



Regeringens proposition

1990/91:36

om åtgärder mot miljöfarliga blybatterier

Prop.
1990/91:36

Regeringen förelägger riksdagen vad som tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 4 oktober 1990 för den åtgärd och de ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Birgitta Dahl

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redovisas ett åtgärdsprogram mot föroreningar i miljön från blybatterier. I programmet ingår en övergång till alternativa batterityper och alternativa startsystem för bilar, insamling och omhändertagande av miljöfarliga blybatterier samt informationskampanjer. För att finansiera åtgärdsprogrammet föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att ålägga batterileverantörer och andra företag, som yrkesmässigt hanterar, eller importerar miljöfarliga batterier att betala samhällets kostnader för insamling och oskadliggörande av uttjänta sådana samt för informationskampanjer som är nödvändiga för att förebygga skador på hälsan eller i miljön till följd av användningen av miljöfarliga batterier.

Förslag till

Lag om avgifter för miljöfarliga batterier

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller avgifter för hantering och import av sådana miljöfarliga batterier som innehåller kvicksilver, kadmium eller bly.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de föreskrifter om avgifter som behövs för att täcka samhällets kostnader för att samla in och oskadliggöra batterier som är förbrukade eller som av någon anledning inte längre används.

Avgiften får tas ut endast av den som yrkesmässigt hanterar eller importerar batterier.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 oktober 1990

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Göransson, Grandin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Engström, Freivalds, Wallström, Lööw, Persson, Molin, Sahlin

Föredragande: statsrådet Dahl

Proposition om åtgärder mot miljöfarliga blybatterier

1 Inledning

Regeringen har i en skrivelse (skr. 1986/87:157) till riksdagen redovisat sina ställningstaganden till vissa avfallsfrågor. Regeringens principiella inställning är att både mängden avfall och avfallets farlighet bör minskas genom åtgärder i såväl produktionen som konsumtionsledet. Ämnen och produkter som kan försaka särskilda miljöstörningar bör hanteras för sig.

I samband med riksdagens beslut år 1988 (prop. 1987/88:85, JoU23, rskr. 373) om miljöpolitiken inför 1990-talet angavs att ett mål för kemikaliekontrollen är att skadliga ämnen och produkter så långt som möjligt skall ersättas med sådana som är mindre farliga och helst ofarliga.

Med skrivelser den 21 och den 28 mars 1988 har statens naturvårdsverk anmält att det ur miljösynpunkt är viktigt att insamlingen av blybatterier hålls på en hög nivå. I skrivelserna lämnar naturvårdsverket förslag bl. a. om att en särskild avgift skall tas ut på alla blybatterier som importeras eller som tillverkas i landet. Avgiften föreslås finansiera en ökad ersättning till de företag som tar emot, förvarar och transporterar blybatterier för slutligt omhändertagande. Vidare hemställer naturvårdsverket om vissa ändringar i renhållningsförordningen (1979:904) och förordningen (1985:841) om miljöfarligt avfall.

Naturvårdsverkets förslag har remissbehandlats. Till protokollet i detta ärende bör fogas dels naturvårdsverkets förslag, *bilaga 1*, dels en förteckning över de instanser som avgett remissyttrande och en sammanställning av remissyttrandena, *bilaga 2*.

Utöver detta har ett antal framställningar från kommuner, organisationer och företag rörande blybatterier kommit in till miljödepartementet.

Regeringen beslutade den 2 februari 1989 om en särskild förordning (1989:40) om försöksverksamhet med insamling och bortforsling av förbrukade blyackumulatorer. Förordningen trädde i kraft den 1 april 1989 och gällde till utgången av år 1989. Därefter har förordningen förlängts till utgången av år 1990. Förordningen innebär att blybatterier undantas från bestämmelserna enligt renhållningsförordningen (1979:904) och förord-

ningen (1985:841) om miljöfarligt avfall. Därmed har det kommunala insamlingsmonopolet upphävts för samma tid för blybatterier. Tillstånd från länsstyrelsen för transport av miljöfarliga blybatterier krävs inte heller under denna tid. Regeringen har även beviljat bidrag ur bilskrotningsfonden enligt 7§ 3 bilskrottningslagen (1975:343) för insamlingskampanjer, bortforsling och återvinning av förbrukade batterier under åren 1989 och 1990.

I riksdagens beslut år 1990 om avfallsfrågor (prop. 1989/90:100 bil. 16, JoU16, rskr. 241) betonas producentens ansvar för det avfall som uppstår till följd av såväl tillverkning och användning av varor som varornas slutbehandling i avfallsledet. Detta ansvar inkluderar även ett kostnadsansvar. Enligt beslutet skall åtgärder också vidtas för att kraftigt begränsa och, där så är nödvändigt från miljösynpunkt, helt upphöra med användningen av bl. a. tungmetaller och deras föreningar.

Regeringen gav den 21 december 1989 kemikalieinspektionen och statens naturvårdsverk i uppdrag att redovisa förslag till åtgärder för att begränsa användningen av sådana ämnen som kan ha särskilt skadlig inverkan på miljön. I juni 1990 överlämnades rapporten Begränsningsuppdraget – Redovisning av ett regeringsuppdrag. I rapporten föreslås bl. a. att användningen av blybatterier på sikt skall upphöra och att regeringen bör ge styrelsen för teknisk utveckling (STU) i uppdrag att ta initiativ till teknikutvecklingsprojekt för alternativa batterityper och alternativa startsystem för bilar. På kort sikt föreslås att ett system med miljöavgifter på blybatterier införs.

Efter utvärdering av den pågående försöksverksamheten med insamling och bortforsling av förbrukade blybatterier och efter överläggningar med berörda parter om vilka åtgärder som behövs för att komma till rätta med föroreningarna i miljön från blybatterier redovisar jag nu ett åtgärdsprogram mot miljöfarliga blybatterier.

Redan här vill jag betona att programmet inte i alla delar kräver riksdagens ställningstagande. De flesta åtgärderna kan beslutas av regeringen med stöd av lagen (1985:426) om kemiska produkter och renhållningslagen (1979:596). Jag avser att senare föreslå regeringen att besluta föreskrifter om miljöfarliga blybatterier. Sådana föreskrifter kan regeringen besluta med stöd av bemyndigande i de båda nyss nämnda lagarna. Beslut av riksdagen krävs dock när det gäller finansiering av vissa av de åtgärder som ingår i programmet.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Allmänna utgångspunkter

Bly och blyföreningar förekommer i en mängd olika varor och kemiska produkter. Den totala årliga blyanvändningen i Sverige är ca 30000 ton. Blyanvändningen ger upphov till blyhaltigt avfall som förr eller senare sprids i naturen. Såsom grundämne bryts bly inte ner. Bly bioackumuleras och är toxiskt. Hanteringen av bly ger också upphov till arbetsmiljöpro-

blem. Hela 73 % av den totala årliga blyanvändningen avser batteritillverkning. Drygt 1 miljon startbatterier för bilar, båtar m. m. förbrukas årligen i Sverige. Härav tillgodoses ca 75 % genom inhemsk produktion och återstående ca 25 % genom import. Antalet importörer uppgår till ca 20. Även batteriernas innehåll av svavelsyra kan vid felaktig hantering vålla problem i miljön.

Dessa faktorer innebär sammantaget att det är angeläget att begränsa blyanvändningen. Något från teknisk/ekonomisk eller från miljösynpunkt realistiskt alternativ till blybatterier finns inte för närvarande. Blyinnehållet i batterierna har dock successivt minskat, och en utveckling pågår för att minska de potentiellt skadliga effekterna av batteriernas syrainnehåll. På sikt måste användningen av blybatterier upphöra.

Den genomsnittliga livslängden hos ett startbatteri är ca fyra år. Förbrukade batterier insamlas i dag av kommunerna och skrothandeln och levereras till blyåtervinningsanläggningen. Det ur batterierna utvunna blyet levereras till helt övervägande del till batteritillverkarna i Sverige och övriga nordiska länder. Blyet i ett nytillverkat batteri består till ca 50 % av återvunnet bly. Enligt batteribranschen är Boliden Bergsöe numera det enda återvinningsverket för blybatterier i Norden, sedan tidigare befintliga anläggningar i Danmark och Finland lagts ned.

Under stora delar av 1980-talet har de internationella blypriserna sjunkit. Samtidigt har kostnaderna för behandling av uttjänta batterier och återvinning av bly stigit, bl. a. till följd av åtgärder till skydd för arbetsmiljö och yttre miljö. Strängare föreskrifter, som av samma skäl har införts för hantering och transporter av förbrukade batterier, har vidare ökat kostnaderna för insamlingen av batterierna. Vid återvinning utvunna metallvärden kan numera nått och jämt balansera återvinningskedjans totala kostnad.

Som jag tidigare har nämnt har regeringen beviljat bidrag ur bilskrotningsfonden för insamlingskampanjer, bortforsling och återvinning av förbrukade batterier under åren 1989 och 1990. Under denna period har även en särskild förordning om försöksverksamhet med insamling och bortforsling av förbrukade blyackumulatorer varit i kraft. Under försöksperioden april-december 1989 kom 23 455 ton svenskt batteriskrot till Boliden Bergsöe. Det motsvarar 1 296 000 batterier. Tillsammans med leveranserna under januari-mars 1989 blir mängden för hela året 1 457 000 batterier. Det finns ingen helt säker statistik över antalet nya batterier som tillförts marknaden men uppgifter från batteribranschen pekar på högst 750 000 utbytesbatterier under år 1989. Om man härtill lägger batteriavfallet ur skrotade bilar, som till sitt antal var ca 1 750 000, blir antalet nytillgängliga uttjänta batterier år 1989 omkring 900 000. Insamlingsvolymen år 1989 översteg denna siffra med mer än en halv miljon. Det rör sig då om batterier som funnits kvar hos konsumenten, i garage, båthus, lador etc. Även under år 1990 visar insamlingsverksamheten på ett gott resultat. De finns således mycket som talar för att insamlingsresultatet har ett direkt samband med informationskampanjen och insamlingsföretagens ekonomiska incitament.

Innan försöksverksamheten trädde i kraft låg återtagningen av förbruka-

de startbatterier vid endast ca 60%. Detta innebar att årligen mer än 400 000 batterier, innehållande ca 5 000 ton bly, kom på villovägar. Genomförda undersökningar indikerar att en betydande del av de förbrukade batterierna hamnade på avfallsupplagen, där såväl bly- som syrainnehållet vållade miljöproblem. Vissa blyföreningar är utomordentligt giftiga för levande organismer. Metalls reaktioner i ett avfallsupplag är dåligt undersökta. Sett i ett långt tidsperspektiv hamnar blyet så småningom i naturen. Därför bör blyinnehållet i avfallet begränsas så mycket som möjligt. Det är också samhällsekonomiskt tveksamt att stora mängder bly hamnar på avfallsupplagen.

Frågan om åtgärder mot tungmetaller och deras föreningar har vid olika tillfällen behandlats av riksdagen. Senast var frågan föremål för riksdagens prövning i samband med behandling av 1990 års budgetproposition (prop. 1989/90:100 bil. 16). I propositionen anförde jag att åtgärder skall vidtas för att kraftigt begränsa och, där så är nödvändigt från miljösynpunkt, helt upphöra med användningen av bl.a. vissa tungmetaller och deras föreningar. Riksdagen anslöt sig till övervägandena i propositionen (JoU 1989/90:16, rskr. 241).

För att det skall vara möjligt att nå de utsatta målen för utsläppsbegränsningar är i första hand följande åtgärder nu nödvändiga.

- En övergång måste ske till alternativa batterier och alternativa startsystem.
- Ett permanent insamlingssystem för de miljöfarliga blybatterierna behöver byggas upp.
- Riksomfattande informationskampanjer måste genomföras.
- Ett system införs för att finansiera vissa av de åtgärder som ingår i programmet. Härför krävs ett bemyndigande av riksdagen.

Jag skall nu närmare redogöra för de åtgärder som ingår i programmet. Jag vill därvid betona vikten av att åtgärderna noga följs upp.

2.2 Ett åtgärdsprogram mot miljöfarliga blybatterier

2.2.1 Utveckling av alternativa batterityper och alternativa startsystem

Mitt ställningstagande: Åtgärder skall vidtas för att användningen av miljöfarliga blybatterier på sikt skall kunna upphöra.

Naturvårdsverkets och kemikalieinspektionens förslag: Överensstämmer med mitt ställningstagande.

Skälen för mitt ställningstagande: En övergång till alternativa batterityper och startsystem är nödvändig från miljösynpunkt. Jag avser att i annat sammanhang begära regeringens bemyndigande att tillsätta en utredning för att följa upp och utvärdera teknikutvecklingen för alternativa batterityper och alternativa startsystem för bilar, båtar etc.

2.2.2 Insamling och omhändertagande av miljöfarliga blybatterier

Mitt ställningstagande: Ett permanent insamlingssystem för miljöfarliga blybatterier behöver byggas upp.

Naturvårdsverkets förslag: Överensstämmer med mitt ställningstagande.

Remissinstanserna: Överensstämmer i huvudsak med mitt ställningstagande.

Skälen för mitt ställningstagande: Förutom en övergång till alternativa batterityper och startsystem behövs omedelbara åtgärder för att den av statsmakterna angivna minskningen av blyutsläpp skall kunna uppnås. De miljöfarliga blybatterierna måste därför hållas avskilda från annat avfall och samlas in och hanteras i särskild ordning.

Det generellt starkt ökade miljömedvetandet i samhället gör att det finns förståelse för nödvändigheten av specifika åtgärder för att skydda miljön. Betydelsen av återvinning, från både miljö- och resurssynpunkt, har också gått in i det allmänna medvetandet. Det är emellertid viktigt att underlätta för konsumenten att lämna tillbaka sitt batteri och att informera om var det finns inlämningsställen. Naturliga inlämningsställen kan vara bilverkstäder, bensinstationer och övriga försäljningsställen för startbatterier.

Jag anser att ansvaret för hantering av miljöfarliga blybatterier skall förbli en kommunal angelägenhet även när batteriinsamlingen permanentas. Riktlinjerna för kommunernas roll inom avfallsområdet har lagts fast genom riksdagens beslut våren 1990 (prop. 1989/90:100 bil 16 s. 65 f., JoU16, rskr. 241). Från och med den 1 januari 1991 gäller krav på kommunal planering och inventering av alla typer av avfall. På sikt kommer även kommunernas ansvar för olika typer av hanteringskapacitet att utvidgas. Enligt min mening skall dessutom ett företag som säljer ett miljöfarligt blybatteri vara skyldigt att återta batteriet när det är förbrukat. Jag avser därför att föreslå regeringen att införa en skyldighet för den som säljer miljöfarliga blybatterier att återta förbrukade sådana. Möjligheten till en sådan reglering framhölls såväl i den s.k. kemikaliepropositionen (prop. 1984/85:118) som i jordbruksutskottets betänkande med anledning av propositionen (JoU 1984/85:30). Det bör bli en uppgift för naturvårdsverket att utfärda riktlinjer för hanteringen vid återtagningen av de förbrukade batterierna.

För att förbrukade batterier inte skall ge upphov till miljöstörningar får de inte sammanblandas med annat avfall utan bör samlas in och hanteras särskilt. Företag och enskilda skall därför inte lägga utnyttjade miljöfarliga blybatterier tillsammans med industri- eller hushållsavfall. Även små mängder miljöfarligt avfall kan spolicera en i övrigt miljömässigt god avfallshantering. Därför förutsätts att källsortering av sådant avfall sker hos alla avfallsproducenter. Jag vill i sammanhanget framhålla att det mest verksamma medlet för att uppnå en god genomslagskraft i konsumentledet givetvis är en information som på ett enkelt sätt ger konsumenterna de upplysningar som de behöver för att hantera varan, och senare avfallet, rätt. Jag återkommer till hur en sådan informationskampanj bör läggas upp.

Även innan försöksverksamheten trädde i kraft skedde insamlingen av förbrukade batterier väsentligen genom den svenska skrotbranschens försorg. Inom skrotbranschen finns lång erfarenhet av att samla och hantera sådant material. Investeringar har genomförts i successiv anpassning till

miljökraven vad beträffar lagring och transport av startbatterier. Härigenom har emellertid också insamlings- och transportkostnaderna ökat.

Vid de ersättningsnivåer, som följer av de låga metallpriserna, är insamlingsverksamheten på en hög ambitionsnivå i dag inte lönsam.

Enligt naturvårdsverket har skrotbranschen dock förklarat sig villig att medverka till att åstadkomma en hög insamlingsgrad om möjligheter till en rimlig kostnadstäckning föreligger och om i övrigt förutsättningar skapas för en rationell hantering.

Förbrukade blybatterier klassas som miljöfarligt avfall. Kommunerna har därför, med undantag för nu pågående försöksverksamhet, monopol på insamling och transport av blybatterier. Enligt förordningen (1985:841) om miljöfarligt avfall behövs också länsstyrelsernas tillstånd för att transportera blybatterier. Det kommunala monopolet och det särskilda tillståndskravet för transport av förbrukade batterier försvårar enligt naturvårdsverket ytterligare en rationell hantering av batterierna. Jag anser därför att det kommunala monopolet bör slopas för blybatterier. Då transport av förbrukade blybatterier även regleras i statens räddningsverks riktlinjer beträffande farligt gods bör även kravet på särskilt transporttillstånd enligt 7 § förordningen om miljöfarligt avfall kunna utgå såvitt gäller blybatterier. Förbrukade blybatterier bör dock även i framtiden klassas som miljöfarligt avfall, med hänvisning till sitt innehåll av svavelsyra och blyslam.

När det gäller det slutliga omhändertagandet av batterierna skall, i enlighet med 5 § lagen (1985:426) om kemiska produkter, den som hantarer eller importerar en kemisk produkt vidta de åtgärder och iaktta de försiktighetsmått som behövs för att hindra eller motverka skada på människor eller i miljön. För planeringen av det slutliga omhändertagandet skall utgångspunkten enligt min mening vara att blyet som finns i batterierna återvinns. För närvarande finns vid Boliden Bergsöes anläggning i Landskrona ett blyomarbetsverk för återvinning av bly ur bl. a. batterier.

Kravet på blybatteribranschen bör vara att inom en tvåårsperiod efter det att systemet trätt i kraft nå en kontinuerlig insamlingsnivå överstigande 95%. Om inte detta mål uppfylls bör ytterligare åtgärder, t. ex. ett system med återlämningspremier övervägas.

2.2.3 Information

Mitt ställningstagande: Riksomfattande informationskampanjer måste genomföras.

Naturvårdsverkets förslag: Överensstämmer med mitt ställningstagande.

Remissinstanserna: Överensstämmer i huvudsak med mitt ställningstagande.

Skälen för mitt ställningstagande: För ett tillfredsställande resultat i fråga om insamlingen av batterier behöver såväl landsomfattande som regionala informationskampanjer genomföras. Informationen skall upplysa allmänheten om blybatteriernas miljöfarlighet, om varför förbrukade batterier måste samlas in, om inlämningsställen och om hur hanteringen i

praktiken är organiserad. Informationen bör enligt min mening koncentreras på sådana punkter som är viktiga för ett högt insamlingsresultat. Informationskampanjerna behöver vara särskilt omfattande i inledningskedet av det nya systemets genomförande och bör rikta sig till försäljningsställen, skrotbranschen, arbetsplatser, hushåll m. fl. Det bör bli en uppgift för naturvårdsverket att med berörda parter närmare diskutera formerna för informationsverksamheten.

2.3 Åtgärdsprogrammets finansiering

Mitt förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att den som yrkesmässigt hanterar, tillverkar eller importerar miljöfarliga blybatterier skall betala samhällets kostnader för insamling och slutligt omhändertagande av uttjänta sådana samt för informationskampanjer som är nödvändiga för att förebygga skador på hälsan eller i miljön till följd av användningen av miljöfarliga blybatterier.

Naturvårdsverkets förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna har inget att erinra mot förslaget.

Skälen för mitt förslag: I samband med riksdagsbeslutet år 1985 om samhällets kemikaliekontroll betonades att ansvaret för att de uppsatta målen på detta område nås i första hand måste ligga hos de företag som yrkesmässigt producerar, importerar, eljest levererar eller använder kemiska produkter. Av detta följer att de företag som inte själva ombesörjer att miljöfarliga ämnen avlägsnas från produkterna eller på annat sätt vidtar åtgärder för att minska miljöfarliga utsläpp måste vara beredda att betala samhällets kostnader för sådana åtgärder. Av mitt tidigare anförande framgår att åtgärdsprogrammet mot miljöfarliga blybatterier medför kostnader i första hand för information samt insamling och slutligt omhändertagande.

Riksdagsbeslutet år 1985 om samhällets kemikaliekontroll innebär såvitt gäller blybatterier att ett direkt kostnadsansvar har lagts på blybatteribranschen. Vid överläggningar som företrädare för miljödepartementet har haft med representanter för batteribranschen har dessa också förklarat sig införstådda med att stå för kostnaderna för information, insamling och slutligt omhändertagande av de miljöfarliga blybatterierna.

Enligt 18 § lagen om kemiska produkter får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva om avgift för myndighets verksamhet enligt lagen. Bestämmelsen innebär bl. a. att de företag som genom sin verksamhet föranleder en produktkontroll på kemikalieområdet, också får betala de kostnader som samhällskontrollen medför. Regeln är i överensstämmelse med principen om att producenten skall ta ansvar för att, avfall som omedelbart eller på sikt uppkommer till följd av en produktion, kan tas hand om på ett från miljö- och resurssynpunkt riktigt sätt. Bestämmelsen gör det dock inte möjligt att ta ut kostnader för annat än ren myndighetsutövning.

Bestämmelser om finansiering av kommunernas avfallshantering finns i

renhållningslagen. Dessa bestämmelser medger dock endast att avgift tas ut för avfall som hanteras av kommunen.

Bilskrotningslagen medger numera att bidrag ur bilskrotningsfonden kan beviljas för materialåtervinning av delar av fordon som kan bedömas vara angelägen från främst miljösynpunkt. Ett bidrag är emellertid maximerat vad gäller storlek och utgår endast i inledningsskedet.

De regler som jag nu nämnt passar alltså inte för de åtgärder som är aktuella för att förhindra skador på hälsa och i miljön genom miljöfarliga blybatterier. Det behövs därför ytterligare föreskrifter för att kunna tillämpa principen om producentens ansvar. Regeringen bör alltså hos riksdagen begära ett bemyndigande att utkräva avgift från den som yrkesmässigt hanterar eller importerar miljöfarliga blybatterier. Ett sådant bemyndigande i fråga om ett avgiftssystem finns redan när det gäller miljöfarliga batterier som innehåller kadmium och kvicksilver (prop. 1986/87: 55, JoU 8, rskr. 70).

Under riksdagsbehandlingen av regeringens proposition om åtgärder mot miljöfarliga batterier prövades frågan huruvida en batteriavgift skall bedömas som skatt eller avgift. Jordbruksutskottet (JoU 1986/87: 8 s 13f) konstaterade i anledning av en motion, att det efter regeringsformens ikraftträdande tillkommit en rad olika avgiftstyper där riksdagens medverkan inskränkt sig till ett bemyndigande enligt 8 kap. 9§ andra stycket regeringsformen. Utskottet ansåg att den i propositionen föreslagna pålagan på de miljöfarliga batterierna inte innebar något avsteg från den praxis som utvecklats i fråga om avgiftsmaktens tillämpning och att pålagan sålunda rymdes inom ramen för avgiftsbegreppet enligt regeringsformen. Föreskrifterna om avgift på miljöfarliga batterier återfinns numera i förordningen (1989:974) om miljöfarliga batterier.

Den nu föreslagna avgiften bygger liksom avgiften på de miljöfarliga kadmium- och kvicksilverbatterierna på tidigare riksdagsbeslut om kemikaliekontrollen (prop. 1984/85:118, JoU 30, rskr. 340) jämte den av riksdagen antagna inriktningen i fråga om avfallsfrågorna (prop. 1989/90: 100 bil.16, JoU 16, rskr. 241). Avgiften är avsedd att vara utformad på motsvarande sätt som gäller för de miljöfarliga kadmium- och kvicksilverbatterierna.

Enligt min mening bör det bemyndigande som begärs nu omfatta samtliga de batterityper som jag nu har omnämnt. Det bemyndigandet bör ges formen av en särskild lag om avgifter för miljöfarliga batterier. Avgiften bör kunna tas ut av den som yrkesmässigt hanterar eller importerar miljöfarliga batterier. Hanteringsbegreppet bör i den nya lagen ha samma innebörd som i lagen om kemiska produkter. Med yrkesmässig import av batterier bör även avses batterier som är monterade i en bil vid importtillfället och liknande förfarande med andra fordon etc. Avgifterna bör täcka samhällets kostnader för att samla in och oskadliggöra batterier som är förbrukade eller som av någon anledning inte längre används. Avgifterna kan därmed täcka kostnaderna för insamling, slutligt omhändertagande samt nödvändig information om blybatteriers miljöfarligt. Liksom enligt lagen om kemiska produkter omfattas också återvinning av slutligt omhändertaganden.

De föreskrifter som behövs för avgiftsdebiteringen bör beslutas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Jag vill här för riksdagens information kortfattat ange något om hur denna debitering bör utformas.

Utgångspunkten bör vara att kostnaderna skall belasta de miljöfarliga produkter som föranleder ingripanden från samhällets sida. Den som yrkesmässigt hanterar eller importerar miljöfarliga blybatterier skall till naturvårdsverket lämna uppgifter om överlåten mängd sådana batterier. Erforderliga bestämmelser om uppgiftsskyldighet kan meddelas med stöd av lagen om kemiska produkter. Den uppgiftsskyldige skall betala en avgift som motsvarar kostnaderna för, insamling, slutligt omhändertagande samt för informationskampanjer som är nödvändiga för att förebygga skador på hälsan eller i miljön till följd av användningen av miljöfarliga blybatterier. Avgiften skall betalas efter debitering från statens naturvårdsverk. Betalningen bör uppbäras och redovisas av naturvårdsverket. Avgiftssystemet bör konstrueras så att det dels kan inbegripa framtida hanteringskostnader, dels fortlöpande kan justeras allteftersom de internationella blypriserna förändras samt man får erfarenheter av kostnadsutvecklingen. Avgiften bör placeras i batterifonden hos riksgäldskontoret. Batterifonden skall disponeras av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer för att betala kostnader för information, insamling och slutligt omhändertagande. Frågan om ekonomisk ersättning för insamling och slutligt omhändertagande skall vara avhängig kostnadernas storlek, i första hand i förhållande till det internationella blypriset.

Jag avser att efter ytterligare överläggningar bl. a. med företrädare för blybatteribranschen återkomma till regeringen med förslag om avgiftens storlek.

3 Upprättat lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom miljödepartementet upprättats förslag till lag om avgifter för miljöfarliga batterier.

4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu anfört hemställer jag att regeringen **dels** föreslår riksdagen att

1. anta förslaget till lag om avgifter för miljöfarliga batterier, **dels** bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört om
2. en övergång till alternativa batterier och alternativa startsystem (avsnitt 2.2.1).
3. insamling och omhändertagande av miljöfarliga blybatterier (avsnitt 2.2.2).
4. behovet av informationskampanjer (avsnitt 2.2.3).
5. åtgärdsprogrammets finansiering (avsnitt 2.3).

5 Beslut

Prop. 1990/91:36

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom propositionen förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för den åtgärd och de ändamål som föredraganden har hemställt om.

Regeringen

Miljö- och energidepartementet

103 33 STOCKHOLM

Hemställan om åtgärder för att minska miljöstörningarna från blybatterier vad beträffar insamling, ansvar och lagstiftning.

Naturvårdsverket har sedan 1986 arbetat med ett projekt i syfte att väsentligt öka insamlingsgraden av uttjänta blybatterier och därvid också främja en miljövänlig hantering av batterierna. Projektet har drivits i nära samarbete med tillverkare, skrotbranschen, Boliden Bergsöe AB, Svenska kommunförbundet, Svenska Renhållningsverks-Föreningen m. fl.

Bakgrund

Mellan 1.0 och 1.2 miljoner startbatterier för bilar, båtar m. m. förbrukas årligen i landet. Något från teknisk/ekonomisk eller från miljösynpunkt realistiskt alternativ till blybatterier finns inte för närvarande och förutses inte bli tillgängligt under överskådlig tid. Blyinnehållet i batterierna har dock successivt minskat och utveckling pågår för att minska de potentiellt skadliga effekterna av batteriernas syrainnehåll.

Bilbatterier, truckbatterier och industribatterier tillverkas i Sverige av NOACK AB i Hultsfred och AB Tudor i Nol. Den årliga förbrukningen i landet av startbatterier för fordon uppgår, som ovan nämnts, till mer än 1 miljon enheter. Härav tillgodoses ca 75% från inhemsk produktion och återstående ca 25% genom import. Antalet importörer uppgår till ca 20.

Den genomsnittliga livslängden hos ett startbatteri är cirka fyra år. Förbrukade batterier insamlas idag av kommunerna och skrothandeln och levereras till Boliden Bergsöe i Landskrona för behandling och återvinning av batteriernas blyinnehåll. I batteriframställningen kasserade batterier, liksom blyavfall i övrigt från batteritillverkningen, levereras av batterifabrikerna direkt till Boliden Bergsöe. Det ur batterierna utvunna blyet levereras till helt övervägande del till batteritillverkarna i Sverige och övriga nordiska länder. Blyet i ett nytillverkat batteri består till ca 50% av återvunnet bly.

Boliden Bergsöe är numera det enda återvinningsverket för blybatterier i Norden, sedan tidigare befintliga anläggningar i Finland och Danmark lagts ned.

Tidigare tog Boliden Bergsöe endast emot batterier, som tömts på sitt syrainnehåll. Detta är fortfarande praxis vid många utomnordiska smältverk. Sedan 1985 tar emellertid Boliden Bergsöe emot batterierna med deras syrainnehåll. Syran binds under smältprocessen till järnslag, som därefter exporteras till kontinenten.

Medan återtagningen av förbrukade industribatterier torde vara i det närmaste hundra procentig, ligger återtagningen av förbrukade startbatterier vid ca 60%. Detta innebär att årligen mer än 400 000 batterier innehållande ca 5000 ton bly kommer på villovägar. På motsvarande sätt "försvinner" mellan 1500 och 2000 ton batterisyra. Genomförda undersökningar indikerar att en betydande del av de förbrukade batterierna hamnar på avfallsupplagen, där såväl bly- som syrainnehållet kan vålla miljöproblem. Vissa blyföreningar är för levande organismer utomordentligt giftiga. Metallens reaktioner i ett avfallsupplag är dåligt undersökta. Sett i ett tillräckligt långt tidsperspektiv hamnar blyet så småningom i naturen. Därför bör blyinnehållet i avfallet begränsas så mycket som möjligt. Det är också samhällsekonomiskt tveksamt att stora mängder bly hamnar på avfallsupplagen.

I viss utsträckning torde batterierna finnas kvar hos konsumenten, i garage, lador, båthus etc. Av en nyligen genomförd sifundersökning framgår att ca 800 000 batterier "förvaras" på detta sätt.

Under senare år har blypriserna sjunkit. Samtidigt har kostnaderna för behandling och återvinning stigit, bl. a. till följd av åtgärder till skydd för arbetsmiljö och yttre miljö. Strängare föreskrifter, som av samma skäl reglerar hantering och transporter av förbrukade batterier, har vidare ökat kostnaderna för insamlingen av batterierna. Vid återvinningen utvunna metallvärden kan numera nätt och jämnt balansera den totala kostnaden i återvinningskedjan.

Den svenska batteribranschen, företrädd av NOACK och Tudor samt Boliden Bergsöe, i sin egenskap av återvinningsföretag för blybatterier, har förklarat sig beredda att vidta, respektive stödja åtgärder för finansiering av en effektivare insamling av förbrukade startbatterier.

Läget i andra länder

I flertalet länder i västvärlden går insamlingen till på likartat sätt som i Sverige. Det är svårt att få tillförlitliga uppgifter om insamlingsgraden, men grovt kan konstateras att insamlingsgraden i Sverige är högre än i Finland och Norge, men lägre än i Danmark och i flertalet andra EG-länder. Ett tydligt samband kan spåras mellan insamlingsgrad och befolkningstäthet och urbanisering. Det är således inte förvånande att insamlingsgraden är lägst i länder som Finland och Norge med gles befolkningsstruktur och långa avstånd.

Genomgående kan också konstateras dels att insamlingsgraden sjunkit relativt kraftigt i utomnordiska länder parallellt med de fallande blypriserna under de senaste åren, dels att sekundärsmältverken under samma period haft stora lönsamhetsproblem. I USA uppges insamlingen ha sjunkit från över 90% till ca 60% och ett antal sekundärsmältverk har lagts ned. Inom EG överväger sekundärindustrin att begära stödåtgärder, inklusive exportförbud för förbrukade startbatterier.

På få ställen har hittills införts pant- eller avgiftssystem. I Nya Zeeland finns dock ett pantsystem infört, som administreras av batteritillverkare och smältindustri och i Österrike planerar samma branscher ett pantsy-

stem. I Danmark studeras förutsättningarna för ett avgifts- och/eller pant-system. Även i Norge och Finland övervägs nu framtida former för batteri-insamling. Nordiska ämbetsmannakommittén arbetar också med dessa frågor.

Omständigheter, som påverkar insamlingsgraden

Några undersökningar, som medger säkra slutsatser om vilka faktorer som är mest avgörande för en hög insamlingsgrad, finns inte. Nedan följer några faktorer som påverkar insamlingsgraden.

a) Miljömedvetande hos konsumenten

Det generellt starkt ökade miljömedvetandet i samhället gör att det finns förståelse för nödvändigheten av specifika åtgärder för att skydda miljön. Betydelsen av återvinning, både från miljö- och resurssynpunkt har också gått in i allmänhetens medvetande. Detta allmänna medvetande måste dock aktiveras med information om miljöeffekterna av att förbrukade startbatterier hamnar på fel ställe, om den för närvarande låga insamlingsgraden (resurshushållning) och om var man ska lämna sitt batteri.

b) Tillgängligheten av mottagningsställen

Det är viktigt att det är lätt för konsumenten att lämna tillbaka sitt batteri och att han vet var det finns inlämningsställen. Naturliga inlämningsställen är bilverkstäder, bensinstationer och övriga försäljningsställen för startbatterier, liksom den lokala skrothandlaren.

c) Ändamålsenliga insamlings- och transportregler

Blybatterier klassas som miljöfarligt avfall. (Se naturvårdsverkets allmänna råd 1985:7, punkt 8.3.8.). Kommunerna har därför monopol på insamling och transport av blybatterier. Enligt förordningen om miljöfarligt avfall behövs också länsstyrelsernas tillstånd för att transportera blybatterier. Dessa regler upplevs av skrotbranschen som onödiga och betungande.

d) Sjunkande blyskrotpriser

Blypriset är för närvarande lågt. Av detta följer också att skrotpriset är lågt. Det är inte längre tillräckligt lönsamt att samla in batterier och återvinna blyet ur dem, vilket får till följd att insamlingsgraden sjunker. Exportförbudet, tillsammans med återvinningsföretagets monopolställning, kan också bidra till att hålla blyskrotpriserna nere.

Såsom tidigare nämnts finns, respektive övervägs i några länder ett pantsystem för startbatterier. Systemet bygger på det incitament att återlämna batterier, som ligger i återbetalningen av panten. Ett sådant system har dock flera nackdelar jämfört med ett system med en miljöavgift, som föreslås nedan. Ett pantsystem kräver en betydande administration. Om ett pantsystem för bilbatterier infördes skulle dubbel avräkning/redovisning behöva ske i ett flertal led. Antalet försäljningsställen uppgår till ca 6 000.

En pant måste vidare sättas till ett relativt högt belopp för att den också skall kunna finansiera (intäkter för ej återlämnade batterier samt räntor) återvinningen. Ett högt pantbelopp skapar emellertid risk för tillgrepp av insamlade batterier och andra ogentligheter och kräver speciella övervaknings- och kontrollåtgärder, som i sin tur ökar administrationskostnaderna. Den långa omloppstiden för bilbatterier, ca fyra år, tunnar ut den incitamenteffekt, som panten avses vara.

En stor del av de batterier som idag lämnas in eller uppkommer i olika verksamheter kastas med annat grovavfall och hamnar så småningom på avfallsupplagen. Detta är en följd av att skrotbranschen inte finner det tillräckligt lönsamt att samla in batterierna. Ett pantsystem ger konsumenten ett incitament att lämna tillbaka sitt förbrukade batteri, men löser i första hand inte problemet med den dåliga lönsamheten i insamlingsledet.

Ett system med en miljöavgift kan på ett effektivare sätt finansiera insamlingen av batterier. Ökad lönsamhet i insamlingsledet, informationsinsatser och tillräcklig tillgång på inlämningsställen bör kunna bidra till att öka återvinningen av blybatterier väsentligt.

En ytterligare omständighet, som kan anses tala för att pröva vägen med en miljöavgift, är att man för småbatterier just infört ett system med avgift och utan pant, där man gentemot konsumenten i stället satsar på information och miljömedvetande. Det kan vara naturligt att pröva samma princip även för startbatterierna. Det är också angeläget att snarast samordna informationen beträffande småbatterier och bilbatterier och önskvärt att systemen för konsumenten är likartade.

Naturvårdsverkets förslag till åtgärder

Miljöfarligt avfall

Förbrukade blybatterier bör även i framtiden klassas som miljöfarligt avfall. Orsaken till detta är batteriernas innehåll av svavelsyra och blyslam som vid felaktig hantering kan vålla problem i avfallshanteringen och i miljön.

Det kommunala monopolet

Nuvarande insamling av förbrukade startbatterier sker väsentligen genom den svenska skrotbranschens försorg. Inom skrotbranschen finns långvarig erfarenhet av insamling och hantering. Investeringar har genomförts i en

successiv anpassning till miljökraven vad beträffar lagring och transport av startbatterier. Härigenom har emellertid också insamlings- och transportkostnaderna ökat. Vid de ersättningsnivåer, som följer av de låga metallpriserna, är insamlingsverksamheten knappast lönsam. Skrotbranschen har förklarat sig villig att åstadkomma en väsentligt högre insamlingsgrad om en rimlig ersättningsnivå garanteras och om i övrigt förutsättningar skapas för en rationell hantering. Det kommunala monopolet och det särskilda tillståndskravet för transport av förbrukade batterier försvårar enligt skrotbranschen ytterligare en rationell hantering av batterierna. Naturvårdsverket har i olika sammanhang föreslagit att föreskrifterna om transporttillstånd enligt 7 § förordningen om miljöfarligt avfall upphävs.

Kommunförbundet har uttalat, att man inte har någon erinran mot att insamlingen av förbrukade startbatterier även framdeles handhas av skrotbranschen, under förutsättning att kommunerna befrias från det formella ansvaret för insamlingen. Svenska Renhållningsverks-Föreningen har å sin sida framhållit, att man av principiella skäl ej vill tillstyrka att startbatterier undantages från det kommunala insamlingsmonopolet. Svenska Renhållningsverks-Föreningen vill dock inte motsätta sig ett genomförande av ett sådant förslag.

Naturvårdsverket föreslår att det kommunala monopolet slopas för blybatterier genom en ändring i 4 § renhållningsförordningen (1979:904).

Transporttillstånd

Enligt nuvarande bestämmelser i förordningen om miljöfarligt avfall, krävs särskilt tillstånd för transport av förbrukade blybatterier. Transport av förbrukade blybatterier regleras även i statens räddningsverks anvisningar beträffande farligt gods. Det är önskvärt, att berörda transportföreskrifter koncentreras till en författning. Naturvårdsverket anser att de anvisningar, som meddelats av räddningsverket är tillfyllest även från miljösynpunkt. Kravet på särskilt transporttillstånd enligt 7 § förordningen om miljöfarligt avfall bör därför kunna utgå.

Miljöavgift

Naturvårdsverket föreslår att en särskild avgift tas ut på alla startbatterier som importeras eller tillverkas i landet för förbrukning här. Avgiften föreslås finansiera en ökad ersättning till de företag som tar emot, förvarar och transporterar batterier för slutligt omhändertagande. Avgiften ger också, eftersom lönsamheten förbättras, skrotbranschen möjlighet att ytterligare investera i miljöskydd, t. ex. genom inköp av syrafasta containrar för insamling och transport av batterier. En mindre del av avgiften föreslås finansiera administrationen av systemet samt täcka kostnaderna för därtill hörande informationskampanjer. Systemet föreslås administreras av ett särskilt bolag – Returbatt.

Intäkter på i storleksordningen 20 miljoner kronor bör, under nuvarande omständigheter, kunna täcka kostnaderna för det föreslagna systemet.

Något mer än 1 miljon batterier kommer årligen ut på den svenska marknaden. Det innebär att en avgift på i runda tal 20 kronor per batteri skulle kunna bli aktuell. Avgiftens storlek bör bestämmas genom avtal mellan regeringen och Returbatt. Den bör bl. a. regleras efter rådande världsmarknadspris på bly. Insamlingen bör så långt det är möjligt bära sig själv. Avgiftens storlek bestäms också av hur hög insamlingsnivå man vill uppnå.

Avgiften föreslås, som tidigare nämnts, att till största delen betalas ut som en extra ersättning i insamlingsledet. Detta kan ske på så sätt att de företag (för närvarande ett 20-tal, av vilka Gotthards och Stena Metall AB tillsammans levererar mer än 50% av batterierna) som levererar batterier till återvinningsföretaget får ett kostnadsbidrag från de medel som kommer in via avgiften. Returbatt, som administrerar avgiften, kan betala ut detta kostnadsbidrag. Återvinningsföretagets leverantörer kan sedan i sin tur betala ut en högre ersättning till sina underleverantörer osv.

Kostnadsbidragets storlek kan på olika sätt påverka prisbildningen på bly och blyskrot. Sådana faktorer måste också beaktas när avgiftens storlek bestäms (se ovan).

Hur avgiften i detalj används kan bestämmas av Returbatt. Naturvårdsverket anser dock att ersättningen för insamlingen bör differentieras regionalt. Högre ersättning bör utgå för batterier insamlade i norrlandsregionen med hänsyn till längre transportavstånd till återvinningsföretaget. Likaså bör en högre ersättning utgå för batterier insamlade i glesbygdsområden eftersom lönsamheten där också är sämre. Annars finns risk att endast "gräddan" av batterierna samlas in, dvs. batterier från tätbefolkade områden och storstäder.

Insamlingsmål

Det föreslagna systemet innebär att mer än 90% av alla förbrukade startbatterier bör kunna samlas in och återvinnas. Kravet på Returbatt bör vara att inom en tvåårsperiod efter det att systemet trätt i kraft nå en kontinuerlig insamlingsnivå överstigande 90%.

Pant

Ett pantsystem, som komplement till det föreslagna avgiftssystemet, bör utredas om det visar sig att avgiftssystemet inte får avsedd effekt. Tyder insamlingsnivån ett år efter att avgiftssystemet trätt i kraft på att Returbatt inte klarar kravet på en mer än 90-procentig återvinning bör ett pantsystem utredas omgående.

Mottagande av förbrukade batterier

För att garantera en hög insamlingsgrad är det angeläget att underlätta för konsumenten att återlämna förbrukade startbatterier. Det är naturligt att återlämna det förbrukade batteriet vid köp av ett nytt batteri. Av tidigare omnämnda siffoundersökning framgår att flertalet förbrukare helst vill

lämna tillbaka sitt förbrukade batteri där man köper ett nytt. Det bör därför, liksom fallet är för de miljöfarliga småbatterierna, föreskrivas, att envar, som yrkesmässigt säljer startbatterier, också är skyldig att ta emot och på lämpligt sätt förvara förbrukade startbatterier. Även batterier, som stått hemma hos allmänheten, kan på så sätt återlämnas för återvinning. Det ingår därefter i skrotbranschens åtaganden, att ta emot batterierna från olika inlämningsställen eller biträda dessa vid fortsatt hantering för vidare transport till slutligt omhändertagande.

Märkning

Naturvårdsverket finner det angeläget, att blybatterier förses med återvinningssymbol. Denna symbol bör om möjligt präglas i batterikärlet. Märkningen bör även omfatta uppgift om att batterierna innehåller bly och syra.

Batteritillverkarna i Sverige säger sig vara beredda att prägla en återvinningssymbol i batterikärlet. En av de större importörerna uppger att det är fullt möjligt att märka importerade batterier med någon form av klisterlapp med återvinningssymbolen. Detsamma bör kunna ske med batterier importerade i fordon, maskiner eller båtar. Någon notifiering skulle således inte behövas.

Information

Det är angeläget, att såväl landsomfattande som regionala informationskampanjer genomfördes för att upplysa allmänheten om blybatteriernas miljöfarlighet, om skyldigheten att återlämna förbrukade batterier, om insamlingsställen m. m. Informationskampanjerna behöver vara särskilt omfattande i ledningsskedet av det nya systemets genomförande. Informationen bör därefter upprepas årligen. Den bör snarast samordnas med motsvarande kampanjer för miljöfarliga småbatterier för att ge konsumenten en samlad bild av hur olika typer av batterier skall hanteras. Informationskampanjerna bör bekostas ur miljöavgiften.

Returbatt

Ett för ändamålet särskilt bildat bolag – Returbatt – föreslås administrera systemet samt svara för erforderliga informationskampanjer. Kravet på Returbatts verksamhet bör vara att inom en tvåårsperiod från det att systemet trätt i kraft nå en kontinuerlig insamlingsnivå överstigande 90%.

I Returbatt bör ingå de branscher som berörs av förslaget dvs. batteritillverkare, batteriimportörer, skrotbranschen, återvinningsföretag m. fl.

Insamlingsmål, miljöavgiftens storlek m. m. bör regleras i avtal mellan regeringen och Returbatt.

Kontroll av insamlingsgrad

Det är ur miljösynpunkt viktigt att kunna kontrollera, att insamlingen hålles på en hög nivå. Man måste också kunna följa upp hur insamlingsgraden varierar mellan tätbefolkade områden, medelbefolkade områden och glesbygdsmråden, som exempelvis större delen av Norrland.

För att möjliggöra en uppföljning, bör tillverkare och importörer av blybatterier registreras. Batteriproducenter och -importörer bör till Returbatt periodiskt rapportera försäljningen av startbatterier i Sverige. Boliden Bergsöc, såsom slutlig mottagare av förbrukade batterier, bör till Returbatt likaså årligen rapportera den från Sverige mottagna kvantiteten förbrukade startbatterier. På grundval härav rapporterar Returbatt insamlingsgraden till naturvårdsverket. Om naturvårdsverket finner att återtagningen är otillfredsställande bör verket ta upp frågan om erforderliga åtgärder med Returbatt.

Bidrag ur Bilskrotningsfonden

De senaste årens låga blypriser och därav följande låga ersättningar för förbrukade startbatterier har medfört, att insamlingsgraden minskat. Fler och fler batterier hamnar på avfallsupplagen. För att så snabbt som möjligt få igång en effektiv insamling bör i ett inledningsskede medel ur bilskrotningsfonden kunna finansiera återtagningen. Bidragets storlek bör bestämmas med utgångspunkt från den miljöavgift som tas ut och bör utgå till dess att miljöavgiften helt kan finansiera återtagningen av batterierna. Medel ur bilskrotningsfonden bör i ett inledningsskede utgå även för administrationen av det föreslagna systemet samt för de informationsinsatser som erfordras.

Lagstiftning m. m.

Naturvårdsverket föreslår:

- 1) att en särskild förordning om blybatterier utfärdas
- 2) att blybatterier undantages vid tillämpning av renhållningsförordningen 4 § genom tillägg till nämnda paragraf
- 3) att 7 § förordningen om miljöfarligt avfall upphäves eller, om detta inte kan ske i förevarande sammanhang, att blybatterier undantages i 7 § samma förordning
- 4) att en instruktion utfärdas för Returbatt AB avseende redovisning och kontroll av insamlingsgraden för blybatterier samt för bolagets verksamhet i övrigt.

Sammanställning av remissyttrandena över statens naturvårdsverks hemställan om åtgärder för att minska miljöstörningarna från blybatterier vad beträffar insamling, ansvar och lagstiftning

Prop. 1990/91:36
Bilaga 2

1 Förteckning av remissinstanser

Kommerskollegium, statens räddningsverk, generaltullstyrelsen, riksskatteverket, konsumentverket, arbetarskyddsstyrelsen, kemikalieinspektionen, kammarrätten i Jönköping, länsstyrelsen i Malmöhus län, riksrevisionsverket, näringsfrihetsombudsmannen, Svenska kommunförbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges Köpmannaförbund, Sveriges industriförbund, Svenska petroleuminstitutet, Tjänstemännens Centralorganisation, Landsorganisationen, TUDOR AB, NOACK AB, Chloride Batteri AB, Svenska Renhållningsverks-Föreningen, Svenska Återvinningsföreningen, Svenska Järn- och Metallskrothandlareföreningen, Sveriges Bilskrotares Riksförbund, Bilindustriföreningen – AB Bilstatistik, Petroleumhandelns Riksförbund, Bildelsgrossisterna Sveriges Bildelsgrossisters Förening, SAKAB, Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Täby, Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Göteborg, Nordcar Batterier AB, Stiftelsen Håll Sverige Rent, Motorbranschens riksförbund

2 Allmänna synpunkter

Kommerskollegium: Kommerskollegium har vissa invändningar mot förslaget. Det gäller framför allt konkurrens- och marknadsaspekterna där vi anser att hänsyn måste tas till Sveriges internationella åtaganden då systemet för insamlingen och återvinningen utformas. Vissa punkter i förslaget kommenteras särskilt.

Statens räddningsverk: Verket har i sitt arbete med att utveckla regler för transporter av farligt gods kommit i kontakt med frågor angående insamling och transport av kasserade bilbatterier. Verket anser det angeläget att effektiva former för insamling av dessa skapas. Erfarenheten visar att verksamheten är kostnadskänslig. Verket saknar dock underlag för att redovisa en ståndpunkt i frågan om införande av pantsystem och praktiska och ekonomiska konsekvenser som följer av de av naturvårdsverket föreslagna åtgärderna.

Generaltullstyrelsen: Generaltullstyrelsen anser sig inte ha anledning att närmare kommentera den föreslagna förordningstexten.

Riksskatteverket: RSV begränsar sitt yttrande till att avse frågan om den föreslagna avgiften på blybatterier och avstyrker det framlagda förslaget. RSV anser att den föreslagna pålagan är att anse som en skatt som kräver lagreglering. Införs en sådan skatt bör beskattningsförfarandet direkt anknytas till vad som gäller ifråga om andra punktskatter.

Konsumentverket: Verket ser i huvudsak positivt på de förslag som redovisas i hemställan från naturvårdsverket om olika åtgärder för att öka

insamlingsgraden av blybatterier och för att främja en miljövänlig hantering av blybatterier. Konsumentverket anser dock att ett pantsystem sannolikt blir nödvändigt för att uppnå den uppsatta insamlingsgraden. Verket förordar därför att frågan om ett pantsystem för blybatterier snarast utreds.

Arbetskyddsstyrelsen: Arbetskyddsstyrelsen konstaterar att naturvårdsverkets förslag bara indirekt berör arbetsmiljön. Styrelsen har i en tidigare remiss från naturvårdsverket anfört att något omedelbart behov av översyn av de arbetsmiljöregler som berör insamlingen av uttjänta blybatterier knappast finns. Styrelsens föreskrifter om bly (AFS 1984:12) gäller i den omfattning som framgår av föreskrifterna. Viss apparatur såsom syrafasta containrar för syrafyllda batterier torde erfordra varselmärkning och skötselinstruktioner enligt styrelsens kungörelse om farliga ämnen (AFS 1985:17).

Kemikalieinspektionen: KemI tillstyrker naturvårdsverkets hemställan.

Kammarrätten i Jönköping: Kammarrätten finner att det nu föreliggande förslaget till miljöavgift m. m. kan vara en framkomlig väg av flera i syfte att åstadkomma en ökad insamlingsgrad av kasserade blybatterier – tillstyrker att detta system införs; dock under en begränsad prövotid. Samtidigt bör man emellertid utreda nackdelarna och fördelarna med ett pantsystem jämfört med systemet med en miljöavgift.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: Länsstyrelsen tillstyrker de förslag till ändringar i renhållningsförordningen och förordningen om miljöfarligt avfall liksom förslaget till ny förordning om blybatterier eftersom de är en förutsättning för att få fram ett smidigt återvinningsförfarande.

Riksrevisionsverket: RRV har vissa principiella invändningar mot att överlåta myndighets- eller myndighetsliknande uppgifter på ett privat företag, även om staten har viss insyn i verksamheten. Verket anser emellertid att den av statens naturvårdsverk föreslagna konstruktionen med ett särskilt bolag av praktiska skäl bör övervägas i detta fall.

Näringsfrihetsombudsmannen: Enligt NOs mening har statens naturvårdsverk anfört beaktansvärda skäl för att öka insamlingsgraden beträffande uttjänta blybatterier. Den föreslagna ordningen är mycket skissartat antydd och väcker en rad frågor beträffande vad som skall gälla materiellt samt i fråga om administrationen och organisationen. Vad gäller märkningen förordar NO att ansvaret för denna åläggs tillverkarna respektive importörerna och att märkningen får göras medelst påklitrering av etiketter. Någon kontroll av märkningen behöver således ej göras i den svenska tullen.

Svenska kommunförbundet: Enligt styrelsens uppfattning är det av utomordentlig vikt att blyinnehållet i avfallet begränsas i så stor utsträckning som möjligt. När det däremot gäller förslaget att blybatterier skall undantas från det kommunala monopolet menar styrelsen att ett sådant förslag är oförenligt med ett allt kraftfullare kommunalt/regionalt engagemang för kontroll och styrning av det miljöfarliga avfallet i övrigt. Enligt styrelsens uppfattning kan en rationell hantering av batterierna tillskapas även med ett bibehållande av monopolet.

Sveriges Bildelsgrossisters Förening, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund:

Organisationerna delar naturvårdsverkets uppfattning att förbrukade blybatterier bör insamlas för att undvika miljöstörningar. Insamlingsmålet, 90 procent, är mycket högt och det kan ifrågasättas om det är realistiskt. Sannolikt är steget från 80 till 90 procent relativt kostsamt. Förutsatt att avgiftsberäkningen sker under beaktande härav vill organisationerna dock inte motsätta sig det av naturvårdsverket uppsatta insamlingsmålet.

Sveriges Köpmanaförbund: SKFB delar naturvårdsverkets uppfattning att förbrukade blybatterier bör insamlas för att undvika miljöstörningar.

Svenska Petroleuminstitutet: Institutet har efter samråd med medlemsföretagen ej funnit anledning till kommentarer utöver vad som framgår av yttrande från Petroleumhandelns Riksförbund, till vilket Institutet sålunda ansluter sig.

Tjänstemännens centralorganisation: TCO tillstyrker förslagen som syftar till att öka andelen bilbatterier som återtages.

Landsorganisationen: LO anser att det är batteritillverkarna som genom egen insats eller avtal med återvinningsföretag ska ansvara för en 90-procentig återvinning. För att nå detta mål är ett pantsystem att föredra.

TUDOR AB: Tudor AB instämmer i huvudsak i statens naturvårdsverks framställning av sakläget och tillstyrker att föreslagna åtgärder införes.

NOACK: Noack är en av initiativtagarna till och stiftarna av Returbatt AB som av statens naturvårdsverk föreslås administrera och ansvara för det av naturvårdsverket förordade avgifts- och insamlingsystemet. NOACK vill därmed såsom tillverkare ta sin del av ansvaret för att dess produkter inte vållar miljöproblem.

Chloride Batteri AB: Såsom dotterbolag i Chloridekoncernen, världens största tillverkare av laddningsbara industribatterier och som en av de dominerande leverantörerna av startbatterier till den svenska marknaden vill Chloride medverka till ett system som skapar en hög insamlingsgrad för förbrukade blybatterier och som undanröjer potentiell miljöskada.

Svenska Renhållningsverks-Föreningen: Föreningen tillstyrker förslaget om införandet av en miljöavgift för att öka insamlingen av blybatterier. Någon form av ekonomiskt incitament erfordras uppenbarligen för en hög insamlingsnivå.

Svenska Återvinningsföreningen: Föreningen stöder generellt åtgärds- hemställan som naturvårdsverket framställt. Några saker bör emellertid speciellt poängteras. Därest systemet inrymmer möjligheter för skrotgrossisterna att renderas en särställning innebärande ensamrätt på inleveranser till återvinningsföretaget, vill vi bestämt vända oss mot ett sådant arrangemang. Föreningen anser det – med andra ord – betydelsefullt och nödvändigt att såväl miljöavgiftsflödet som flödet av förbrukade batterier kan ske direkt mellan den mindre skrothandeln och återvinningsföretaget, låt vara att mindre kvantiteter – liksom sker idag – bör kunna levereras via skrotgrossisterna.

Järn- och Metalls krothandlareföreningen: Föreningen tillstyrker naturvårdsverkets förslag till insamlings- och avgiftssystem för blybatterier.

Förslaget skapar förutsättningar för en enkel och effektiv insamling och finansiering av densamma och därmed för att till låg kostnad nå det uppsatta insamlingsmålet. Förslaget bör av miljöpolitiska skäl genomföras snarast möjligt.

Sveriges Bilskrotares Riksförbund: För att uppnå en 90-procentig insamlingsnivå är det, enligt SBR:s uppfattning, nödvändigt att miljöavgiften blir så hög att batteriägaren får en rejäl slant i handen när han lämnar sitt uttjänta bilbatteri. Även om miljömedvetandet i dag har ökat, kommer ändå mängder av kasserade bilbatterier att lämnas kvar på olämpliga platser, om den ekonomiska ersättningen inte är intressant.

Bilindustriföreningen – AB Bilstatistik: Vi instämmer i naturvårdsverkets uppfattning att det ur miljösynpunkt bör vidtas åtgärder för att öka insamlingen av förbrukade blybatterier. Ett avgiftsfinansierat insamlings-system enligt naturvårdsverkets förslag bör prövas.

Petroleumhandelns Riksförbund: PRF stöder i huvudsak detta naturvårdsverkets initiativ för att undvika miljöstörningar och skulle välkomna motsvarande initiativ vad avser spillolja inom branschen, vilket torde vara minst lika angeläget, och möjligen skulle kunna samordnas i några avseenden, t. ex. administration.

SAKAB: För att motverka skador på människor eller i miljön till följd av hantering av läckande blybatterier, bör dessa hanteras som miljöfarligt avfall under transport och lagring och förvaras i täta syratåliga emballage. Batteriernas innehåll av svavelsyra och blyslam kan vid felaktig hantering vålla problem i miljön, varför system och information avseende insamling måste utformas så att denna risk blir till fullo uppfattad och återtagande av dessa beståndsdelar i batterierna säkerställes.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Täby: Nämnden är i stort positivt till de av statens naturvårdsverk föreslagna åtgärderna för att minska miljöstörningarna från blybatterier vad beträffar insamling, ansvar och lagstiftning. Kommunernas nuvarande insatser måste dock fortsättningsvis ingå i systemet och den ekonomiska del som ingår i miljöavgifter för insamling och transport återföras till kommunerna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Göteborg: Från miljösynpunkt och med hänsyn till resurshushållningen är det angeläget att uppnå en hög återvinningsgrad när det gäller bly från startbatterier. Det är därför mycket positivt att naturvårdsverket lagt fram ett förslag med detta syfte. Ett system med pant har som syfte att öka allmänhetens villighet att lämna batterierna till insamlingsställena. Det kapital som blir över från ej återlämnade batterier och räntor bör i första hand användas för administration av pantsystemet och information till allmänheten. Miljöavgift är därför ett lämpligt verktyg för att få bidrag till finansieringen av t.ex. återtagningen av blybatterier. Om konsumenternas inlämning av batterier trots information inte är tillfredsställande bör pant införas som ett komplement till miljöavgiften.

Nordcar Batteri AB: I huvudsak vill Nordcar tillstyrka naturvårdsverkets förslag. Vi bedömer det som omöjligt att vid nuvarande blypriser upprätthålla en lönsam återvinning. Ett finansiellt bidrag är därför nödvändigt för att uppnå naturvårdsverkets insamlingsmål.

Stiftelsen Håll Sverige Rent: HSR tillstyrker naturvårdsverkets förslag med följande tillägg och preciseringar. 1. Miljöavgiften fastställs i avtalet mellan regeringen och Returbatt AB till 25 kr/ batteri. 2. I avtalet regleras att av miljöavgiften avsätts 1 kr/batteri till kampanjer mot nedskräpning i likhet med vad som föreskrivits i tillståndsvillkoren för AB Svenska Returpack att driva ett återvinningssystem för aluminiumburkar. 3. I avtalet regleras vidare att av miljöavgiften 4 kr/batteri skall disponeras för åtgärder för att stimulera konsumenterna att återlämna förbrukade batterier. 4. Bidrag beviljas ur bilskrotningsfonden för insamlingskampanjer redan under 1988.

Motorbranschens Riksförbund: MRF anser i likhet med naturvårdsverket m. fl. att det är angeläget att förbrukade batterier insamlas för destruktion. Insamlingen kan ske på det sätt som utredarna förordar. Men en miljöavgift på t. ex. 20 kr är inte tillräckligt stor för att vare sig kostnaderna skall täckas eller incitamentet att återlämna förbrukade batterier skall vara tillräckligt.

3 Miljöfarligt avfall

Enligt naturvårdsverkets förslag bör blybatterier med syra även i framtiden klassas som miljöfarligt avfall. Några invändningar mot detta har inte framförts.

4 Det kommunala monopolet

Naturvårdsverket har föreslagit att det kommunala monopolet beträffande insamling och transport av blybatterier avskaffas. Endast *Renhållningsverks-Föreningen* och *Svenska kommunförbundet* motsätter sig detta. *Renhållningsverks-Föreningen* menar att ett slopande av det kommunala ansvaret skall vägas mot ett allt kraftfullare kommunalt/regionalt engagemang för kontroll och styrning av det miljöfarliga avfallet i sin helhet. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Göteborgs kommun* anser att en särskild information/rapportering skall ske till kommunerna om hur hanteringen av förbrukade blybatterier sker och vilka mängder som omhändertas.

5 Transporttillstånd

Alla remissinstanser utom *Renhållningsverks-Föreningen* är positiva till naturvårdsverkets förslag att systemet med transporttillstånd för blybatterier enligt 7 § förordningen (1985:841) om miljöfarligt avfall upphävs. Som skäl anför *Renhållningsverks-Föreningen* att detta skulle innebära att kommunerna fråntas möjligheten att fullfölja sitt juridiska ansvar för allt det miljöfarliga avfallet.

Kommerskollegium: Kollegiet anser rent allmänt att ett system med pant för ett inköpt batteri som återbetalas då batteriet återlämnas är att föredra framför ett avgiftssystem. Ett avgiftssystem kommer att kräva betydande insatser när det gäller information till allmänheten för att uppnå den insamlingsgrad som eftersträvas. Med hänsyn till vad som i naturvårdsverkets framställning anförts beträffande nackdelarna med ett pantsystem får förslaget om miljöavgift ändå anses godtagbart.

Riksskatteverket: Den av naturvårdsverket föreslagna pålagan torde vara att anse som en skatt. Att intäkterna från pålagan skall tillföras ett aktiebolag och inte staten torde inte ändra detta förhållande – tvånget för tillverkaren eller importören att erlagga avgiften har ju reglerats av staten. Om man utgår från att den föreslagna pålagan är att anse som skatt kan det starkt ifrågasättas om en pålaga som ger en inkomst av endast 20 miljoner kr per år bör införas. Ett införande av från intäktssynpunkt små skatter får också anses innebära ett avsteg från principen att förenkla skatteadministrationen. En mångfald av sådana punktskatter gör vidare att skatteområdet blir svåröverskådligt.

Konsumentverket: Enligt konsumentverkets mening är detta en rimlig avgift under förutsättningen att den avsedda effekten uppnås.

Konsumentverket hyser dock vissa tvivel mot att de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att uppnå den angivna insamlingsnivån. Av olika anledningar har tanken på ett pantsystem avvisats. Enligt Konsumentverkets uppfattning finns dock behov av någon form av ytterligare incitament till återlämning av uttjänta batterier. Konsumentverket föreslår att frågan om ett eventuellt pantsystem utreds snarast. Pantsystemet kan om det visar sig nödvändigt i så fall införas omgående och man slipper den tidsförlust som blir följden av att frågan börjar utredas först sedan de föreslagna åtgärderna visat sig otillräckliga.

Kemikalieinspektionen: Det är angeläget att även för startbatterier pröva miljöavgifter som ett medel att uppnå en hög insamlingsgrad.

Kammarrätten i Jönköping: Grundtanken i förslaget är således att förmå batterikonsumenterna att i väsentligt ökad omfattning inlämna kasserade startbatterier till särskilt anvisade uppsamlingsställen. Någon ersättning för hanteringen avses inte utgå i det ledet till skillnad från ett system med pant direkt till batterikonsumenten. Kammarrätten ifrågasätter om man med det föreslagna systemet med bl. a. miljöavgift kan uppnå en kontinuerlig insamlingsnivå överstigande 90 procent som angetts som målsättning i förslaget.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: Särskilt med hänsyn till att ett pantsystem för blybatterier skulle medföra en avsevärd administration och därmed sammanhängande kostnader för alla led i hanteringskedjan är länsstyrelsen beredd att biträda förslaget avgiftssystem. Avgiften skulle endast behöva utgå för att kompensera de skrotningsföretag, som står för insamlingen – ett väsentligt mindre antal än alla de bensinstationer m. fl. som berörs av ett pantsystem.

Riksrevisionsverket: RRV vill påpeka att det föreslagna avgiftssystemet

inte kommer att bidra till att insamlingsmålen uppnås. Eftersom den föreslagna miljöavgiften är knuten till antalet tillverkade och importerade batterier och föreslås direkt tillföras Returbatt AB medan kostnaderna är beroende av hanteringsaktiviteterna, kommer bolagets resultat att bli sämre ju större ansträngningar som görs för att samla in förbrukade batterier. För att undvika detta bör bolagets inkomster i stället knytas till insamlingsresultatet. För att ge erforderligt incitament till att uppnå de uppställda insamlingsmålen bör staten därför i avtal med Returbatt AB fastställa bolagets ersättning i relation till antalet återtagna batterier. Om systemet kan utformas med progressiva marginalintäkter kan bolaget få ytterligare incitament till att insamla så många batterier som möjligt. RRV kan även tänka sig ett avgiftssystem där ingen ersättning utges för exempelvis de först insamlade 500 000 batterierna årligen men blir desto större för de batterier som därutöver återtas. RRV vill inte förorda ett pantsystem för startbatterier och instämmer därvid i SNV:s invändningar. RRV anser överhuvudtaget inte att ett pantsystem skulle få avsedd effekt på insamlingsnivån. *Problemet är inte av den art att det kan lösas med ett pantsystem.*

Näringsfrihetsombudsmannen: Vid valet av ett avgiftssystem i stället för pantförfarande får detta uppmärksammas så att inte avgiftsbeläggning sker också i ett läge då en stabilt högre prisnivå på blyskrot i sig är tillräcklig drivkraft för en effektiv insamling. I annat fall kommer via avgiftssystemt medel att tillföras branscherna ifråga utan något behov av detta från allmän synpunkt. Ett miljöavgiftssystem kan således föra med sig vissa risker vad gäller anpassningen av avgiftens nivå. Sådana risker torde i stort sett kunna undvikas i ett pantsystem.

Svenska kommunförbundet: Styrelsen tillstyrker att en särskild miljöavgift på startbatterier införs och att administrationen ombesörjs av Returbatt. Styrelsen förutsätter härvid att den ersättning som föreslås utgå till de som tar emot, förvarar och transporterar batterierna för slutligt omhändertagande också skall kunna komma kommuner och regionala bolag till godo. Styrelsen förutsätter också att kommunerna blir representerade i Returbatts styrelse. Styrelsen ser ingen anledning till varför avgiftssystemet först måste prövas innan ett pantsystem kan utredas. Pantsystemet ger konsumenten ett incitament att lämna tillbaka sina förbrukade batterier. Styrelsen anser därför att ett pantsystem för startbatterier bör införas.

Sveriges Bildelsgrossisters-Förening, Sveriges Grossistförbund, Sveriges Industrieförbund: Organisationerna finner det i detta fall befogat att kostnaderna för den av miljöskäl betingade insamlingen finansieras genom en avgift, då avgiften kan knytas direkt till produkten på ena sidan och användas direkt för kostnaden på den andra. I fråga om pant eller avgift finner organisationerna att de skäl som anförts mot ett pantsystem är övertygande. Ett pantsystem kräver mer administration och blir av flera skäl dyrare än ett avgiftssystem.

Sveriges Köpmannaförbund: I fråga om avgift kontra pant delar SKFB naturvårdsverkets uppfattning att det föreslagna systemet är att föredra framför ett pantsystem. Det senare kräver mer administration och blir därmed dyrare.

Lanäsorganisationen: LO delar inte naturvårdsverkets uppfattning att en miljöavgift är att föredra framför ett pantsystem på startbatterier. Däremot är det rimligt att kommunernas monopol på transport av batterier utgår. I förslaget om miljöavgift finns inbyggt ännu en ny organisation, "Returbatt", som är tänkt att administrera insamlingen.

TUDOR AB. TUDOR AB delar Naturvårdsverkets uppfattning att en avgift är att föredra framför ett pantsystem. Det är angeläget att en hög insamlingsgrad nås med en minimerad kostnadsinsats. Detta uppnås i första hand genom att man såsom naturvårdsverket förordar, bygger insamlingen på att utnyttja redan befintliga resurser och erfarenheter. Ett pantsystem kräver en betydande redovisning och administration i flera led och inte oväsentliga kapitalkostnader under penningflödernas gång. En förutsättning för ett fungerande pantsystem är att man kan särskilja pantade och inte pantade batterier, vilket enligt vår uppfattning är helt omöjligt i slutet av insamlingskedjan. Ett pantsystem ger vidare de förbrukade batterierna ett värde, som ställer särskilda krav och vållar ytterligare kostnader vid mellanlagring. Sammantaget blir ett pantsystem väsentligt dyrare än ett avgiftssystem.

NOACK: Noack stödjer naturvårdsverkets förslag att batteriinsamlingen finansieras genom en avgift. De skäl som naturvårdsverket anför mot ett pantsystem är övertygande. Väsentliga fördelar med ett avgiftssystem är också, att ett avgiftssystem möjliggör omedelbara åtgärder, medan i ett pantsystem endast den successivt växande räntan kan tillgodogöras. Denna ränta är samtidigt en kostnad för konsumenten. För att en pant skall ge tillräckligt bidrag till insamlingskostnaden måste den sättas till 75–100 kronor. Räntekostnaden för konsumenten under batteriets normala livslängd, 4 år, är då vid 10% ränta 35–45 kronor. En viktig punkt i naturvårdsverkets förslag är att de som yrkesmässigt säljer startbatterier till förbrukare – detaljisterna – är skyldiga att ta emot förbrukade batterier. Det synes orimligt, att detaljisterna skulle åta sig att administrera ett pantsystem med uppkommande räntekostnader, kontroll- och bevakningsåtgärder etc utan att erhålla någon ersättning. Detta skulle ytterligare fördyra insamlingen.

Chloride Batteri AB: Chloride stödjer Naturvårdsverkets förslag att batteriinsamlingen finansieras genom en avgift. Skälen som naturvårdsverket anför mot ett pantsystem är övertygande.

Svenska Renhållningsverks Föreningen: Troligen kommer en relativt stor mängd batterier att även i framtiden hamna på kommunala mottagningsstationer. Föreningen förutsätter att den ersättning som föreslås utgå till de som tar emot, förvarar och transporterar batterierna för slutligt omhändertagande därmed också skall kunna utgå till kommuner/regionala kommunbolag.

Svenska Järn- och Metalls krothandlareföreningen. Den föreslagna avgiften utgör helt klart minimum för att nå uppställt insamlingsmål. Vad angår frågan om pant instämmer föreningen i vad som uttalats av naturvårdsverket. Föreningen motsätter sig naturvårdsverkets förslag att ett pantsystem skall kunna utredas redan ett år efter systemets ikraftträdande. Denna ståndpunkt från naturvårdsverkets sida är inkonsekvent eftersom målet 90% skall nås inom två år, vilket i sig enligt föreningens uppfattning

är en för kort tid för en realistisk utvärdering. I varje fall är det – oberoende av om trenden är positiv eller negativ – omöjligt att dra några representativa slutsatser redan efter ett år.

Bilindustriföreningen – AB Bilstatistik: I Naturvårdsverkets förslag utvecklas inte närmare hur uppbörden av avgiften på ca 20 kronor per batteri praktiskt skall gå till. Det är väsentligt att uppbörden sker på ett för företagen praktiskt och ändamålsenligt sätt utan onödigt byråkratiskt krångel. En samordning bör ske med andra rapporteringssystem som företagen har.

Miljö- och hälsoskydds nämnden i Täby: Miljö- och hälsoskyddskontoret tillstyrker att ett system med miljöavgift på batterier prövas för att få igång en insamling som kan fungera för hela landet. Systemet bör kunna användas oberoende av om pant kan komma att införas på småbatterier eller inte.

Miljö- och hälsoskydds nämnden i Göteborg: Ett pantsystem, som komplement till det föreslagna avgiftssystemet, bör utredas om det visar sig att avgiftssystemet inte får avsedd effekt. Tyder insamlingsnivån ett år efter att avgiftssystemet trätt i kraft på att Returbatt inte klarar kravet på en mer än 90-procentig återvinning bör ett pantsystem utredas omgående.

Nordcar Batteri AB: Att finansieringen sker via en avgift och inte ett pantsystem anser vi minimera de merkostnader som i slutändan drabbar konsumenten. Vad vi anser är viktigt är att avgiften är av en sådan storlek att den möjliggör att ett positivt värde av betydelse kan åsättas produkten fritt ”skrotgården”.

Motorbranschens riksförbund: MRF förordar att batterier förutom miljöavgift, också beläggs med en pantavgift på förslagsvis 100 kr (i varje fall ej mindre än 50 kr) som tillfaller den som lämnar in sitt gamla batteri för destruktion. Då är incitamentet tillräckligt stort för att även ”gördet-självare” – vars medvetande och kunnade i miljöfrågor i allmänhet torde vara dålig – skall returnera äldre batterier i stället för att som nu spara dem i garage, uthus och andra förråd. Alla kostnader, alltså såväl miljöavgift som pant, skall således uttas vid försäljningstillfället.

7 Insamlingsmål

Naturvårdsverket har föreslagit ett insamlingsmål på minst 90%. Ingen remissinstans motsätter sig det uppsatta målet.

Bl. a. *Sveriges industriförbund och Svensk Järn- och metallskrothandlareförening* framhåller dock att avgiften måste anpassas så att den täcker kostnaderna för en så hög ambitionsnivå.

Riksrevisionsverket anser att insamlingsföretagens inkomster från miljöavgiften bör knytas till insamlingsresultatet vilket skulle främja en högre insamlingsnivå.

Ett hävande av exportförbudet, vilket *Nordcar Batterier AB* och *NO* föreslår, skulle enligt dem kunna skapa förutsättningar för en ökad insamling.

8 Mottagande av förbrukade batterier

Naturvårdsverket föreslår att alla försäljningsställen skall bli skyldiga att ta emot uttjänta blybatterier.

Alla remissinstanser som yttrat sig i frågan anser att ett tillräckligt stort antal mottagningsställen måste finnas för att bära upp systemet. *Petroleumhandelns Riksförbund* anser att detaljhandelsledet inte skall åläggas skyldighet att mottaga skrotbatterier men väl utbytesbatterier.

9 Märkning

De remissinstanser som yttrat sig i frågan är positiva till att någon form av märkning genomförs. *NO* förordar att ansvaret för märkningen åläggs tillverkarna respektive importörerna och att märkningen får göras medelst påklistering av etiketter samt att någon kontroll av märkningen i den svenska tullen ej görs. Praktiskt skulle denna märkning kunna göras genom att det redan använda vådlighetsmärket konstrueras om så att det även innefattar återgångssymbolen, fortsätter *NO*.

10 Information

Att informationsinsatser är nödvändiga för att det föreslagna systemet skall fungera ifrågasätts inte av någon remissinstans som yttrat sig i frågan.

11 Returbatt

Remissinstanserna är överlag positiva till att återvinningssystemet administreras av Returbatt. Anser att också en representant för detaljhandelsledet bör ingå i Returbatts styrelse.

12 Kontroll av insamlingsgrad

Några invändningar mot naturvårdsverkets förslag har ej framkommit.

13 Bidrag ur bilskrotningsfonden

Alla remissinstanserna utom *Motorbranschens Riksförbund* anser i likhet med naturvårdsverket att medel ur bilskrotningsfonden bör tas i anspråk i inledningskedet av återvinningssystemets införande.

Några remissinstanser, bl. a. *Svenska Järn- och Metalls krothandlareföreningen*, *Chloride Batteri AB* och *NOACK*, anser att medel bör tas i anspråk för att insamla icke utbytesbatterier i någon slags förkampanj innan

huvudsystemet införs. Detta har också naturvårdsverket tidigare ställt sig positiv till.

Prop. 1990/91: 36
Bilaga 2

Miljö- och hälsoskydds nämnden i Täby kommun ställer sig tveksam till en sådan kampanj. Man bör redan från början anvisa de platser dit folk även fortsättningsvis kan gå för att bli av med sina blybatterier. I en storstadsregion är det näst intill omöjligt att hänvisa folk till de lokala skrotfirmorna för att citera nämnden vidare.

