

Motion till riksdagen

1987/88:Jo790

av Erling Bager och Lars Sundin (fp)

om återvinningssystem för bilbatterier m. m.

Gamla bilbatterier och andra blyackumulatörer skapar problem. Många bil- och båtägare har svårt att bli av med det miljöfarliga avfall som ett uttjänt bilbatteri utgör. För Sverige är det en förlust att stora mängder bly inte går till återvinning. Dessutom är gamla batterier ett stort miljöproblem om de hamnar på fel ställe.

Riksdagen behandlade 1986/87 en liknande motion och betraktade då uttjänta bilbatterier som miljöfarligt avfall. Med hänvisning till att överläggningar då pågick mellan jordbruksdepartementet, batteritillverkarna och återvinningsföretag som representanter för kommunerna om insamling och återvinning avstod riksdagen vid detta tillfälle från vidare ställningstagande.

Det kan nu konstateras att dessa förhandlingar under det senaste året varit framgångsrika, och att det är hög tid för riksdagen att nu göra ett ställningstagande.

Enligt en genomförd SIFO-undersökning i december 1987 finns i dag ca 4,2 miljoner bilbatterier i användning. Därutöver finns drygt 800 000 st batterier som inte används och som därigenom utgör ett latent miljöhot. Minst 70 000 st av dessa har årligen hamnat på miljöriktiga ställen (soptippar och kommunala avfallsverk). Detta betyder att omkring 500 000 kg bly och 300 000 kg utspädd svavelsyra årligen sprids i den svenska naturen. Minst 30 000 och kanske ända upp till 100 000 blyackumulatörer kommer i år att kastas på miljöriktiga ställen om inga åtgärder sätts in.

I Göteborg genomfördes en utredning 1985 av Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen "Småbåtshamnar och deras miljöfarliga avfall" 1985:7. I de fritidskommuner som inspekterades finns ca 6 900 båtar upplagda vintertid, med totalt ca 13 800 batterier. Dessa batterier byts i genomsnitt ut vart fjärde år, dvs. ca 3 450 st per år.

Vid inspektionerna framkom att plats för kasserade batterier saknades överallt och att de ibland ställdes bredvid container, kran eller båt. Dessa togs om hand av hamnvakten som sedan sålde vidare till skrothandlare som besökte platsen. Hamnvakterna uppgav att 175 st batterier uppsamlats totalt. Resten, 3 250 st, hamnar på olika platser, t. ex. i containrar, på sjöbotten, i garage eller hos försäljare av batterier. De batterier som slängs i containrar förs till Sävenäs sopförbränningsanläggning för förbränning som hushållsavfall, och får följande miljöeffekter.

Ett bil- eller båt batteri innehåller 12-15 kg bly, 2 kg svavelsyra (densitet

l.28) och har ett hölje av polypropylen som väger ca 1 kg. Så länge batteriet innehåller vätskor är det miljöfarligt avfall, men har man tömt batteriet på syran betraktar man det som vanligt industriavfall medan syran fortfarande är miljöfarligt avfall.

När båt-batterier kastas i containern rinner syran sannolikt ut och blandas med övrigt avfall. Vid förbränning blir en del av blyet slaggprodukter, en del fastnar med andra stoftpartiklar på stoftavskiljaren medan en viss mängd faller ner i naturen. Man räknar med att ungefär 4 % går förbi stoftavskiljaren vilket innebär av ca 0,5 kg bly per batteri hamnar i omgivningen. Sammanlagt var blyutsläppet från Sävenäs sopförbränningsanläggning 1984 ca 5 000 kg. Om 1 000 batterier från båthamnarna förbränns, vilket kan vara en rimlig mängd för 1984, bidrar dessa med 500 kg eller 10 % av den totala utsläppsmängden för bly enbart från Sävenäs.

Polypropylen övergår vid riktig förbränning till koldioxid och vatten.

Nuvarande återvinning

Varje år säljs omkring 1,2 miljoner batterier. Ca 75 % används i personbilar. Återvinningen av uttjänta bilbatterier överstiger inte 60 % och insamlingsgraden har minskat. Det betyder att en halv miljon batterier eller 5 000 ton bly inte återvinns och blir bly till nya batterier. Till detta kommer ett par tusen ton skrot från industribatterier för reservkraft, eltruckar o. d. Som jämförelse kan nämnas att den svenska blyimporten är ca 10 000 ton per år.

Återvinningen av bly ur batteriskrot sköts av ett enda företag. Boliden Bergsöe AB i Landskrona, som har kapacitet att på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt ta hand om alla batterier som kasseras i Sverige. I ökad omfattning förekommer det också att bly smälts ut ur batteriskrotet i mindre skala på olika håll i landet.

Det går åt 3 000 ton svavelsyra varje år bara till nya batterier. Mindre än en fjärdedel följer med vid återvinningen. Totalt för alla batterityper kan utsläppen i miljön uppskattas till 3 000 ton per år.

Riktade kampanjer på initiativ från Stiftelsen Håll Sverige Rent har gjorts för några år sedan i samarbete med bensinstationer, varuhus och Volvohandlare. Då samlades ca 45 000 batterier in vid en- och tvådagarskampanjer.

De hittillsvarande framgångsrika kampanjerna pekar på ett angeläget behov av fasta inlämningsplatser för begagnade bilbatterier fördelade över hela landet.

Naturvårdsverket arbetar f.n. med ett projekt, som har till syfte att väsentligt öka insamlingsgraden av uttjänta blybatterier och därvid också främja en miljövänlig hantering av batterierna. Projektet drivs i nära samarbete med tillverkare, skrotbranschen och Boliden Bergsöe AB. Representanter för ovanstående företag har tillsammans med representanter för andra intresseorganisationer samlats i en arbetsgrupp, som under projektets gång lämnats tillfälle att avge synpunkter på det förslag till lösning, som utarbetats av batteritillverkarna och Boliden Bergsöe AB. Förslaget går ut på att NOACK, Tudor, Boliden Bergsöe AB och skrothandeln genom Svenska Järn- och Skrothandlareföreningen bildar ett gemensamt aktiebolag – Returabatt – med syfte att verka för en effektiv insamling och hög insamlingsgrad för startbatterier.

Genom att Naturvårdsverket och berörda branschföretag nu är eniga om hur man skall samarbeta med insamlingen av blybatterier, är det nödvändigt att också riksdagen gör ett sådant ställningstagande.

Finansieringen av de kostnader som blir förenade med insamlingen av uttjänta batterier kan lämpligen ske genom att tillverkare och importörer av startbatterier tar ut en avgift vid försäljningen. En sådan avgift kräver en liten administration. För småbatterier har nyligen införts ett liknande system med avgift där man också satsar på att gentemot konsumenterna kunna ge information och miljömedvetande. Enligt förslag från de berörda branschföretagen skulle en sådan avgift för bil och fritidsbatterier kunna beräknas till ca 25–30 kr.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående förslag till återvinningssystem för bilbatterier och fritidsbatterier.

Stockholm den 25 januari 1988

Erling Bager (fp)

Lars Sundin (fp)