

28-11-2021

Diarienummer: M2021/01082

Northvolt AB
Alströmergatan 20, 112 47 Stockholm

Remissvar: Naturvårdsverkets skrivelse Avfallskoder för litiumjonbatterier samt klassning av alkaliska batterier som farligt avfall

Sammanfattning

Northvolt ställer sig delvis positiva till förslaget. De föreslagna avfallskoderna är en förbättring mot dagens situation, men avfallskoder bör vara uniforma på EU-nivå i form av EWC-koder.

Yttrande

Northvolt AB är en svensk producent av litiumjonbatterier för elfordon, industri och energisystem. Northvolts affärsidé är att utveckla och massproducera världens grönaste litiumjonbatteri med minimalt koldioxidavtryck. Företaget har idag över 2000 anställda, verksamhet i Västerås, Skellefteå, Stockholm, Solna och Gdansk, och order motsvarande 27 miljarder USD från kunder och partners så som BMW, Volkswagen Group, Scania och Volvo Cars.

För att kunna minimera koldioxidavtrycket från litiumjonbatterier måste så stor del som möjligt av dess råmaterial komma från återvunna källor, däribland även från avfallsbatterier. Att återföra värdefulla metaller i batterier till tillverkningen minskar inte bara behovet av att bryta råvaror, utan minskar också batteriernas miljöpåverkan och sänker batterikostnaderna.

Batteriavfall är i dag inte en typ av avfall som man bara vill göra sig av med till minsta möjliga kostnad. Det är en värdefull råvara som det råder konkurrens om. Avfallsmarknaden för litiumjonbatterier är och kommer fortsatt att vara internationell. Därför behöver också lagstiftningen och avfallskoderna definieras gemensamt på EU-nivå i form av EWC-koder för att man ska kunna få en fungerande inre marknad för litiumjonbatteriavfall utan hinder vid gränsöverskridande transporter.

Olika nationella koder inom EU gör att konkurrensen mellan företag i olika medlemsstater snedvrids. Företag i länder som har en stor befolkning och/eller ligger geografiskt centralt i EU får en konkurrensfördel gentemot företag i andra delar av unionen eftersom det blir betydligt dyrare och krångligare att transportera avfallet över nationsgränser. Det finns också risk för att kostnaden för företagen ökar i form av administration och direkta transportkostnader.

Sammanfattningsvis skulle nationella avfallskoder enligt förslaget innebära en viss förbättring mot dagsläget men i brist på gemensamma EWC-koder kvarstår problemet att olika

medlemsstater gör olika bedömningar av hur batteriavfallet ska klassificeras och att det inte är helt tydligt hur klassificeringen ska gå till när avfallet ska transporteras över gränser dessa länder emellan.