

**Sp.**

**119. Tillaga til þingsályktunar**

**[115. mál]**

um skilnatryggingu vegna úreldingar bifreiða.

Flm.: Guðmundur H. Garðarsson, Guðrún Agnarsdóttir,  
Jóhann Einvarðsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að undirbúa frumvarp til laga um skilnatryggingu vegna úreldingar bifreiða.

**Greinargerð.**

Á síðustu árum hefur bifreiðum fjölgað mikið hér á landi. Fyrirsjáanlegt er að á næstu árum muni tugir þúsunda bifreiða úreldast. Áætlað er að árlegur fjöldi þessara bifreiða verði 10–20 000. Nú þegar er það orðið alvarlegt vandamál víða um land að koma þessum bifreiðahræjum fyrir. Víða má sjá þessar ónýtu bifreiðar þar sem þær liggja í algjöru hirðuleysi öllum til ógagns og skapa ákveðnar hættur fyrir börn og unglinga svo að ekki sé talað um náttúruspjöll. Er brýnt að nú þegar verði gripið til nauðsynlegra ráðstafana til að fyrirbyggja frekari neikvæða þróun í þessum efnunum og skylda bifreiðaeigendur til þess að gera viðeigandi ráðstafanir við að koma gömlum og ónýtum bifreiðum til úreldingar.

Eðlilegt er að þetta gerist með skilnatryggingargjaldi sem lagt verði á við kaup nýrra bifreiða. Sá háttur tíðkast víða erlendis hjá þjóðum sem komnar eru lengra í umhverfisverndarmálum en Íslendingar.

Landvernd, landgræðslu- og náttúruverndarsamtök Íslands, efndi til aðalfundar að Flúðum í Árnassýslu 7. nóv. 1987 þar sem m.a. var fjallað um endurvinnslu og eyðingu úrgangsefna á Íslandi. Á fundinum flutti Sveinn Ásgeirsson vélvirkjameistari, deildarstjóri endurvinnslu Sindra-Stáls hf., eftirfarandi erindi:

„Í tæp 40 ár hefur Sindra-Stál hf. stundað endurvinnslu. Það má deila um hver árangurinn hefur verið. Miklar sveiflur á verðlagi hafa gert endurvinnslunni fjárhagslega erfitt fyrir, auk þess sem landið er strjálbýlt og Íslendingar vita lítið um endurvinnslu og hvaða gagn hún gerir. Frá miðju ári 1982 hafa mörg endurvinnslufyrirtæki í Evrópu lagt niður starfsemi sína eða orðið gjaldþrota. Ekki þurfum við að leita lengra en til Noregs til þess að sjá hve gott skipulag er á hlutunum. Þar greiða bílaeigendur skilnatryggingargjald við kaup á bílum. Skilnatryggingargjald er ætlað til að kosta eyðingu bílflaksins í brotajárns-vinnslu og til að tryggja að eigandi skili bílnum á réttan stað þar sem hann fær helming upphæðarinnar greiddan.

Hvaða gagn gerir skilnatrygging?

1. Brotajárni er skilað á hagkvæmari hátt til endurvinnslu.
2. Bílflök og annað brotajárn verður ekki skilið eftir á víðavangi. Ef svo er þá getur einhver tekið bílflakið og innheimt skilagjaldið.
3. Breytir hugarfari hjá almenningi.

Íslandi má líkja við Noreg því að bæði löndin eru stór og byggð dreifð. Flutningatæknin er mjög fullkomin í Noregi enda nær endurvinnslan þar í brotajárn til vinnslu sem nemur 70–75 kg á mann en í iðnvæddum, þéttbýlli löndum er þessi tala 120–140 kg á mann. Ef miðað er við mannfjölda á landinu 1. des. 1985 munu falla til 16 955 tonn á ári hér á landi. (Magn brotajárns í töflunni er í tonnum.)

	<b>Íbúafjöldi</b>	<b>Magn brotajárns</b>
Höfuðborgarsvæðið .....	132 510	9 275
Suðurnes .....	14 281	1 000
Vesturland .....	14 998	1 050
Vestfirðir .....	10 262	720
Norðurland vestra .....	10 808	760
Norðurland eystra .....	25 955	1 820
þar af Akureyri 13 766 íbúar, 960 tonn		
Austurland .....	13 143	920
Suðurland .....	20 134	1 410
þar af Vestmannaeyjar 4787 íbúar, 335 tonn		
Samtals	242 091	16 955

Frá árinu 1950 hafa verið flutt út 162 500 tonn af brotajárni að verðmæti meira en 10 millj. bandaríkjadala. Frá ársbyrjun 1982 hafa verið flutt út 49 500 tonn af brotajárni, skiptir þar mestu að keypt var pressa sem vinnur allar tegundir af brotajárni.

Skipting á efnisflokkum frá ársbyrjun 1980 (í tonnum).

Bílflök .....	10 000
Tunnur, heimilistæki .....	19 000
Þykkt efni .....	20 500
	49 500

Eftirfarandi er dæmi um hvað 49 500 tonn taka mikið rými:

Unnið brotajárn pressað og klippt vegur að meðaltali  $800 \text{ kg/m}^3$  þannig að 49 500 tonn taka  $61\,875 \text{ m}^3$ . Óunnið brotajárn er með meðalþyngd  $250 \text{ kg/m}^3$  þannig að 49 500 tonn taka því  $198\,000 \text{ m}^3$ . Til viðmiðunar má nefna að  $100 \text{ m}^2$  íbúð er  $250 \text{ m}^3$  þannig að það þarf 792 íbúðir  $100 \text{ m}^2$  til að ná sama rúmmáli.

Í framhaldi af þessu er rétt að benda á að þessar magntölur eru að aðeins 60% af því sem raunverulega fellur til á landinu öllu.

Síðan pressan var tekin í notkun hafa verið pressuð um 14 500 bílflök. Árið 1986 var gerð áætlun um fjölda bíla sem færu í brotajárn 1987, um 8000 bílar ganga úr sér á landinu öllu en 3000 bílum er komið í endurvinnslu en síðan breyttust forsendur, tollar voru lækkaðir, þannig að búist er við að 18 000 bílar falli til á árinu.

Það er reynsla manna sem starfa við endurvinnslu að almenningur telur Sindra-Stál liggja á gullnámu og það sé óþarfi að bæta í hana Sindramönnum að kostnaðarlausu og er jafnvel ekið fram hjá til að setja brotajárnið á haugana. Mjög mörg dæmi eru um þetta og hafa m.a. virt fyrirtæki kvartað undan of lágum greiðslum þar sem ekki fæst fyrir flutningskostnaði. Spurningin er, hver á að greiða kostnað?

Mjög margt fólk gerir sér grein fyrir því hve mikil mengun það er að grafa brotajárn svo að ekki sé minnst á kostnaðinn og spillingu svæðisins.

1. Spurningin er, hver á að borga flutninginn?
2. Síðan pressan fór í gang 1982 hefur hlutfall í þunnu efni aukist verulega miðað við þykkt efni endurvinnslunni í óhag. Þar af leiðir að tap hefur verið verulegt.

### Skagaströnd.

Árið 1985 gerði Sindra-Stál hf. tilraun með flutning á brotajárni frá Skagaströnd. Var um rúm 500 tonn að ræða. Leysa þurfti málið á hagkvæman hátt. Sigfús Jónsson bæjarstjóri var búinn að ræða málin við Sindramenn og varð samkomulag um að bærinn sæi um flutning til hafnarinnar en Sindra-Stál sæi um mokstur á bíla, lestun strandferðaskipsins Drangs og alla þá vinnu sem á eftir kæmi. Verkinu var lokið á 2 x 5 dögum og útkoman varð sú að gámakerfi er besti kostur þar sem allir aðilar, sem þurfa að losna við brotajárn, setji það í þar til gerðan gám sem fellur inn í flutningakerfi skipafélaganna.

### Ísafjörður.

Árið 1986 hreinsaði Sindra-Stál allt brotajárn. Voru það alls 420 tonn af gömlu safni sem Sindramenn settu í 84 gáma. Tók þessi vinna þrjá vikur og þurfti að logskera mikið af grófu efni svo að það kæmist í gámana. Þurfti að flytja efnið 7 km vegalengd til hafnar þar sem gámarnir voru lestaðir. Þurfti að vinna verkið í þremur hlutum þar sem aðeins var hægt að fá 30 gáma í verkið svo að ferðakostnaður starfsmanna var sex dagar af öllu verkinu.

Kostnaður við svona verk er í krónum talið:

Laun í 6 vikur .....	280 000
Kranavinna í 12 daga .....	154 000
Akstur á Ísafirði, 4 bílar .....	249 600
Frakt frá Ísafirði til Reykjavíkur, 600 kr. á tonn .....	252 000
Hótel og fæði .....	170 000
Flutningur á krana Reykjavík-Ísafjörður-Reykjavík .....	94 000
	<hr/>
Samtals	1 199 600

Ódýrasta lausnin er:

Enn og aftur komum við að því sama. Gámakerfi, sem væri í ferðum á milli staða eftir því sem við á, yrði svonefnd sjálfvirk lestun þar sem fólk losar sig við brotajárn í sérútbúna gáma. Svona kerfi virkar alls staðar á landinu, í þéttbýliskjarnanum líka. Fraktin tekur sinn toll, hvort sem er á landi eða sjó svo að ekki sé minnst á viðhald gámana og endurvinnsluna.

Brotajárnsendurvinnsla ætti framvegis að vera á Stór-Reykjavíkursvæðinu nálægt hafnaraðstöðu líkt og aðstaðan er í Sundahöfn þar sem 65% af öllu brotajárni fellur til, Suðurnes þá meðtalin.

Vinnslusvæðið yrði skipulagt líkt og það er nú nema til að losna við íkveikjur í bílum og öðru rusli sem fylgir þeim. Einnig þyrfti að bæta við kvörn til að mala bílflökin og tilheyrandi flokka af brotajárni. Flokkar slík vél brotajárnið frá ruslinu þannig að meiri gæði fást úr efninu sem réttlætir rekstur slíkra véla.

Nú á dögum er endurvinnslan litin hornauga og svo mun örugglega einnig verða áfram ef ekkert verður að gert.

Forráðamenn Sindra-Stáls hafa sinnt þessum málum af miklum áhuga og vakið athygli á vandanum í áratugi, en fólk trúði ekki raunverulega hvað við vorum að gera fyrr en við hættum móttöku á brotajárni. Það má segja að við enduðum skyndilega úti á hálfsmíðaðri brú, við höfum áhuga á að klára þessa smíði því að við vitum að endurvinnsla sparar þjóðfélaginu milljónir og skapar milljóna tugi. Það þarf að koma heildarskipulagi á söfnun brotajárns og annarra málma. Einkafyrirtæki eins og Sindra-Stál getur engan veginn staðið í söfnun á brotajárni og vinnslu eins og verið hefur. Tæki til vinnslunnar eru dýr í rekstri og þær breytingar, sem þarf að gera á næstu árum, eru endurvinnslunni líka um megn.

Sveitarfélög og einstaklingar þurfa að gera sér grein fyrir því að það kostar fé að losna við brotajárnið eins og annan úrgang. Næst er að einfalda lausnina svo að hægt sé að endurvinna efnið.

Ef litið er á kostnað sveitarfélaganna þá kostar að urða 17 000 tonn, sem áætlað er að falli til hér á landi, 1200–1500 kr. á tonn. Þýðir það kostnað sem nemur 20 400 000–25 500 000. Þó má ætla að kostnaður við urðun iðnaðarsorps sé meiri vegna mikils rúmmáls, þar með talin bílflök.

Fullkomin aðstaða felur í sér lóð, hús, gámakerfi, afkastamikla pressu, kvörn og krana; slík fjárfesting í tækjum er undirstaða þess að geta leyst vandann og ekki síst skilningur almennings á að járn er járn og sorp er sorp. Forráðamenn Sindra-Stáls hafa áhuga á að hreinsa landið og halda því hreinu.“

Þá fjallaði Sveinn um einnota gosdósir og sagði m.a.:

„Einnota málm dósir eru nýtt vandamál hér á landi. Í fyrra eða 1986 var áætlað að 30–35 millj. dósir féllu til hér á landi og á þetta eftir að aukast mikið.

Hvað er til ráða? — Skoðum dæmið á þennan hátt:

Við tökum fyrir 25 millj. dósir og söfnum þeim í stóra plastpoka, þá þurfum við 100 000 plastpoka því að það fara um 250 dósir í poka (aukin plastnotkun), 250 dósir eru um 5 kg. Sindra-Stál gæti hugsanlega greitt 50 kr. fyrir innihald pokans. Til að gera þetta áhugavert þarf framleiðslugjald á dós að vera t.d. tvær krónur og væri verðmæti slíks poka 500 kr. og 100 000 pokar því 50 millj. kr. Þetta er eitt dæmi um lausn á vandanum, áreiðanlega sú besta og ekki síst verðugt verkefni til fjáröflunar, t.d. fyrir Landvernd og Lions-hreyfinguna. Endurvinnsla er talin vera eitt af undirstöðuatriðum í umhverfisvernd víðast hvar í heiminum.“

Tímabært er að þessi mál verði tekin föstum tökum og er þess að vænta að hæstvirt ríkisstjórn leggi hið fyrsta fram frumvarp til laga er tryggi framgang þess máls er hér um ræðir.