg dekning av utgifter som nokon har hatt til fjerning eller opprydding.

I planen for bilvraksystemet blir det formulert mål for systemet, m.a. at minst 95 % av bilvraka skal bli tatt hand om, spesielt at alle bilvrak som er til sjananse blir tatt hand om av systemet.

Planen fastheld at det ikkje skal etablerast nye biloppsamlingsplassar i fylket (alternativ 1 i høringsnotat). Planen fastsett og endeleg inndeling i ansvarsområde for den enkelte biloppsamlingsplass, jf fig. 2.

3.0 STATUS FOR BILVRAKSYSTEMET

3.1. Bilvrakssystemet i Noreg

Stortinget gjekk i 1977 inn for å etablere eit landsomfattande bilvrakssystem.

Det var to årsaker til at bilvrakssystemet blei oppretta. For det første utgjorde ukontrollert deponering av bilvrak eit stadig større miljøproblem. For det andre representerte tidlegare løysingar ei dårleg ressursutnytting.

Oppsamlingsystemet består av 3 hovudelement:

- 1) Vrakpant på bilar o.l
- 2) Eit system av oppsamlingsplassar for bilvrak
- 3) Pressing og transport til sentrale behandlingsanlegg for attvinning av metall

Det blei frå 1977 innført vrakpant på bilar. Ordninga er basert på at det blir betalt vrakpant ved kjøp av ny bil. Ved innlevering av bilvrak til godkjent oppsamlingsplass blir det sendt melding til Toll- og avgiftsdirektoratet og det blir derifrå utbetalt pant til eigaren av bilvraket. Vrakpanten som blir lagt til nybilprisen har i perioden vore mindre enn den som blir utbetalt ved innlevering av bilvrak. Vrakpanten som blir utbetalt er i 1991 kr 1000.

Vrakpantordninga dekkjer person- og varebilar med registrert totalvekt mindre enn 3.500 kg og som har vore registrert etter 1.1.1977. Frå og med 1991 omfattar ordninga også snøscooterar. Ordninga skal utvidast til også omfatte større combi-bilar og bussar.

Det er berre biloppsamlingsplassar som har særskilt godkjenning frå fylkesmannen som er med i ordninga. Fylkesmannen sin mynde i dag er gitt i rundskriv T-12/84 frå Miljøvern-departementet. Fylkesmannen har fastsett konkrete miljøvernkrav til biloppsamlingsplassane.

Biloppsamlingsplassane får driftstøtte frå staten som utgjer 155 kr pr bilvrak. Dette skal dekkje kostnader til nødvendig registrering og utskriving av pantekvittering, samt avtapping av miljøfarlege væsker, uttak av batteri, m.v. Driftstilskottet har auka svært lite sidan ordninga tok til.

Staten dekkjer kostnader til pressing fullt ut.

Transport til fragmenteringsanlegg blir dekkja av fragmenteringsanlegget, evt med støtte frå staten.

Metallverdien av bilvraket tilfell hovudsakleg fragmenteringsanlegget. Biloppsamlingsplassen får 23 % av skrapjarnverdien. Med ein metallpris på t.d. 650 kr/tonn og gjennomsnittleg metallvekt pr bil på 750 kg, utgjer dette eksempelvis 130 kr for kvar bilvrak. I tillegg kan enkelte bilvrak innehalde bildelar som kan seljast. Kva verdi slike bildelar har skil seg avhengig av biltype, årsmodell og tilstand. Erfaringsmessig er det vanskeleg å rekne med noko vesentleg nettoinntekt av delesalg frå gamle bilar. For nyare bilar kan deleværdien vere betydeleg. Men det er store kostnader ved demontering og lagerhald. Denne delen av verksemda skjer også i konkurranse med bilopphoggeri som ikkje har godkjenning som biloppsamlingsplass.

3.2 Attvinning av ymse metallavfall

Innsamlingsordninga var også tenkt å vere eit tilbod om innsamling og behandling av metallavfall, herunder kvitevarer, d.v.s. kjøleskåp, komfyrar, vaskemaskiner m.v. og som tradisjonelt har hamna i den kommunale renovasjonen. I samsvar med dette det stilt vilkår i konsesjonar for avfallsplassar om at metallavfall skulle skiljast ut og lagrast særskilt og helst leverast til oppsamlingsystemet for bilvrak og metallavfall. Arbeidet med kommunale planer om kjeldesortering vil måtte drøfte kva løysingar som kan vere aktuelle for ulike avfallsfraksjonar som kan attvinnast. Fylkesmannen vil vente med å komme med noko vurdering om dette til dei kommunale planene ligg føre.

Fleire av biloppsamlingsplassane blir i dag drive i kombinasjon med opphogging og/eller skaphandlarverksemd (metallattvinning).

3.3. Situasjonen i Møre og Romsdal

I Møre og Romsdal har ein no desse 5 oppsamlingsplassar for bilvrak:

- JEMA A/S, Kristiansund
- I. B. Kjærsvik A/S, Molde
- Vartdal Gjenvinning A/S, Vartdal
- American Car Club Sunndalsøra,
- Vest Miljø a/s, Hareid

Figur 1 viser plassering av biloppsamlingsplassar og tildelt førebels ansvarsområde.

(Biloppsamlingsplassar i nabofylka blir og brukt kommunar der dette er gunstig. Dette gjeld t.d. biloppsamlingsplassane på Vinjeøra og i Orkanger.

Kvar plass har hatt eit konkret ansvarsområde for innhenting av bilvrak. Ansvarsområda dekkjer ikkje alle kommunane i fylket. Systemet har likevel fungert slik at alle innmeldte bilvrak er blitt henta.

Bilvrakeigaren kan sjølv levere eller ordne med transport av vraket til biloppsamlingsplassen. Han kan og be om at bilvraket blir henta til avtalt (fast) pris. Denne prisen er relativt

låg og føreset at transporten blir samordna med andre transportoppgåver (t.d. andre bilvrak). Slik transport kostar i dag 300 - 500 kr pr bilvrak.

I perioden frå 1978 til og med 1990 blei det motatt 31.359 bilvrak til oppsamlingsplassane i fylket. Nærare fordeling til dei ulike plassane går fram av tabell 1. Statistikken viser at mengda innsamla bilvrak har auka vesentleg frå starten av ordninga og avtatt noko dei siste åra. Den siste reduksjonen kan truleg forklarast av mindre sal av nye bilar og dermed lengre brukstid på bilane.

Tabell 1 Mottatte bilvrak i perioden 1978 - 1990.

Oppsamlingsplass	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
A/S JEMA			233	405	409	458	436
Iver B Kjørsvik*	320	528	483	641	673	708	665
Vartdal Gjenvinning A/S*	220	493	617	1059	1218	1029	1032
Gangstovika	386	163					
Am Car Club Sunndalsøra							76
Vest-Miljø a/s							27
Sum	926	1184	1333	2105	2300	2195	2236

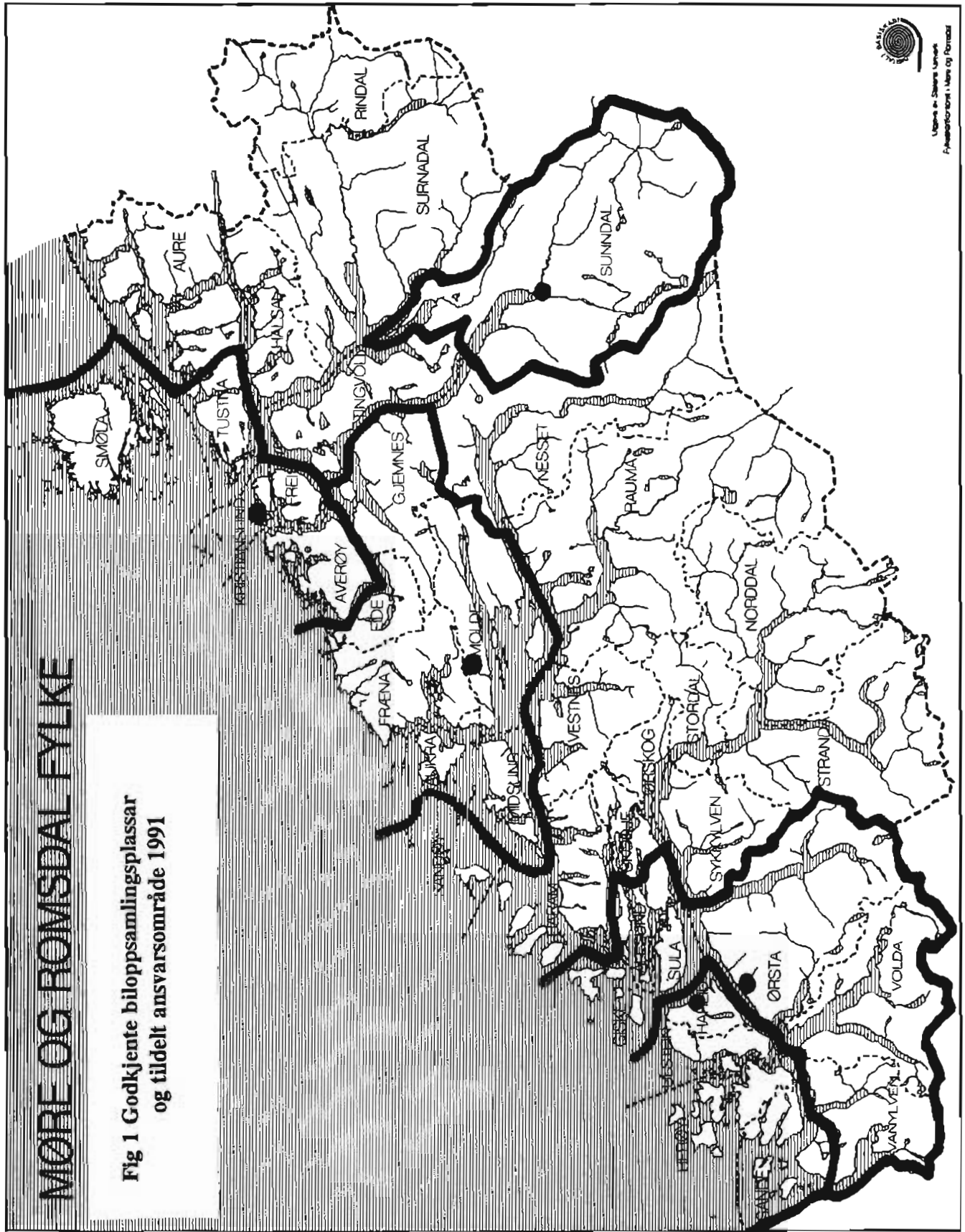
Oppsamlingsplass	1985	1986	1987	1988	1989	1990	Sum
A/S JEMA	431	656	645	533	537	429	5172
Iver B Kjørsvik*	636	972	771	754	721	795	8667
Vartdal Gjenvinning A/S*	643	1011	833	707	794	601	10257
Gangstovika							549
Am Car Club Sunndalsøra	132	190	216	207	230	161	1212
Vest-Miljø a/s	709	1186	1061	998	801	720	5502
Sum	2551	4015	3526	3199	3083	2706	31359

* Det har skjedd endring av firma (firmanamn) i perioden.

Mellomlagringsplassen i Ålesund blei lagt ned i 1979 på grunn av at plassen ikkje fungerte som forutsatt. Seinare har det skjedd to nyetableringar:

- American Car Club Sunndalsøra, blei godkjent i 1984 i forståing med dei andre bilopsamlingsplassane.
- Ved konkursen ved Møre Gjenvinningsindustri A/S på Vartdal same året, blei behovet for ei mottaksordning på Sunnmøre så akutt at G. Eilertsen A/S (no Vest-Miljø a/s) fekk godkjent ein ny plass på Hareid.

Pressing og transport til fragmenteringsanlegg har for Møre og Romsdal sitt vedkomande lenge blitt ordna av Vestlandske Skips- og Bilopphogging A/S, som har tilbydd denne tenesta på grunnlag av kontrakt med Statens forureiningstilsyn. Fragmenteringa av bilvrak skjedde fram til hausten 1991 hos Ring Teigen A/S i Hokksund. Transporten til Hokksund skjedde med jarnbane etter lokal oppsamling på presselektaren. Frå hausten 1991 skjer dette hos Johan Johnsen A/S i Skien for bilvrak frå Vestlandet og Nord-Noreg. Transporten til Skien skjer med båt.



3.4. Korleis fungerer systemet?

Det ligg ikkje føre noko tilfredsstillande statistikk som viser oppsamlingsprosenten for vårt fylke. Biltilsynet sine data om avregistrering av bilar er felles for bilar som blir vraka og bilar som blir selt eller mellombels avskilta.

Miljøverndepartementet har i samband med statsbudsjettet vurdert oppsamlingsprosenten på landsbasis. Den har vore utrekna til 99% (1986), 80% (1987), 85% 1988, 85% (1989). Gjennomsnitt for den tida at biloppsamlingssystemet har vore i funksjon har vore 83 %. Dette er mindre enn den nasjonale målsettinga (90%). Det ligg som nemnt ikkje føre grundige vurderingar som fortel om reell oppsamlingsprosent i det enkelte fylket. Det er likevel grunn til å tru at situasjonen i Møre og Romsdal ikkje skil seg mykje frå landsgjennomsnittet.

Som vist i tabell 1 er 31359 bilvrak blitt samla inn i løpet av perioden 1978-90. Bilvraksystemet har såleis ført til at svært mange bilvrak er blitt tatt hand om og ikkje representerer nokon fare for forsøpling.

Med ein gjennomsnittleg oppsamlingsprosent på 83% er det i perioden 1978-90 blitt ståande att ca 6 500 bilvrak.

Det kan observerast bilvrak mange stader i fylket. Dette gjeld like gjerne bilvrak i tettbygde strok som bilvrak i utmark og åkerkantar. Det er derfor heilt klart at mengda på ikkje-innsamla bilvrak i fylket er blitt betydeleg. Til samanlikning kan nemnast at det ved oppryddingsaksjonane i 1977/78 blei samla inn 3.609 bilvrak i fylket. Situasjonen er difor slik i dag at truleg minst 2 gonger denne vrakmengda ikkje er blitt tatt hand om på ein forsvarleg måte dei siste 10 åra.

Bilvrak har mange stader slikt omfang at det representerer eit vesentleg lokalt miljøproblem. Rauma kommune opplyser t.d. at dei har registrert omlag 1.000 bilvrak i kommunen.

Fylkesmannen kan difor ikkje seie seg nøgd med bilvrakordninga i slik ho fungerer i dag. Det er likevel ikkje primært biloppsamlingsplassane sitt ansvar.

4.0. AKTUELLE TILTAK FOR Å BETRE ORDNINGA

I samband med førespurnader og søknader om godkjenning av nye biloppsamlingsplassar blir det ofte gitt uttrykk for at systemet straks vil bli betre dersom det blir oppretta fleire biloppsamlingsplassar. Talet på biloppsamlingsplassar er likevel berre ein av fleire faktorar som avgjer korleis systemet fungerer. Her vil ein spesielt nemne følgjande forhold/tiltak: Tal på plassar/avstand til næraste plass, kva teneste plassane yter (telefonkontakt, opningstid, innhentingstilbod), vrakpantstorleik, informasjon, oppryddingsaksjonar og meir tvangsmessige forhold (reaksjon på at bilvrak blir sett frå seg i naturen o.s.v.). Nedanfor blir desse tiltaka vurdert og omtala nærare.

4.1. Etablering av eventuelt fleire biloppsamlingsplassar

Fleire mottaksplassar vil bety at biloppsamlingsplassane blir fysisk nærare den enkelte bilvrakeigaren. Kortare avstand vil gjere tilbodet meir attraktivt enn om ein må køyre langt, eventuelt bruke fleire ferjer. Dersom bilvraka ikkje er køyrbare vil avstanden ha spesiell stor betydning. Det tilbodet som oppsamlingsplassane har med å hente inn bilvraka til sams pris er for dårleg kjent.

Effekten av fleire biloppsamlingsplassar vil først vere fullt utnytta dersom det er ein plass i kvar kommune, evt felles for mindre kommunar der det er relativt små avstandar. Noko slik utbygging av bilvraksystemet er ikkje aktuell ut frå bedriftsøkonomiske vurderingar.

Behandling av 4.000 bilvrak i fylket kvart år representerer ei brutto omsetning, når ein ser bort frå bildelar, på omlag 1,1 mill kr. Det er avgrensa kva ein slik sum kan forsvare av investeringar og driftskostnader. Dei biloppsamlingsplassane som har mottatt flest bilvrak har vore oppe i omlag 1.000 bilvrak i året. Det vil nødvendigvis bety negative konsekvensar for desse at driftsgrunnlaget blir redusert. T.d. vil ein reduksjon av bilmottaket på 100 vrak bety eit bortfall av driftstilskott på 15.000 kr og bortfall av metallsal for ein verdi på ca 13.000 kr. Tilsaman ca 28.000 kr. Evt bortfall av sal av bildelar vil komme i tillegg. Dette vil vere det økonomiske grunnlaget for drift med tilsvarande vrakmengder. Ved større endringar av vrakmengder blir tala endra tilsvarande.

Miljøverndepartementet har i rundskriv T-12/84 bedt fylkesmannen vurdere om nye biloppsamlingsplassar kan føre til uheldige konsekvensar for heile oppsamlingssystemet, t.d. at det økonomiske grunnlaget for allereie eksisterande biloppsamlingsplassar vil kunne svikte. Ut frå ei slik vurdering er det berre interessant å diskutere nye plassar i fylket i eit fåtal område. Dette kan vere område som ligg lengst anna eksisterande oppsamlingsplassar og som slik sett har dårlegast dekning eller område som ikkje har avgjerande økonomisk betydning for eksisterande plassar.

Det er i dag lengst avstand til eksisterande biloppsamlingsplassar frå Norddal, Sandøy, Stordal, Vanylven, Giske, Halså, Haram, Rindal, Smøla, Stranda og Ørskog. Spesielt i kommunar med stor avstand til eksisterande biloppsamlingsplassar har det vore interesse for å etablere nye biloppsamlingsplassar. Det vore konkrete søknader frå interessantar i kommunane Rindal, Surnadal, Rauma, Ørskog, Haram og Ålesund.

4.2. Betre inntransport og service på biloppsamlingsplassane

I den førebelse planen for fylket blei det drøfta korleis inntransporten til kvar plass best kunne ordnast. Det blei gjennomført ei konsulentvurdering som tilrådde eit fåtal plassar i fylket, men med organisert oppsamling, basert på innmelding av vrak til oppsamlingsplassen og felles inntransport når ei aktuell køyrerute var full. Dette betyr nødvendigvis ei viss venting. Ved eit slikt system ville det vanlegvis vere billegare for folk flest å få transportert eit bilvrak frå ein utkant i ein kommune til ein sentral biloppsamlingsplass enn å få transportert vraket til eit eventuelt mottak i kommunesentret.

I 1977 blei nødvendig frakt for slik felles inntransport rekna til å koste mindre enn 300 kr. I dag ordnar biloppsamlingsplassane med inntransporten for prisar mellom 200 kr til 500 kr.

Eit slikt inntransporttilbod inneberer at bilvraksystemet har ei god geografisk dekning. Biloppsamlingsplassane har ved godkjenninga fått vilkår om å ha eit slikt inntransporttilbod.

Det er viktig at ein bilvrakeigar kan ta kontakt med biloppsamlingsplassane, t.d. pr telefon. Dette bør helst kunne skje i vanleg arbeidstid, evt om kveldar og laurdagar når biloppsamlingsplassane er opne.

Opningstida for biloppsamlingsplassane har og betydning for kor lett det er å bruke plassane. Opningstid ein kveld i veka og på enkelte laurdagar vil gjere det lettare for mange å levere bilvrak. Slike tilbod kan og gjerast sossongavhengig. Opningstida for biloppsamlingsplassane må likevel bli sett i sammenheng med opningstid hos biltilsyn slik at innlevering av skilt kan skje på ein rasjonell måte.

4.3. Høgare vrakpant

Høgare vrakpant vil bety større økonomisk fordel av å levere inn bilvrak til godkjent biloppsamlingsplass. I dag er vrakpanten 1.000 kr. Ein auke i vrakpanten vil og bety at folk kan akseptere større kostnader og ulemper med innlevering av bilvrak. Auka vrakpant har sikkert større betydning for innlevering av bilvrak enn for utskifting av den eldre bilparken, jf debatten omkring ynskje om raskare fornying av bilparken og "fjerning" av gamle og lite miljøvennlige bilar.

Eventuell høgare vrakpant vil måtte fastsettast av Stortinget.

Mange bilfirma marknadsfører seg ved å ta imot gamle bilar og betale ut eit betydeleg beløp i tillegg til vrakpanten.

4.4. Betre informasjon

Informasjonen omkring biloppsamlingsordninga er i dag ikkje god nok. Det offentlege gir ikkje tilfredsstillande informasjon til den enkelte bil(vrak)eigar. Biloppsamlingsplassane har heller ikkje nokon aktiv marknadsføring av det tilbodet dei står for. Mange av biloppsamlingsplassane (bilopphoggeria) brukar meir av sitt marknadsføringsbudsjett på sal av bildelar enn på motivering og informasjon overfor bil(vrak)eigarar.

Det offentlege bør betre informasjonen sin. Ordninga bør annonserast regelmessig, gjerne med ei regional/lokal vinkling. Det bør også informerast om praktiske rutiner ved innlevering/henting av bilvrak, forholdet til biltilsynet m.v. Det å levere inn bilvrak er ikkje rutineprega aktivitet for folk flest. Mange vil vere usikre og vil sette pris på konkret rettleiing om kva dei skal gjere.

Eit alternativ er opplysningar/informasjonsbrosjyrer medsendt eller påtrykt tallongen for krav/innbetaling av årsgavgifta.

Ved innlevering av bilskilt kan biltilsynet levere eller sende orienteringsmateriell om ordninga. Tilsvarende materiell burde t.d. bilfirma ha og levere til kundar som kjøper bil. Det synest vere ein tendens til at mange bilvrak som blir ståande, frå starten av er blitt rekna som eit mogleg salgsobjekt. Med betre informasjon - kan ein venteleg provosere fram avgjerd om at bilen straks bør vrakast.

Ansvar for betre offentleg informasjon bør ligge til Miljøverndepartementet/SFT og Samferdselsdepartementet/Vegdirektoratet.

4.5. Gjennomføring av lokale oppryddingsaksjonar

I 1977-78 blei det gjennomført oppryddingsaksjonar for å samle inn dei "gamle" bilvraka som ikkje blei omfatta av ordninga med vrakpant. Vrakpant gjeld som nemnd berre bilar som er/har vore registrert etter 1.1.1977. Tilskottssatsane ved oppryddingsaksjonane var 150-250 kr avhengig av køyrestrekning. Det blei den gongen samla inn 3.909 bilvrak til lokale samlestasjonar. Kommunane fekk tilsaman 650.000 kr i statstilskott til oppryddinga.

Med dagens vrakpant på 1.000 kr ligg det store muligheiter for kommunar, foreiningar og lag i å tene pengar på å kartlegge bilvrak, finne fram til eigar, og få fullmakt til å levere bilvrak til biloppsamlingsplass. I Rauma kommune blir det opplyst at det er bortimot 1.000 bilvrak som ikkje er levert bilvrakssystemet. Dersom det kan utbetalast vrakpant for desse bilvraka, er det her snakk om store potensielle inntekter.

Oppryddingsaksjonar kan også kombinerast med informasjonskampanjer og evt trussel om tvangsmidlar (jf. neste punkt).

4.6. Bruk av tvangsmidler

Forureiningslova § 28 set forbod mot forsøpling:

" *Ingen må tømme, etterlate, oppbevare eller transportere avfall slik at det kan virke skjæmmende eller være til fare eller ulempe for miljøet. Bestemmelsen i første punktum gjelder også bilvrak, flyvrak og andre lignende større gjenstander. Første ledd er ikke til hinder for at avfall blir tatt hånd om på oppslagsplass eller i behandlingsanlegg med tilatelse etter § 29 eller for at avfall blir levert dit.*

Den som har overtrådt forbudet i første ledd, skal sørge for nødvendig opprydding"

Dette generelle forbudet gjeld også bilvrak.

Forureiningslova § 37 gir kommunen mynde til å kreve opprydding:

" *Kommunen kan gi pålegg om at den som har etterlatt, tømt eller oppbevart avfall i strid med § 28, skal fjerne det, rydde opp innen en viss frist, eller at han skal dekke rimelige utgifter noen har hatt til fjerning eller opprydding. Slikt pålegg kan også gis overfor den som har overtrådt § 35 første og andre ledd dersom dette har ført til at avfallet er blitt spredt.*

Forurensningsmyndigheten kan også gi pålegg om opprydding og fjerning til den som var eier av motorkjøretøy, skip, fly eller annen lignende større gjenstand, da det ble etterlatt i strid med § 28 eller som er eier når pålegget gis. Bestemmelsen i § 74 gjelder tilsvarende ved vedtak etter dette ledd.

Ber noen kommunen gi pålegg om opprydding eller betaling av utgifter etter første eller annet ledd, skal kommunen ta stilling til henvendelsen snarest mulig. Avgjørelsen er enkeltvedtak også om pålegg ikke blir gitt."

Kommunane har dermed ein klar heimel for å krevje at bilvrak blir fjerna (på ein lovleg måte).

Lova gir også andre (kven som helst) høve til å be kommunen gi nødvendige pålegg. Kommunen sine vedtak kan påklagast til fylkesmannen.

Reglane i forureiningslova §§ 28 og 37 er til no blitt relativt lite brukt. Ålmenta og kommunane bør difor bli meir merksame på denne heimelen. Det er lite truleg at berre positive tiltak åleine er tilstrekkelege verkemiddel til å hindre at bilvrak blir etterlatt i naturen.

5. INNKOMNE FRÅSEGNER TIL HØRINGSNOTATET

Høringsnotatet inneheldt ein status av biloppsamlingsssystemet i fylket og drøfta ulike tiltak for å betre systemet. Høringsnotatet inneheldt forslag til mål for systemet og inneheldt vidare 3 alternative forslag om plassering av biloppsamlingsplassar i fylket og inndeling av ansvarsområde for kvar plass. Alternativ 1 og alternativ 2 er vist på fig 2 og 3. Alternativ 3 var nemd som ei mogleg kombinasjonsløyising av desse.

Høringsnotatet blei sendt til kommunar, biloppsamlingsplassar, søkjarar m.v. til evt uttale. Det har kome inn uttale frå 20 kommunar, 3 eksisterande biloppsamlingsplassar, 2 organisasjonar, samt Statens forureiningstilsyn.

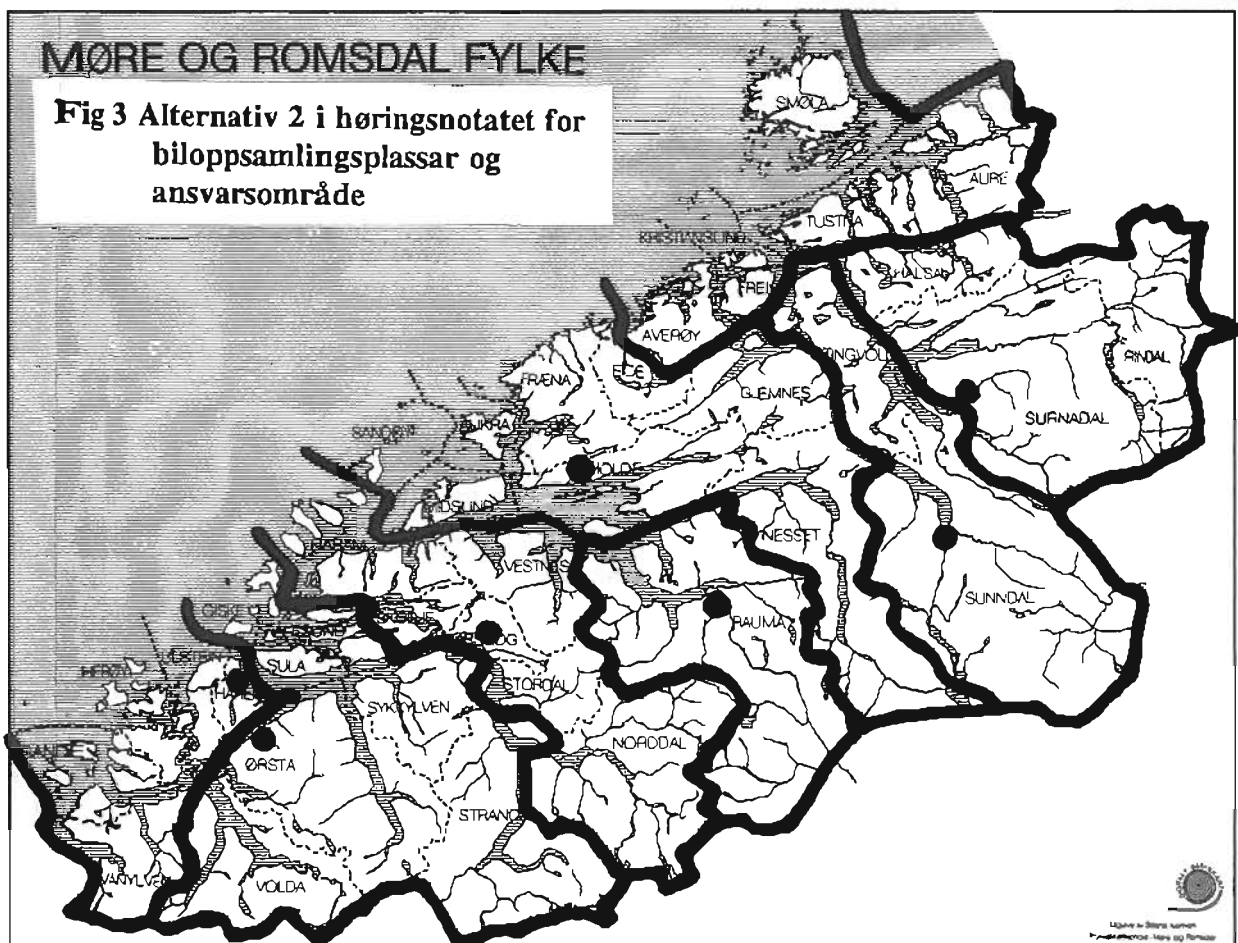
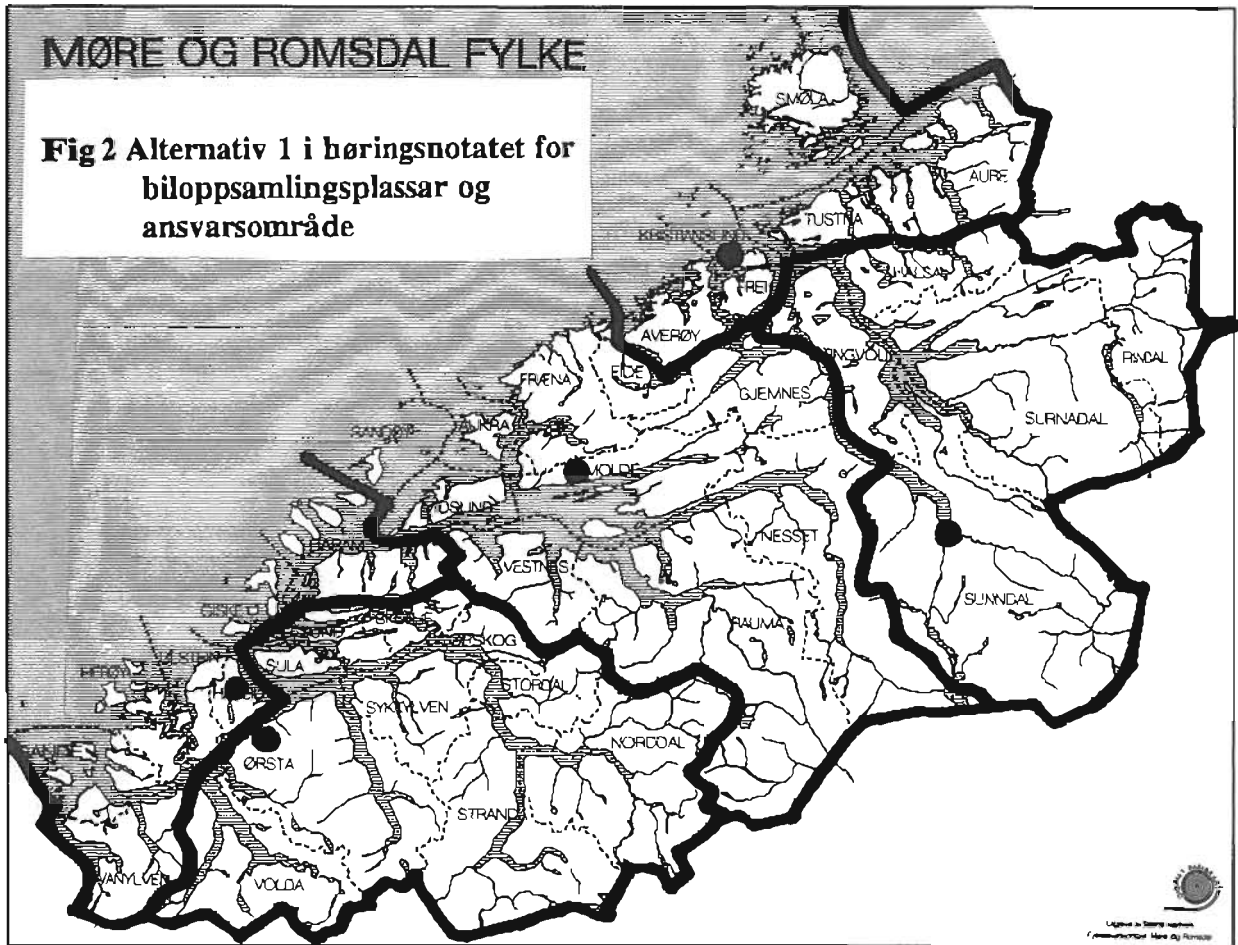
Advokat Atgeir Almestad (på vegne av Vartdal Gjenvinning A/S) meiner at oppstillinga i høringsnotatet om ansvarsområde er misvisande. Vartdal Gjenvinning A/S dekkjer i dag også faktisk kommunane Stranda, Sykkylven, Stordal, Ørskog og delvis Norddal. Firmaet dekkjer også saman med Vest-Miljø A/S kommunane Haram og Skodje. Desse to firma dekkjer faktisk heile Sunnmøre. Advokat Almestad meiner at biloppsamlingsplassen på Hareid blei godkjent mellombels for eitt år den gongen Møre Gjenvinning A/S gjekk konkurs i 1984 og at godkjenninga skulle falle bort når drifta på Vartdal kom i stand (Eiksund Gjenvinning A/S). Manglande inntektsgrunnlag førte til ny konkurs i 1989. Vartdal Gjenvinning A/S har innretta sine driftsplaner på den reelle situasjonen med omsyn til dekningsområde. Etablering av ein ny biloppsamlingsplass i Ørskog kommune vil redusere vesentleg Vartdal Gjenvinning A/S sin tilgang på bilvrak og ta bort grunnlaget for lønsam drift på Vartdal. Advokat Almestad ønskjer høgare vrakpant eller ei form for transportstøtte for oppsamlinga til biloppsamlingsplassen. Kommunane bør i langt større utstrekning enn i dag nytte seg av tvangsmidlane i forureiningslova for å få fjerna skjemmande bilvrak. Han meiner at manglande informasjon først og fremst er ei oppgåve for det offentlege. Biloppsamlingsplassane bør og ha ei utvida opningstid og eit innhentingstilbod. Vartdal Gjenvinning har eit slikt tilbod.

Aukra kommune (Teknisk etat) går inn for mest mogleg desentralisering og mellomlager i den einskilde kommune. Vrakpanten bør hevast og omfattast alle typar bil- og køyretøyvrak. Kommunen bør og få ein del av vrakpanten. Oppsamlingsordninga bør utvidast til å omfatte kvitevarer, spesialavfall og metallavfall.

Aure kommune (Teknisk etat) finn det naturleg at kommunen er lagt under oppsamlingsplassen i Kristiansund. Førebels er kommunikasjonane så dårleg at det vil vere økonomisk gunstig å levere metallavfallet til oppsamlingsplass i Trøndelag (Vinjeøra).

Averøy kommune (Teknisk etat) meiner ordninga har vore tilfredsstillande og at det ikkje er nødvendig med fleire plassar for Averøy kommune sin del. Betre informasjon om ordninga er ønskeleg.

Fræna kommune (Miljøvernutvalet) går inn for alternativ 1.



Halsa kommune (Formannskapet) har ingen spesielle merknader til forslaga. Kommunen er fortsatt interessert i å bruke biloppsamlingsplassen i Trøndelag (Vinjeøra).

Haram kommune (Bygningsrådet) går inn for at at bilvrak i Haram kommune kan leverast til Møre Bruktbildeler A/S, Sjøholt. Dette vil bety enklare og billegare levering frå Haram. Fleire bilvrak blir dermed levert.

Hareid kommune (Ordføraren) rår frå at det blir etablert fleire plassar i fylket enn dei 5 som alt er etablert. Biloppsamlingsplassane bør ikkje ha monopol på oppsamlinga i eit område. Staten bør ta initiativ til oppryddingsaksjonar for å fjerne gamle bilvrak, evt med vrakpant til eldre bilar. Pålegg etter forureiningslova bør først nyttast etter at slike tiltak er prøvd.

Iver B Kjørsvik peikar på at akseptable økonomiske rammevilkår er nødvendig for å kunne drive verksemda. Han ser med uro på evt bortfall av kommunar (Rauma og Vestnes). Han ønskjer å betre hentetjenesta, spesielt kunngjering av tilbodet. Firmaet peiker også på at det tidlegare er utbetalt pant utan at bilvraka er levert biloppsamlingsplass. Det er også behov for betre informasjon.

Naturvernforbundet i Rauma meiner at det bør vere mottaksplass for bilvrak og anna metallavfall i Rauma kommune. Dei peiker spesielt på forholdet med transport frå Rauma til biloppsamlingsplassen i Molde og attende til Åndalsnes for transport til Hokksund.

Rauma kommune (Teknisk styre) ber om at det bli gitt konsesjon for oppsamling av bilvrak til eit firma i Rauma.

Rindal kommune (Teknisk styre) ønskjer at det bli oppretta ein oppsamlingsplass i Rindal kommune. Viss dette ikkje er mogleg, ser ein at alternativ 2 med ny oppsamlingsplass i Surnadal kommune må bli valt. Pr. dato går dei fleste bilvraka i Rindal til Orkanger og ikkje til Sunndalsøra p.g.a. kortare avstand.

Romsdalshalvøya Interkommunale Renovasjonsselskap (RIR) går inn for alternativ 2, med det tillegg at Averøy kommune blir med. Det kan etablerast avfallsmottak i distrikta og fellestransport som også kan omfatte bilvrak. Det bør og vurderast om Rauma kommune bør tilhøre området. Ordninga bør også omfatte anleggsmaskiner og jordbruksreidskap.

Skodje kommune (Formannskapet) peiker på at større køyretøy, anleggsmaskiner og skrapmetall må bli med i ordninga. Kommunen meiner at det må gjevast løyve for ny oppsamlingsplass på Sjøholt. Ålesund og Giske kommune bør vere med i same ansvarsområde.

Statens forureiningstilsyn opplyser at systemet for bilpressing og fragmentering av bilvraka er under endring. Pressetjenesta med lekter blir førebels oppretthalde, men det blir vurdert overgang til mobil presse på lastebil. Fragmentering av bilvrak frå denne delen av landet er overtatt av Johan Johnsen A/S i Skien. Transport dit skjer med båt.

Sula kommune (Teknisk hovudurval) går primært inn for at Møre Bruktbildeler A/S blir valt som oppsamlingsplass for Sula, sekundært eit alternativ med ein nærare lokal samleplass i Ålesund-regionen. Ordninga kan og utvidast til å omfatte metallavfall o.l.

Sunnadal kommune (Teknisk hovudutval/ teknisk sjef) har ingen merknad til høringsnotatet. Sunndal kommune er svært godt nøgd med samarbeidet med American Car Club.

Surnadal kommune (Formannskapet) sluttar seg til fylkesmannens vurdering og støttar opp om den målsettinga som er foreslått. Kommunen går inn for alternativ 2 med ny oppsamlingsplass i Surnadal kommune.

Surnadal Næringsforening ser positivt på at kommunane Surnadal, Rindal og Halså er tatt med i alternativ 2, og håper at dette vil bli løysinga.

Tingvoll kommune (Formannskapet) har ikkje merknader til forslaget til plan etter alternativ 1. Når Nordmøre Interkommunale Renovasjonsselskap kjem i drift bør det vurderast om ikkje dette selskapet også bør ha styring med denne delen av avfallsinnsamlinga.

Ulstein Kommune (Teknisk etat) opplyser at ordninga fungerer godt i kommunen. Tilbodet kan sikkert utvidast til andre innsamlingsobjekt. Ulstein kommune går mot ordningar som svekkjer det økonomiske grunnlaget for plassane. Kommunen går mot planalternativ 2, med ein ny plass på Ørskog. Kommunen sluttar seg til måla i kap 2. Det bør settast vilkår i konsesjonsvilkåra om t.d. frist på 4 mnd frå innmelding av vrak til henting. Det må og innarbeidast i konsesjonsvilkåra for biloppsamlingsplassane om minimums opningstid og plikt til å ta imot kvitevarer dersom kommunale planar tilseier det.

Vest-Miljø a/s meiner at etablering av fleire plassar vil redusere driftsgrunnlaget for kvar enkelt og truleg at enkelte plassar blir lagt ned. Vest-Miljø a/s er samd i at inntransporttilbodet kan og bør betrast. Likeså at det er behov for utvida opningstider. Det er behov for at det offentlege også informerer om systemet. Likeså støttar dei framlegga om oppryddingsaksjonar og bruk av tvangsmidlar. Det bør ikkje etablerast fleire biloppsamlingsplassar, ein bør heller forsøke å betre noverande system. Vest-Miljø a/s ser ikkje samanhengen mellom det ansvarsområde som dei har fått i forslaga og det faktum at dei har samla inn flest vrak pr år dei siste åra.

Volda kommune (Formannskapet) seier seg samd i måla for biloppsamlingssystemet. Kommunen går inn for at alternativ 1 blir valt, med endring om at biloppsamlingsplassen skal motta kvitevarer frå enkeltpersonar, butikkar og kommunar dersom den kommunale avfallsplanen legg opp til dette.

Ørskog kommune (Kommunestyret) går sterkt inn for at Møre Bruktbildeler A/S blir godkjent som biloppsamlingsplass.

Ørsta kommune (Formannskapet) frarår at talet på oppsamlingsplassar på Sunnmøre bli auka. Det er viktig å halde oppe det driftsøkonomiske grunnlaget for å få eit effektivt oppsamlingssystem.

Ålesund kommune (Hovudutvalget for tekniske saker) opplyser at dagens system ikkje fungerer tilfredsstillande i Ålesund kommune. Det bør opprettast biloppsamlingsplass i Ørskog i samsvar med alternativ 2 og at Ålesund kjem inn under denne plassen sitt ansvarsområde. Hovudutvalet støttar eventuelt forslag om høgare vrakpant.

6. PLAN FOR BILVRAKSYSTEMET

6.1. Mål for bilvraksystemet

Det har ikkje kome vesentlege merknader til forslaget til mål for biloppsamlingsystemet som blei foreslått i høringsnotatet.

Den nasjonale målsettinga er at 90 % av bilvraka skal bli tatt hand om av ordninga.

Fylkesmannen legg difor følgjande mål til grunn for biloppsamlingsystemet i Møre og Romsdal:

1. Minst 95 % av bilvraka skal bli tatt hand om av systemet.
2. Alle bilvrak som er til sjenanse skal bli tatt hand om.
3. Tilbodet må ha slik dekning og effektivitet at ordinær inntransport (organisert av bilinnsamlingsplassane kostar maksimalt halvparten av vrakpanten. (Med dagens sats for vrakpant.)
4. Biloppsamlingsplassane må ta imot kvitevarer og evt andre avfallstypar i den utstrekning dette blir ein føresetnad i dei kommunale avfallsplanane.
5. Bilopphoggeri og skraphandlarverkemder skal innan 1994 gjennomføre nødvendige miljøtiltak basert på krav i nye forskrifter eller etter individuell konsesjonsbehandling.

6.2. Tiltak

Fråsegnene til høringsnotatet kan delast i to. Ein halvdel ynskjer ikkje fleire plassar. Den andre delen ynskjer fleire biloppsamlingsplassar, konkretisert til ein eller fleire av dei plassane som blei foreslått i alternativ 2 i høringsnotatet (nye plassar i Ørskog, i Rauma, og i Surnadal kommunar. Fylkesmannen fastheld alternativ 1 - utan nye biloppsamlingsplassar - som grunnlag for biloppsamlingsystemet i Møre og Romsdal. Ansvarsområde for den enkelte plassen blir som følgjer:

JEMA A/S, Kristiansund

Kristiansund
Tustna

Frei
Smøla

Averøy
Aure

American Car Club Sunndalsøra, Sunndalsøra

Sunnadal
Rindal

Tingvoll
Halsa

Surnadal

I B Kjørsvik A/S, Molde

Molde	Fræna	Eide
Gjemnes	Neset	Rauma
Vestnes	Midsund	Aukra
Sandøy		

Vartdal Gjenvinning A/S, Vartdal

Ørsta	Volda	Ålesund
Sula	Sykkylven	Stranda
Skodje	Ørskog	Stordal
Norddal		

Vest Miljø A/S, Hareid

Hareid	Ulstein	Herøy
Sande	Vanylven	Giske
Haram		

Plassering og inndeling er vist på figur 2.

Biloppsamlingsplassane har plikt til å motta bilvrak og skrive ut pantekvittering for bilvrak som blir levert biloppsamlingsplassen. Biloppsamlingsplassen har vidare plikt til å hente bilvrak innafor sitt ansvarsområde til fast pris. Fylkesmannen meiner at denne prisen høgst kan vere halvparten av vrakpanten for at det økonomiske motivet skal vere tilstades.

Biloppsamlingsplassen kan også motta bilvrak frå andre kommunar. Bilvrak kan også hentast frå andre kommunar. Bilvrak kan og leverast til andre biloppsamlingsplassar (t.d. Vinjeøra og Orkanger)

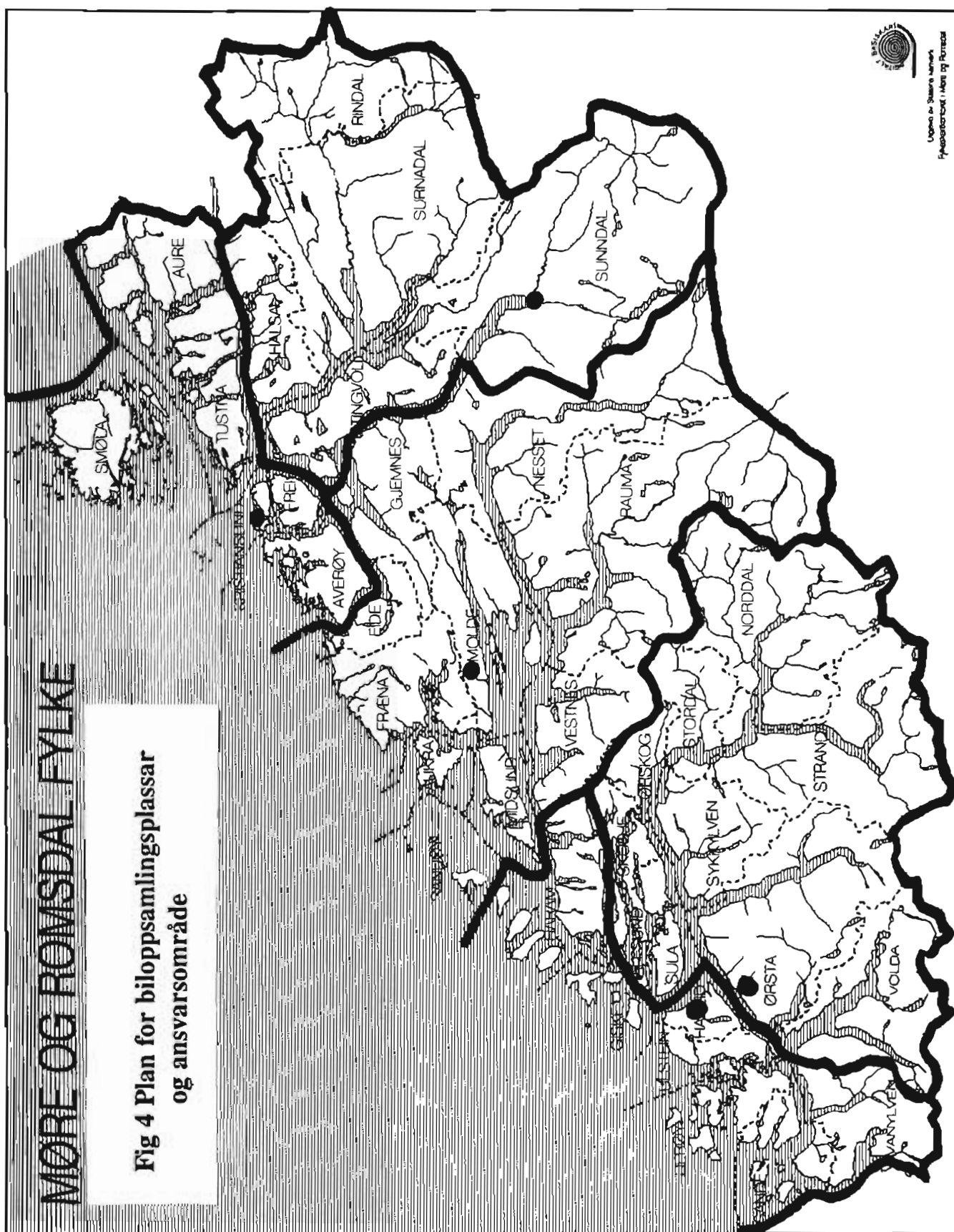
Biloppsamlingsplassen må ha fast minimums opningstid, og vere tilgjengelege pr telefon på ein måte som er gjort kjent.

Biloppsamlingsplassen må ta imot kvitevarer og eventuelt andre avfallstypar i den utstrekning dette blir føresett i den kommunale avfallsplanen.

Statens forureiningsstilsyn og Vegdirektoratet bør ha eit løpande informasjonsopplegg overfor ålmenta, bileigarar og personar som leverer inn bilskilt med orientering om ordninga og oppfordring om å levere inn bilvrak til bilvrakssystemet.

Kommunane bør tilrettelegge for og evt organisere regelmessige oppryddingsaksjonar for bilvrak som ikkje blir levert til bilvrakssystemet.

Kommunane bør bruke sin heimel i forureiningslova § 37 til å gi nødvendige pålegg til opprydding dersom bil vrak ikkje på friviljug vis blir levert biloppsamlingssystemet.



MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Fig 4 Plan for biloppsamlingsplassar og ansvarsområde

6.3. Grunngeving

Fylkesmannen er i rundskriv T-12/84 frå Miljøverndepartementet delegert mynde til å avgjere søknader om etablering av nye oppsamlingsplassar for bilvrak etter forureiningslova § 29. I rundskrivet blir det nemnt at avgjerd om godkjenning skal bli gitt og fastsetting av vilkår skal skje på grunnlag av om innsamling, oppbevaring, pressing, transport og behandling kan skje på ein føremålstenleg og forsvarleg måte. Departementet peiker vidare på at fylkesmannen bør vurdere om godkjenning av nye plassar kan føre til uheldige konsekvensar for bilvraksystemet, t.d. ved at det økonomiske systemet for allereie eksisterande plassar vil kunne svikte. Fylkesmannen viser her spesielt til vurdering under pkt 4.1.

Fylkesmannen finn det ikkje forsvarleg å etablere nye biloppsamlingsplassar i fylket. Nye biloppsamlingsplassar vil redusere det økonomiske grunnlaget for drift av eksisterande plassar. Det har vore konkursar ved fleire av biloppsamlingsplassane. Erfaring frå andre fylke syner at relativt få, men levedyktige biloppsamlingsplasser, gir eit betre resultat enn mange biloppsamlingsplassar med mindre god økonomi.

Mengdemessig og økonomisk vil ein biloppsamlingsplass på Sjøholt ha størst innverknad på systemet. Plassen vil ha reell økonomisk betydning for tre av dei eksisterande ne oppsamlingsplassane (Vartdal Gjenvinning A/S, Vest-Miljø a/s og I B Kjørsvik).

Ein evt ny biloppsamlingsplass i Rauma kommune vil og ha ein reell betydning for eksisterande oppsamlingsplass i Molde (I B Kjørsvik). Når det gjeld forholda i Rauma kommune spesielt, er fylkesmannen innforstått med at biloppsamlingssystemet av ulike grunnar ikkje har fungert godt nok til no. Dette skuldast både at det tidlegare har vore praktiske løysingar i kommunen som har ført til at bilvrak har kunna blitt levert og pressa lokalt. Vidare er det ein motstand mot å måtte levere bilvrak til Molde, bilvrak som sei are ville bli frakta forbi kommunen på sin veg til fragmenteringsanlegget i Hokksund. Ved at bilfragmenteringa no skjer i Skien og transporten dit skjer med båt er forholda blitt heilt endra. Rauma kommune er såleis ikkje lenger i noko særstilling.

American Car Club Sunndalsøra sin biloppsamlingsplass må gjerast betre tilgjengeleg når det gjeld opningstid, lettare å treffast pr telefon m.v. Biloppsamlingsplassen bør og vurderast i sammenheng med arbeidet med etablering av nytt renovasjonsselskap for Nordmøre.

Fylkesmannen vil ta initiativ til oppryddingsaksjonar i kommunane. Dette arbeidet bør kunne knyttast til oppfølging av kommunane sine avfallsplanar. Desse planane bør og avklare i kva grad biloppsamlingsplassane skal ha roller i arbeidet med oppsamling av kvitevarer og anna metallavfall.