

## Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

David Hansson

Göteborg 2021-10-29

Ert dnr M2021/01082

# Yttrande över Naturvårdsverkets skrivelse Avfallskoder för litiumjonbatterier samt klassning av alkaliska batterier som farligt avfall

## Sammanfattning

- Stena tillstyrker att det införs nationella avfallskoder för litiumjonbatterier och andra batterier som innehåller farliga ämnen som innebär att avfallet uppvisar farliga egenskaper.
- Det måste finnas övergångsbestämmelser som gör att batterier kan hanteras på den svenska marknaden innan miljötillstånd har kunnat justeras utifrån de nya koderna.
- En tydlig vägledning för vilka avfallskoder som skall anges vid gränsöverskridande transporter behövs.
- När det gäller blackmass delar Stena Naturvårdsverkets bedömning att det inte behövs någon särskild avfallskod.

## Inledning

Stena Metallkoncernen är en ledande återvinningskoncern där Stena Recycling AB ingår. Bland verksamheterna ingår också produktion av aluminium från återvunnen råvara, leveranser av stålprodukter, finansverksamhet samt internationell handel med stål, metaller och olja. Koncernen bedriver verksamhet på cirka 200 platser i nio länder, varav cirka 100 är lokaliserade i Sverige. Koncernens totalt 3 500 medarbetare arbetar nära våra kunder för att skapa nya värden som alla tjänar på – företagen, miljön och samhället. Varje år återvinner vi sex miljoner ton avfall och uttjänata produkter och förser våra kunder med nödvändiga råvaror, stålprodukter och marina bränslen. Genom forskning och utveckling arbetar vi för att möta framtidens utmaningar med nya, hållbara lösningar. Det senare gäller inte minst för batterier där koncernen har en omfattande verksamhet som är inriktad mot bil- och elektronikindustrin, både i produktionsledet och vid end-of-life.

## Stena delar inte Naturvårdsverkets utgångspunkt för förslaget

Utgångspunkten för Naturvårdsverkets förslag till nationella avfallskoder för litiumjonbatterier och alkaliska batterier är att det inte skulle finnas någon avfallskod som omfattar dessa batterier. Naturvårdsverket för därvid ett resonemang i vilket man utgår från en bedömning att

### Stena Recycling AB

Box 4088  
400 40 Göteborg  
Sverige

Fiskhamnsgatan 8  
414 58 Göteborg  
Sverige

Tel +46104450000

Säte Göteborg  
Org nr 556132-1752  
VAT nr SE556132175201

stenarecycling.se

dessa batterier kan uppvisa farliga egenskaper och att de därför skall tilldelas en avfallskod som indikerar att de är farligt avfall. Resonemanget utgår från att det först skall göras en naturvetenskaplig bedömning och beroende på hur den faller ut skall sedan avfallet klassificeras.

Vi menar att detta är ett felaktigt sätt att klassificera avfall som står i direkt strid med avfallsdirektivet och kommissionens beslut 2000/532/EG om en förteckning över avfall enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG ("EU-beslutet"). I bilagan till EU-beslutet redogörs för hur klassificering skall gå till och där framgår det att man först skall bedöma från vilken verksamhet ett avfall härrör, dvs. kapitel 01-12, eller 17-20. Om avfallet inte kan härledas från någon av dessa så skall man utreda om avfallet kan identifieras i kapitel 13-15. Om avfallet inte heller kan hänföras till någon av dessa så skall man se om det kan identifieras i kapitel 16.

Av EU-beslutet framgår vidare att det endast är när ett avfall omfattas av en avfallskod som både kan vara farlig och icke-farlig som en bedömning skall göras om innehållet av farliga ämnen innebär att avfallet uppvisar sådana farliga egenskaper så att det skall klassas som farligt enligt bilaga 3 till avfallsdirektivet. Detta har även klargjorts i Kommissionens vägledning (Kommissionens tillkännagivande om teknisk vägledning om klassificering av avfall nr 2018/C 124/01) där man på sidan 14 gällande "Absolut icke farlig-post" anger att dessa skall klassas som icke farliga utan vidare bedömning.

Dessa regler har införts i svensk rätt genom avfallsförordningen och något meddelande till Kommissionen att den svenska implementeringen på något sätt skulle gå längre än direktivet har inte lämnats av den svenska regeringen.

Det kan även i detta sammanhang vara av värde att notera skrivningen i artikel 7.1 avfallsdirektivet där det anges att avfallslistan är bindande när det gäller fastställandet av avfall som skall anses utgöra farligt avfall. Det är således avfallslistan som avgör om ett avfall är farligt avfall, inte en allmän naturvetenskaplig bedömning om ett avfall uppvisar farliga egenskaper, om inte en sådan bedömning skall göras enligt lagstiftningen.

Batterier kan inte hänföras till någon av de andra kapitlen i avfallslistan än kapitel 16. I det kapitlet finns ett specifikt kapitel som är benämnt 16 06 Batterier och ackumulatorer. Den avfallskod som bäst överensstämmer med bl.a. litiumjonbatterier är 16 06 05 Andra batterier och ackumulatorer. Koden är en absolut icke farlig-post. Att batterier från fordon skulle kunna klassificeras under 16 01 motsägs direkt i rubriken där det anges att koderna i det kapitlet skall användas för avfall från demontering och underhåll av fordon utom bl.a. 16 06. Det anges således tydligt att batterier från fordon inte skall klassificeras under kapitel 16 01. Att det skulle föreligga någon osäkerhet i lagstiftningen hur batterier skall klassificeras är således inte korrekt.

Någon legal grund att klassificera andra batterier än de som idag skall klassas som farligt avfall enligt avfallslistan finns således inte. Avfall av de batterier som Naturvårdsverkets utredning omfattar skall således idag klassificeras under avfallskod 16 06 05.

### **Nationella avfallskoder**

I avfallsdirektivet finns emellertid i artikel 7.2 en möjlighet för medlemsstaterna att anmäla till Kommissionen om man anser att ett avfall som anges som icke farligt uppvisar egenskaper som gör att det bör hanteras som farligt avfall. Medlemsstaten skall därvid förse Kommissionen med all relevant information för sin inställning. Detta kan göras genom att det införs nationella avfallskoder, vilket skett i andra medlemsstater. Stena uppfattar att det är denna process som den nu aktuella remissen ingår i.

Genom att särskilt litiumjonbatterier anses vara farligt gods samt att mellanlagring och behandling kräver miljöprövning, omgärdas hanteringen av dessa batterier redan idag av långtgående försiktighetsmått. Men med hänsyn till olika batteriers innehåll av farliga ämnen samt de farliga egenskaper som dessa kan uppvisa, kan det vara motiverat att de batterier som uppvisar farliga egenskaper även hanteras som farligt avfall. Stena ställer sig därför positivt till de föreslagna nationella avfallskoderna.

Det är dock viktigt att frågan om hur befintliga anläggningar som har tillstånd att hantera avfall av den typ batterier som förslaget avser skall lösas. I miljötillstånd för hantering av farligt avfall är det regelmässigt angivet vilka avfallskoder som får hanteras. Om ett avfall har en kod som inte finns i tillståndet får avfallet inte hanteras på anläggningen. De nya koder som nu föreslås kommer av naturliga skäl inte att finnas i några tillstånd. I utredningen har inte denna aspekt behandlats. Om befintliga anläggningar t.ex. kommer att behöva söka nya tillstånd måste det finnas en övergångsbestämmelse som möjliggör en smidig övergång så att det inte under en period saknas anläggningar som kan hantera batterierna på den svenska marknaden.

### **Vägledning för gränsöverskridande transporter**

Som Naturvårdsverket även konstaterar i utredningen finns idag ingen återvinning av de aktuella batterierna i Sverige. Det planeras för återvinningsverksamheter men det kommer sannolikt att dröja flera år innan det finns kapacitet att i Sverige återvinna alla batterier som blir avfall. Det kommer därför att vara nödvändigt att sända batterier för återvinning utanför Sveriges gränser. Vid dessa transporter räcker det inte att uppge de nationella avfallskoderna utan då måste även en EU-gemensam kod anges. Införandet av nationella avfallskoder kommer således inte att råda bot på den osäkerhet som bl.a. Naturvårdsverket och andra medlemsstaters felaktiga tillämpning av avfallsdirektivet och avfallslistan inneburit när det gäller hur t.ex. litiumjonbatterier skall klassificeras vid gränsöverskridande transporter.

De flesta behandlingsanläggningar för batterier i EU har tillstånd som anger att de får behandla avfall med avfallskod 16 06, dvs avfall som utgörs av batterier. De nationella koder som nu föreslås kommer även de ha avfallskoder som börjar på 16 06. Som nämnts ovan kommer det vid gränsöverskridande transporter även fortsättningsvis att behöva anges EU-gemensamma koder utöver de nationella koderna i notifieringar och transportdokument. Anser Naturvårdsverket att det även i fortsättningen skall anges 16 01 (avfall från fordon) och 16 02 (WEEE) trots att de nationella koderna börjar på 16 06? En tydlig vägledning kommer att krävas för att dessa nödvändiga transporter skall kunna fortgå utan onödiga administrativa problem,

vilket annars riskerar att göra att de värdefulla material som finns i batterierna inte återvinns på ett optimalt sätt.

Med vänlig hälsning

**FÖR STENA RECYCLING AB**

Carl Hagberg

Bolagsjurist

Direkttelefon: +46104452046

E-post: [carl.hagberg@stenametall.se](mailto:carl.hagberg@stenametall.se)