



Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Oslo, 03.04.2017

Deres ref.:
[Deres ref.]

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2017/3532

Saksbehandler:
Ole Thomas Thommesen

Innføring av tilskudd til kassering av nye kategorier kasserte kjøretøy

Miljødirektoratet foreslår her en praktisk gjennomføring av Stortingets vedtak om innføring av tilskudd til kassering av kjøretøy som i dag ikke omfattes av det etablerte vrakpantssystemet for kjøretøy. Vedtaket omfatter lette motorsykler, tunge motorsykler, mopeder, lastebiler/bobiler utenfor dagens vrakpantordning og campingvogner.

Vi anbefaler å utbetale tilskuddet gjennom den etablerte ordningen for utbetaling av vrakpant, som driftes av Skatteetaten. Tilskuddet bør utbetales til biloppsamlingsplassene, og skal dekke hele eller deler av anleggets kostnader for håndtering av de aktuelle kjøretøyene og utbetaling av en andel til kjøretøyeier. Tilskuddet vil da sikre at kjøretøyeier slipper å betale et betydelig beløp for å levere kjøretøyet sitt, og vil i tillegg gi eieren insentiv til å levere inn kjøretøyet til et behandlingsanlegg. Vi foreslår at vi i regelverk fastsetter et minimumsbeløp som skal utbetales til eier av kjøretøyet.

Vi foreslår at vi utarbeider et regelverk for selve tilskuddsordningen, og vurderer om kravene til behandling av kasserte kjøretøy må tilpasses de nye kjøretøygruppene som skal behandles. Videre må vi vurdere hvor stor del av tilskuddsbeløpet som skal gå til kjøretøyeier. Miljødirektoratet må også inngå et samarbeid med Skatteetaten om rutiner for utbetaling og kontroll.

Vi ber Klima- og miljødepartementet om å vurdere våre forslag, og gi oss føringer for videre arbeid.

Vi viser til tildelingsbrevet til Miljødirektoratet for 2017, hvor vi er bedt om å foreslå hvordan dagens vrakpantssystem for kjøretøyer opp til 3 500 kg kan utvides til også å omfatte en del kjøretøytyper som i dag ikke omfattes av ordningen. Vi legger til grunn at dette skal være en tilskuddsordning som ikke skal motsvares av en tilsvarende vrakpantavgift. På lengre sikt bør det vurderes om virkeområdet for dagens vrakpantavgift skal utvides slik at flere typer kjøretøy omfattes av avgiften.

Vi viser til vårt brev av 19. januar 2017 om innføring av en tilskuddsordning for kasserte fritidsbåter. I et senere brev vil vi foreslå innretning av en ordning for utbetaling av tilskudd til utskifting av varebiler med bensin- eller dieselmotor med nye nullutslippsvarebiler.

Dagens vrakpant gjelder for personbiler (kjøretøygruppe M1) og varebiler (kjøretøygruppe N1) samt

trehjulsmotorvogn som ikke er trehjulet motorsykkle, beltemotorsykler, minibusser og busser som er under 6 meter lange og innrettet for transport av inntil 16 personer foruten fører, samt for campingbiler og kombinertbiler, jf. forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Utbetaling av vrakpant er regulert i avfallsforskriften kap. 4 om kasserte kjøretøy. Det betales ikke ut noen form for statlig tilskudd til behandling av disse kjøretøyene i dag.

Stortingets budsjettvedtak

Stortinget vedtok under behandlingen av statsbudsjettet for 2017 en utvidelse av dagens vrakpantssystem for kjøretøy opp til 3 500 kg til å omfatte lette motorsykler, tunge motorsykler, mopeder, lastebiler/bobiler utenfor vrakpantordning og campingvogner. Energi- og miljøkomiteen understreker i innstillingen at byråkratiet knyttet til ordningen skal holdes til et minimum og ordningene skal være effektive og brukervennlige.

Stortinget vedtok ikke endringer i vrakpantavgiften eller i hvilke kjøretøygrupper som omfattes av vrakpantavgift. Vi forutsetter derfor at tilskuddet hovedsakelig er tenkt som et virkemiddel som skal sikre raskere utskifting av eldre, mer forurensende kjøretøy. Tilskuddet vil også gi økt insentiv for innlevering av kjøretøy som ikke er inkludert i dagens vrakpantssystem. Vi legger også til grunn at tilskuddsordningen ikke er tenkt som en tidsavgrenset ordning.

Håndtering av disse kjøretøygruppene i dag

Vrakpantordningen ble etablert i 1978 for å løse forsøplingsproblemet med kasserte kjøretøy. I dag er ordningen gjennomføring av relevant EØS-regelverk og omfatter også forpliktende gjenvinningsmål. Behandling og materialgjenvinning av kasserte kjøretøy sparer i dag miljøet for utslipp av miljøgifter og utslipp fra uttak av ikke-fornybare ressurser.

Etter Miljødirektoratets erfaring behandles det i dag et mindre antall mopeder, lette motorsykler og tunge motorsykler, campingvogner og bobiler hos biloppsamlere. Lastebiler blir ofte eksportert som brukte kjøretøy og antallet som blir kassert i Norge er derfor relativt lavt. Det finnes i dag to spesialiserte biloppsamlingsanlegg i Norge som har utstyr for å behandle større lastebiler.

Oppfølging av Stortingets vedtak

Vi ser en del forhold som må avklares og/eller utredes for å gjennomføre budsjettvedtaket. Nedenfor omtaler vi de mest sentrale problemstillingene.

Utforming av en effektiv og hensiktsmessig utbetaling av vrakpant

For å sikre rask innføring og en effektiv ordning vurderer vi at den eneste hensiktsmessige gjennomføringen er å gjøre det som en utvidelse av dagens system for utbetaling av vrakpant. Vrakpant for kasserte kjøretøy utbetales i dag av Skatteetaten gjennom en belastningsfullmakt fra Miljødirektoratet. Vi har vært i dialog med Skatteetaten og de opplyser at de er positive til å utvide dagens system for utbetaling av vrakpant til også å omfatte utbetaling av tilskudd til nye kjøretøygrupper av registrerte, men ikke vrakpantberettigede kjøretøy.

Vi mener derfor at det er hensiktsmessig at Skatteetaten får oppgaven med å betale ut vrakpant også for de nye kjøretøygruppene. Det må avklares nærmere med Skatteetaten om det trengs nye rutiner for å fange opp nye kjøretøygrupper, hvor lang tid det vil ta å etablere ev. systemer, kapasitet for saksbehandling av tilskuddsordningen og om dette vil medføre økte kostnader for dem.

Behandlingskostnader

De kasserte kjøretøyene som er omfattet av dagens vrakpant har en betydelig verdi ved kassering pga. høyt metallinnhold og er stort sett netto lønnsomme å behandle, avhengig av stålprisene i markedet. Dette vil også trolig gjelde lette motorsykler, tunge motorsykler, mopeder og de fleste lastebiler.

Imidlertid vil det ikke nødvendigvis være slik for de andre kjøretøygruppene. Overbygget fra bobiler og campingvogner kan i noen tilfeller være farlig avfall og må sendes til anlegg som har tillatelse til forbrenning av farlig avfall. Enkelte lastebiler kan inneholde kjølesystemer med klimagasser, og behandling og sanering av kjølegasser må gjøres på egne egnede anlegg. Dette er eksempler på kostbar behandling, som kan medføre at mottak av disse kjøretøytypene er netto ulønnsomt for behandlingsanleggene. For at anleggene skal være villige til å ta imot slike kjøretøy, kan det være nødvendig at de får betalt.

Vår vurdering er at for de kostbare kategoriene, campingvogner, bobiler og lastebiler, må deler av tilskuddet gå til å dekke hele eller deler av de faktiske kostnadene ved mottak, videretransport, håndtering og behandling av kjøretøyene. Dermed kan ikke eier forvente å få utbetalt hele tilskuddssummen ved innlevering. Dette har sammenheng med at disse kjøretøyene ikke er omfattet av det etablerte produsentansvaret for kasserte kjøretøy, og at produsenter/importører av kjøretøyene ikke har noe ansvar for å finansiere behandlingen av dem når de vrakes.

Skatteetaten utbetaler i dag panten til den konto som oppgis på vrakmeldingen. I praksis er dette biloppsamleren, mens biloppsamleren normalt forskutterer dette beløpet til bileieren ved vraking av kjøretøyet. Dersom tilskuddet skal betales til kjøretøyet eier, vil eier måtte forskuttere betaling til behandlingsanlegget, mens tilskuddet utbetales inntil 14. dager senere. Vi ser det som uheldig og mener at det derfor er mest hensiktsmessig at tilskudd betales ut til behandlingsanlegget. Det må vurderes om dette får budsjettekniske konsekvenser som krever ompostering av deler av bevilgningen til annen 70-post.

Kostnadene vil variere og i utgangspunktet kunne det tenkes en ordning hvor markedet tilbyr løsninger og bestemmer kostnaden ved behandling. I områder med konkurrerende mottak ville normalt konkurransen sikre at dette fungerer godt. De ulike behandlingsanleggene kunne i så fall velge å betale ut deler av beløpet til kjøretøyeier, som et insentiv for å sikre levering. Samtidig ser vi at det i store deler av landet vil være en begrenset konkurranse, fordi det er få anlegg.

Utbetaling av en del av tilskuddet til kjøretøyeier, dvs. en form for "vrakpant", gir insentiv til innlevering, og vil dermed bidra til en raskere utskifting av denne delen av kjøretøyparken. Vi anser det derfor som nødvendig å sikre en netto minimumsutbetaling til eier. Vi foreslår at vi må regulere hvor stor del av tilskuddet som minst skal utbetales til kjøretøyeieren. Fordelingen vil kunne variere mellom ulike kjøretøykategorier, avhengig av forventete behandlingskostnader for kjøretøyet.

Behandlingskapasitet

Det er biloppsamlingsanlegg, med tillatelse fra Fylkesmannen, som er aktuelle anlegg for mottak og behandling av disse kasserte kjøretøyene. Biloppsamlerne miljøsanerer vrakene og sender de ulike avfallstypene fra kjøretøyene til andre anlegg for videre behandling. Metallfraksjonene vil gå til fragmenteringsverk, før det sendes til materialgjenvinning. Overbygget fra bobiler og campingvogner kan i noen tilfeller inneholde miljøgifter, være farlig avfall og må sendes til anlegg som har tillatelse

til forbrenning av farlig avfall. Vi forventer at aktuelle behandlingsløsninger kan kjøpes i avfallsmarkedet.

Det er i dag ca. 140 biloppsamlere i Norge med tillatelse fra Fylkesmannen. Ordlyden i tillatelsene begrenser hvilke avfallstyper de kan ta imot. For de fleste er tillatelse gitt til behandling av kasserte kjøretøy og da er trolig tillatelsene vide nok til å omfatte også de kjøretøygruppene som inngår i tilskuddsordningen. I noen tilfeller vil det kreves en revidering av tillatelsen.

Vi har kontaktet relevante bransjeorganisasjoner for å få en vurdering av om biloppsamlerne på kort sikt kan øke behandlingskapasiteten. Det opplyses uformelt at bransjen samlet trolig kan ta unna om lag 30 000 flere kjøretøy årlig, avhengig av hva slags kjøretøy som blir levert. Det er likevel usikkert hvor stor kapasitet dagens biloppsamlere har til å behandle de største kjøretøyene, som lastebiler, særlig i enkelte deler av landet. Over tid legger vi til grunn at kapasitet for behandling av de største kjøretøyene vil øke og at markedet vil kunne ta unna en ev. vekst i antall kjøretøy som kasseres.

Kostnad ved tilskuddsordningen

Stortinget har ikke vedtatt satser for tilskudd for de ulike kjøretøykategoriene. I innstillingen 9 S (2016–2017) til Prop. 1 S (2016-2017) viser Energi- og miljøkomiteen imidlertid til budsjettenigheten som ble inngått i Stortinget, og vi legger derfor de satsene som fremkommer i budsjettforliket til grunn. Disse satsene er gjengitt i tabellen under. Lastebiler som i dag faller utenfor vrakpantordningen er lastebiler i kjøretøygruppe N2 og N3.

Kjøretøygruppe	Tilskuddssats i kroner
Lastebiler N2	8 250
Lastebiler N3	8 250
Mopeder, lette og tunge motorsykler	1 000
Campingvogn	8 250
Bobil	8 250

Statsbudsjettets post 75 er en overslagsbevilgning, hvilket innebærer at tilskuddet er en rettighet og at det skal utbetales uavhengig av hvor mange kjøretøy som kasseres. Total kostnad avhenger dermed av tilskuddssatsene og antall kjøretøy i de relevante kjøretøygruppene som leveres til godkjent biloppsamler.

Miljødirektoratet har ikke grunnlag for å gi gode anslag på hvor mange slike kjøretøyer som vil bli levert til behandlingssystemet årlig med et slikt tilskudd, men vi har gjort grove overslag basert på innlevering av skilter i 2016. I 2016 ble skiltene levert inn for ca. 700 mopeder, lette og tunge motorsykler. Om antallet holder seg slik med tilskudd, vil årlig tilskuddsbeløp bli 700 000 kroner. Tilsvarende ble det levert inn skilter for ca. 250 lastebiler, campingvogner og bobiler. Det ville med tilskuddssatsene i tabellen over gi en årlig utgift på 2 mill. kroner.

Det må antas at antallet kjøretøy som leveres inn til behandlingssystemet vil øke de første årene, bl.a. fordi det i dag trolig er en rekke kjøretøy som blir lagret i garasjer, brukt som delekjøretøy eller selges ut av landet. Særlig det første året må det antas at antallet kan bli betydelig høyere. På sikt vil denne effekten avta. Hvis tilskuddsordningen hadde vært tidsavgrenset, ville det vært grunn til å tro at antall vrakede kjøretøy kunne bli betydelig høyere i den aktuelle perioden.

Regelverk

Avfallsforskriften kapittel 4, jf. § 4-7 og vedlegg 1, stiller krav til behandling av kasserte kjøretøy. Disse kravene gjelder alle typer kasserte kjøretøy og vil stort sett dekke behovet for regelverk for behandling. I tillegg stiller avfallsforskriften kapittel 11 om farlig avfall krav om at behandlingsanleggene må vurdere om avfall som ikke dekkes av kravene i kapittel 4 er farlig avfall og krever særskilt behandling. Dette vil f.eks. kunne gjelde overbygget fra campingvogner. Vi tror dagens regelverk samlet sett er tilstrekkelig for å dekke behandling av de nye typene kasserte kjøretøy. Vi ser likevel et behov for å gjennomgå kravene til behandling av kjøretøy for å vurdere behovet for endringer for å sikre god behandling av disse nye kjøretøygruppene.

I følge bestemmelsene om økonomistyring i staten § 8 skal hovedelementene i en tilskuddordning fastsettes i bestemmelser for tilskuddsordningen. Dette er nødvendig for å sikre at ordningen blir vellykket og for å kunne ha tilstrekkelig kontroll. Det er ikke krav til i hvilken form tilskuddsregelverket skal fastsettes, men kravene i forvaltningsloven kan tilsi at hele eller deler av regelverket skal fastsettes som forskrift.

Bestemmelser for tilskuddsordningen må inneholde tildelingskriterier for tildeling av tilskudd. Kriterier for utbetaling av vrakpant er i dag regulert i avfallsforskriften kapittel 4, jf. §§ 4-8 til 4-13, og vi må vurdere om disse er tilstrekkelige også for de nye kategoriene kasserte kjøretøy. Vi vil vurdere behovet for en oppdatering av forskriften på dette punkt.

Hilsen
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Ellen Hambro
direktør

Marit Kjeldby
avdelingsdirektør

Tenk miljø - velg digital postkasse fra e-Boks eller Digipost på www.norge.no.