



MILJÖFÖRVALTNINGEN

Tillsyn av hanteringen av uttjänta blybatterier

En rapport från miljöförvaltningen
Bertil Engdahl

2013-07-10

FÖRORD

Uttjänta bilbatterier är en potentiell hälso- och/eller miljöfara om de hanteras olämpligt och de bedöms som farligt avfall. Uttjänta bilbatterier omfattas av producentansvar. Enligt Naturvårdsverket samlas inte alla batterier in. Tullbeslag visar att det pågår en gränsöverskridande olaglig transport av batteriavfall. Naturvårdsverket drev 2012 ett projekt beträffande gränsöverskridande transporter ”GRÖT” med avsikt att komma till rätta med denna olagliga hantering. Projektet har sökt samarbete med Miljösamverkan Stockholms län (MSL) som under 2012 har genomfört ett projekt som syftar till att följa de uttjänta batteriernas väg till slutmottagare. Miljöförvaltningen i Stockholm har deltagit i det arbetet.

INNEHÅLL

1.1	Inledning.....	7
1.2	Producentansvar	7
1.3	Regelverk	7
1.4	Tillsynskampanjen	8
1.5	Exempel på frågor som inspektören kan ställa till verksamhetsutövaren	8
1.6	Förvaring och stölder.....	9
1.7	Export.....	9
1.8	Resultat.....	11
1.9	Slutsats	12
1.10	Sammanfattning	12

1.1 Inledning

Blybatterier används i stort sett i alla motorfordon. De har en livslängd runt fem år och byts därmed flera gånger under en bils livslängd. Bly är ett grundämne som ska fasas ut på grund av dess giftighet för både människa och miljö. En olämplig hantering av uttjänta batterier kan leda till skador på människors hälsa eller miljö.

Batterierna är tunga och relativt skrymmande och innehåller stark syra vilket leder till att de är besvärliga att lagra och hantera i övrigt. Det finns ett producentansvar för batterier. En betydande del av de förbrukade batterierna når inte insamlingen.

Uttjänta blybatterier är eftertraktade på grund av dess innehåll av bly, vilket ger inkomster när det säljs till återvinnings- och metallindustrin. Detta har även lett till att blybatterier ibland transporteras olagligt ut ur Sverige.

1.2 Producentansvar

Sedan den 1 januari 2009 gäller förordning (2008:834) om producentansvar för batterier. Det innebär att producenten ska ta ansvar för att alla batterier som säljs samlas in och återvinns. Med producent menas den som tillverkar, säljer eller överlåter batterier i Sverige. En batteriproducent är skyldig att ta hand om batterier som blir avfall genom att se till att det finns lämpliga insamlingssystem enligt förordningen om producentansvar för batterier. En producent ska även se till att batterierna transporteras till en återvinnare och där tas omhand enligt kraven i förordningen. Producentansvaret för bilbatterier innebär att alla som säljer bilbatterier är skyldiga att utan kostnad ta emot uttjänta blybatterier.

Förordningens mål är att 95 % av det totala antalet sålda bil- och industribatterier som innehåller bly ska samlas in. Vad gäller mål för särskilt omhändertagande och återvinning är det, i fråga om blybatterier, att 65 procent av batteriernas genomsnittsvikt återvinns med högsta möjliga återvinningsgrad av blyinnehållet.

Producentansvaret är annorlunda utformat för industribatterier. För industribatterier är det tillräckligt att producenten är beredd att ta emot batterierna när de är uttjänta. Industribatterier är batterier som utformats enbart för professionell användning, t.ex truckbatterier, stationära batterier och back-up batterier.

Alla producenter ska registrera sig i Batteriregistret hos Naturvårdsverket. Branschen har bildat BlyBatteriRetur i Sverige AB som ska utveckla, tillhandahålla och administrera ett kollektivt insamlingssystem för blybatterier.

Vad gäller hur mycket blybatterier som verkligen samlas in går uppfattningarna isär. Medan BlyBatteriRetur anger insamlingsgrader över målet 95 % visar Naturvårdsverkets rapportering, enligt EG:s metod, lägre insamlingsgrad. Klart står dock att en del batterier inte fångas upp av producenternas insamlingssystem.

1.3 Regelverk

Lagrum: avfallsförordningen (2011:927)

53 § För att få lämna avfall som uppkommit i en yrkesmässig verksamhet till någon annan för transport eller annan hantering krävs att: 1. den som ska hantera avfallet har gjort den anmälan eller har det tillstånd som krävs för hanteringen, och 2. den som lämnar avfallet har kontrollerat att kravet i 1 är uppfyllt.

54 § Den som bedriver en verksamhet med återvinning eller bortskaffande som är tilltånds- eller anmälningspliktig enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska för varje slag av avfall som hanteras i verksamheten föra anteckningar om 1. varifrån avfallet kommer, 2. de metoder för återvinning eller bortskaffande som används, 3. den mängd avfall som återvinns eller bortskaffas årligen, och 4. vart avfallet lämnas när det återvinns eller bortskaffas. Anteckningarna ska bevaras i minst tre år.

55 § Den som bedriver en yrkesmässig verksamhet där farligt avfall uppkommer ska för varje slag av farligt avfall föra anteckningar om 1. den mängd avfall som uppkommer årligen, och 2. vart avfallet transporteras. Anteckningarna ska bevaras i minst tre år.

56 § Den som samlar in farligt avfall och är anmälningspliktig enligt 46 § ska för varje slag av farligt avfall föra anteckningar om 1. varifrån avfallet kommer, 2. hur ofta insamling sker, och 3. den mängd som samlas in årligen. Anteckningarna ska bevaras i minst tre år.

De regler som ska tillämpas för hantering av uttjänta blybatterier är omfattande och är i praktiken besvärliga att följa för verksamheter för vilka hanteringen av uttjänta blybatterier är en liten del av verksamheten.

1.4 Tillsynskampanjen

Kampanjen riktade sig till ett antal av de bilverkstäder och bensinstationer som rutinemässigt besöks i förvaltningens tillsyn. De är i detta sammanhang att betrakta som avfallslämnare och har då skyldighet att följa avfallsförordningens regler kring dokumentation m.m. Av de 29 besökta verksamhetsutövarna var 11 bilverkstäder.

Naturvårdsverket har tagit fram en tillsynsvägledning som riktar sig till lokala tillsynsmyndigheter. I vägledningen finns exempel på frågor som inspektören kan ställa till verksamhetsutövaren. Dessa frågor har ställts vid inspektionerna. Inspektionerna har utförts av de fyra inspektörer som brukar besöka de aktuella verksamheterna.

1.5 Exempel på frågor som inspektören kan ställa till verksamhetsutövaren

1. Uppstår avfall i form av blybatterier som en del i verksamheten?
2. Säljer verksamheten nya blybatterier?
3. Tar verksamheten emot uttjänta blybatterier från allmänheten eller företag?
4. Förs anteckningar enligt 54-56 § avfallsförordningen?

Vilka rutiner har verksamhetsutövaren för att uppfylla anteckningsskyldigheten i 54-56§ avfallsförordningen? (gäller anmälnings- och tillståndspliktiga verksamheter)

5. Vem anlitas för borttransport av blybatterierna?

6. Kontrolleras, enligt 53 § avfallsförordningen, att den som tar emot avfallet för transport har gjort anmälan eller har det tillstånd som krävs för att transportera avfall?

7. Upprättas transportdokument enligt 60 § avfallsförordningen?

5. Vart transporteras blybatterierna?

6. Förs anteckningar enligt 54-56§ avfallsförordningen?

Finns bekräftelse att blybatterierna tagits emot av mottagaren? (t.ex. en faktura).

7. Hur sker förvaringen av blybatterierna?

8. Har verksamheten varit utsatt för stöld av blybatterier? om ja:

9. Skulle verksamhetsutövaren märka om blybatterier stals?

10. Vilka åtgärder har vidtagits för att förhindra stöld?

11. Transporteras/exporteras blybatterier ut ur Sverige? Och har då anmälan om gränsöverskridande avfallstransport gjorts till Naturvårdsverket?

1.6 Förvaring och stölder

Flertalet verksamhetsutövare har drabbats av stölder. Förvaringen av de uttjänta batterierna är ett problem dels för att de är relativt skrymmande, mycket tunga, de ska stå upprätt för att syran inte ska läcka ut och att de kan vara spräckta och sakna lock. Det är vanligt att batterierna förvaras utomhus utanför verkstad eller försäljningsställe. Det är, eller har varit, vanligt att batterierna bara ställs upp på en pall utanför lokalen.

Den vanligaste åtgärden som vidtagits för att förhindra stöld har varit att använda särskilda låsbara behållare för uttjänta batterier. Dessa tillhandahålls av avfalls-transportören och används också för transport av batterierna. De är tillverkade av plast för att stå emot de korrosionsproblemen som batterisyran orsakar. Även om plastbehållarna kan låsas är de lätta att bryta upp. Förvaring i containers av varierande utförande sker också. Den säkraste förvaringen synes vara inomhus eller innanför stängsel, men dessa åtgärder verkar ändå inte garantera att stölder förhindras. Då batterierna förvaras i särskild box som låses har förvaltningen bedömt att de förvarats oåtkomliga.

1.7 Export

En betydande del av de batterier som stjäls lämnar sannolikt landet på olaglig väg. Om batteriet är att betrakta som uttjänt (avfall) gäller EG förordning 1013/2006 om transport av farligt avfall. Då regelverket gör skillnad mellan ett uttjänt batteri och ett bruksbatteri kan det vara lämpligt att försöka definiera vad som är ett uttjänt batteri. Indikationer på att ett batteri är uttjänt är att det inte sitter i fordonet, är äldre än 5 år, alla lock inte på plats, sprucket eller läckande, urladdat och att polerna inte är skyddade.

Tillsyn av hanteringen av uttjänta blybatterier

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Det finns en stor risk att den blyhaltiga batterisyrans hälls ut för att underlätta gränsöverskridande transporter. Ingen av de besökta anläggningarna lämnade medvetet batterierna för export men lämnade frågan obesvarad för de batterier som stals.

I.8 Resultat

En utförlig tabell med besökta företag och deras svar på våra frågor bifogas i bilaga 1.

En sammanfattning av svaren:

	Bilverkstad (11 st)	Bensinstation (18 st)
Säljer över disk		15
Ersätter vid service	11	
Stölder, ja	4	6
Stölder, vet ej	2	4
Förvaras oåtkomligt	8	11
Transportdokument	5	Frågade ej
Godkänd transportör	7	7
Egentransport	2	3
Export	0	0

Kommentar:

Bilreparationsverkstäderna tillhandahåller inte batterier över disk utan ersätter uttjänta batterier i samband med service. Inget av de besökta företagen kunde visa att de följde alla regler för hantering av farligt avfall. Regelrätta transportdokument upprättades inte men flera av företagen sade sig kunna ta fram fraktsedlar. Alla företag förutsatte att transportören var godkänd och att avfallet transporterades till godkänd mottagare. Några transporterade batterierna själva till miljöstationer.

Majoriteten av bilverkstäderna såg inte att de var skyldiga att ta emot batterier från andra än de som fått ett batteri ersatt. Bilreparationsverkstäderna tar hem batterier för att ersätta uttjänta batterier i de bilar som är inlämnade för reparation. De säljer med andra ord inga batterier över disk. Flertalet såg ingen anledning att ta emot batterier som lämnades in i annat sammanhang än service. Ur formell synpunkt bör dock bilverkstäderna ses som saluförare av batterier och då även fungera som inlämningsställe för förbrukade batterier.

Några av de besökta företagen kunde uppge vilka transportörer som hämtat batterierna. Någon hade själv kört batterier till allmänna miljöstationer. I flera fall hade leverantören av nya batterier samtidigt tagit med de uttjänta batterierna.

Det kan vara lite svårt att få förståelse för att den som levererar batteriet till verkstaden inte också kan ta med det uttjänta batteriet såvida inte leverantören också har ett särskilt tillstånd att transportera avfall och kan uppge till vilken godkänd mottagare det ska lämnas. Privatpersoner kan lämna batteriet till en miljöstation, det kan inte verkstaden, även om den ligger i anslutning till miljöstationen.

Det sker en olaglig utförsel av förbrukade batterier från Sverige. Inget av de besökta företagen var medvetet om att deras uttjänta batterier lämnade landet. Det förekommer dock en hel del stölder av batterier dels på grund av att de av praktiska skäl ofta lagras utomhus och dels på grund av att stölderna ”löser” ett avfallsproblem för verksamhetsutövaren. Nära hälften av de besökta företagen uppgav att de regelbundet blev av med uttjänta batterier den vägen. Stölderna står i relation till rådande blypris. Det kan vara ett rimligt antagande att det är stulna batterier som skeppas ut illegalt från landet.

1.9 Slutsats

Det kan konstateras att kunskaperna om avfallsreglerna verkade vara ofullständiga. De besökta företagen har förhoppningsvis genom denna kampanj förstått att de har ett större ansvar för batterihanteringen än vad de tidigare själva uppfattat.

Miljöförvaltningen påtalade bristerna och uppmanade företagen att vidta rättelse som t.ex. att anmäla egentransport av farligt avfall till länsstyrelsen och skaffa sig bättre kontroll av vart de uttjänta batterierna tar vägen.

Miljöförvaltningen kommer inte återbesöka företagen med anledning av de funna bristerna men kommer i samband med den ordinarie tillsynen av bensinstationer och bilverkstäder fortsätta att informera om och kontrollera hanteringen av batterier.

1.10 Sammanfattning

Hanteringen av uttjänta batterier sker delvis i strid med regelverket. De formella bristerna är att avfallslämnaren inte för anteckningar om avfallet, har dålig eller ingen kontroll på att mottagaren har tillstånd att hantera farligt avfall och att det når godkänd mottagare. Transportdokument upprättas inte i något fall men flertalet av de besökta företagen uppgav att de kunde ta fram transportsedlar. I flera fall har batterierna transporterats av företagen själva till miljöstationer avsedda för allmänheten. Några bensinstationer i undersökningen har en miljöstation inom anläggningen och hänvisar kunderna till den och lämnar även de batterier som uppstår i verksamheten till miljöstationen.

De formella bristerna leder till att det är svårt att följa vart de uttjänta batterierna tar vägen, det vill säga att det är svårt att bestämma insamlingsgraden och om det sker en export.

De flesta besökta verksamheterna har drabbats av stölder och åtgärder för att förhindra stölder har vidtagits med varierande framgång. Det är en inte helt ogrundad misstanke att de batterier som lämnar landet är stulna batterier. Inget har framkommit som kan tyda på att batterierna förvaras på ett sådant sätt att stöld uppmuntras. Då verkstaden byter batteri i bilen blir den samtidigt tillhandahållare av blybatterier och avfallshanterare. Detta innebär i praktiken ett ansvar att ta emot uttjänta batterier och skicka iväg dem med godkänd transportör till godkänd mottagare, upprätta transportdokument med förteckning över avfallet, förvara batterierna så att de inte är åtkomliga för obehöriga och så att de inte orsakar skador på miljön.

De frågeställningar och åtgärder som följer av detta ligger utanför de flesta bilmekanikers normala arbetsområde och av detta följer att de ofta saknar kunskap om regelverket. Miljöförvaltningen kommer i samband med den ordinarie tillsynen av bensinstationer och bilverkstäder fortsätta att informera om och kontrollera hanteringen av blybatterier.