

Motion till riksdagen

1988/89:Jo849

av Erling Bager och Lars Sundin (båda fp)

Återvinning av bilbatterier

Gamla bilbatterier och andra blyackumulatorer 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 1987/88 en liknande motion och betraktade då uttjänta bilbatterier som miljöfarligt avfall. Med hänvisning till att överläggningar då pågick mellan jordbruksdepartementet, batteritillverkarna och återvinningsföretag samt representanter för kommunerna om insamling och återvinning från vidare ställningstagande.

Det kan nu konstateras att dessa förhandlingar under det senaste året inte lett till något resultat, och att det är hög tid för riksdagen att nu göra ett ställningstagande.

Enligt en genomförd SIFO-undersökning i december 1987 finns idag cirka 4,2 milj. 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 miljöoriktiga 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 blyackumulatorer kommer i år att kastas på miljöoriktiga 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.

Ett bil- eller båtbatteri innehåller 12-15 kg bly, 2 kg svavelsyra (densitet 1,28) 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.

Om bil- och båtbatterier slängs i containrar för hushållsavfall, vilket stickprovskontroller i flera kommuner påvisat, töms sannolikt containern i en kommunal sopförbränningsanläggning och får följande miljöeffekter.

När 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 att ca 0.5 kg bly per batteri hamnar i omgivningen. Om 1 000 batterier förbränns, bidrar dessa med 500 kg bly som släpps ut i den omgivande naturen. Polypropylen övergår vid riktig förbränning till koldioxid och vatten.

Nuvarande återvinning

Varje år säljs omkring 1.2 milj. batterier i hela landet. 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. Som jämförelse kan nämnas att den svenska blyimporten är ca 10 000 ton per år.

Återvinningen av bly ur batteriskrot sköts idag 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 okänd 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 in ca 45 000 batterier 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 sedan flera år 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. På förslag från denna arbetsgrupp har NOACK, Tudor, Boliden Bergsöe AB och skrothandeln genom Svenska Järn- och Skrothandlareföreningen bildat ett gemensamt aktiebolag - Returbatt - 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. 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.

Mot. 1988/89
Jo849

Forskning och utveckling med att utveckla nya typer av batterier med längre livslängd är angeläget. Exempelvis skulle startbatterier till bilar med en livslängd på ca 10 år eller längre drastiskt minska antalet batterier som behöver kasseras. Entydiga signaler från branschkunnigt folk vid tekniska högskolor och fackföretag har pekat på möjligheten att för en mindre prishöjning per startbatteri utveckla en ny typ batterier med betydligt längre livslängd. En anledning till att detta ännu inte skett, kan vara att det på den svenska marknaden förekommer en stor mängd importerade prisbilliga batterier med relativt kort livslängd. Dessa medför stora miljöproblem.

Det är angeläget att stimulera användningen av batterier med längre livslängd. Ekonomiska styrmedel är lämpliga att använda i detta sammanhang. Det är också nödvändigt att forskning kring de genom sin längre livslängd mindre miljöfarliga batterierna stimuleras.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förslag till återvinningssystem för bilbatterier och fritidsbatterier.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiska styrmedel och forskningsinsatser för att stimulera användandet av batterier med längre livstid.

Stockholm den 25 januari 1989

Erling Bager (fp)

Erling Bager (fp)

Lars Sundin (fp)