

Alþingi Nefndarsvið  
150 Reykjavík

14. maí 2021

## Umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis um 708. mál, breytingu á lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir, lögum um meðhöndlun úrgangs og lögum um úrvinnslugjald.

Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis vill koma á framfæri eftirtöldum athugasemdum við 708. mál.

### I. kafli frumvarpsins.

Í I. kafla frumvarpsins er fjallað um breytingar á lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir. Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis gerir ekki efnislega umsögn um efni I. kafla en vill gera athugasemd við hvernig þetta er leyst af hendi lagatæknilega.

Lög um hollustuhætti og mengunarvarnir eru grundvallar lög fyrir starfrækslu hollustuverndar og mengunarvarna undir hatti heilbrigðiseftirlits sveitarfélaganna og Umhverfisstofnunar. Það er mikilvægt að þessi lög haldist eins skýr og einföld og verða má fyrir þær stofnanir sem starfa eftir þeim svo og fyrir atvinnulífið og almenning í landinu. Það er í góðu samræmi við markmið stjórnvalda um einfaldara Ísland að hafa einföld og skýr lög.

Síðasta áratuginn eða svo hefur sigið á ógæfuhliðina með þessi lög. Þegar þau voru sett í núverandi mynd 1998 voru þau 5 bls. og 35 greinar að lengd en eru núna 18. bls og 73. greinar að lengd. Þau hafa blásið út svo um munar og fjalla nú um alskyns óskylda hluti sem er betur fyrir komið í öðrum lögum og oftast en ekki í sérlögum sem fjalla um afmörkuð málefni. Þetta frumvarp er þessu sama marki brennt.

**TILLAGA:** Því vill heilbrigðiseftirlitið leggja til að lög um hollustuhætti og mengunarvarnir verði endurskoðuð frá grunni með það að markmiði að óskyld löggjöf sem í lögumum er verði fjarlægð og sett í önnur lög sem betur henta.

### III. kafli frumvarpsins.

#### Skilagjald ökutækja.

Í 31. og 32. gr. frumvarpsins er fjallað um skilagjald og úrvinnslugjald á gjaldskyld ökutæki. Úrvinnslugjaldi á framleiðendur er ætlað að standa undir móttöku, endurnýtingu og förgun ökutækisins. Um inntak úrvinnslu ökutækja skal kveðið á um í reglugerð sem ráðherra setur. Gert er ráð fyrir að sú aðgerð að fjarlægja drifrafhlöðu úr skráningarskyldu ökutæki falli undir framleiðendaábyrgð á ökutækinu sjálfu

en ekki iðnaðarrafhlaðna og iðnaðarrafgeyma og verði því greitt með úrvinnslugjaldi ökutækis. Skilagjaldi er hinsvegar ætlað að mynda hvata fyrir eigendur ökutækja að koma þeim í rétta meðhöndlun þegar líftíma ökutækis er lokið. Skilagjald er innheimt af eigendum ökutækja með bifreiðagjaldi. Núverandi úrvinnslugjald er bæði úrvinnslugjald og skilagjald og er 1.800 kr. á ári af gjaldskyldu ökutæki en gjaldskylda fellur niður frá og með upphafi fyrsta gjaldtímabils eftir að greitt hefur verið úrvinnslugjald af ökutækinu í full 15 ár og fyrir bifreiðar sem eru eldri en 25 ára í upphafi gjaldárs. Það virðist ekki ljóst hver verður upphæð nýja úrvinnslugjaldsins í framtíðinni. Upphæð skilagjalds er samkvæmt núverandi lögum um úrvinnslugjald 20.000 kr. og gerir frumvarpið ráð fyrir óbreyttri upphæð í skilagjald eigenda enda hafi ökutækið verið afskráð og skilagjald eigenda greitt a.m.k. einu sinni af viðkomandi ökutæki.

Með frumvarpinu er því lagt til að halda áfram með það kerfi sem hefur verið við lýði s.l. 20-30 ár og þá má spyrja sig hvort það hafi gefið góðan árangur í skilum á úr sér gengnum ökutækjum? Því miður verður að segjast að ástandið er ekki nógu gott og að við getum gert miklu betur í að koma ónýtum ökutækjum í endurvinnslu.

Í störfum heilbrigðiseftirlitsins verðum við oft vör við þessi ökutæki enda er það hluti starfsins að láta fjarlægja númerslaus ökutæki á opnum svæðum að undangenginni viðvörun og að reyna að fá lóðir og lendur hreinsuð, sem eru með miklu drasli og þá oft ónýtum ökutækjum. Áður en ökutæki koma til endurvinnslu hafa þau oft átt sér framhaldslíf, sem ökutæki sem hafa verið tekin úr umferð en verið áfram skráð á ökutækjaskrá eða verið afskráð. Þetta framhaldslíf númerslausra ökutækja getur staðið yfir í ár og áratugi og má sjá árangurinn víða í þéttbýli og dreifbýli landsins þar sem druslur og brotajárn hafa safnast upp. Fjöldi þessara ökutækja er ekki þekktur til hlítar en hægt er að áætla hann útfrá því hlutfalli ökutækja sem er ekki í umferð en á ökutækjaskrá árið um kring. Af fólksbílunum fer um 15% skráðra fólksbíla aldrei í umferð en það er um 40.000 fólksbílar og eru þeir líklega flestir orðnir brotajárn. Hlutfall annarra flokka skráningarskyldra ökutækja, sem fara aldrei í umferð, er enn hærri eða allt að 50% skráðra ökutækja í sumum flokkum.

Umhverfisvandamál tengd ökutækjum eru margvísleg áður en þau koma til endurvinnslu. Þau taka dýrmætt pláss á bílastæðum, þau geta skapað slysaþættu, þau geta mengað olíu og þau eru lítið augnayndi. Besta leiðin til að flýta endurvinnslu ökutækja er að hækka skilagjald og auka þar með hvatann til að skila þeim til endurvinnslu. Ökutæki eru vel skráð og því er söfnunarkerfi til endurgreiðslu skilagjalds góður kostur. Rétt er líka að skoða hvort heimila eigi að greiða skilaaðila ökutækis skilagjaldið þegar eigandi hirðir ekki um að koma ökutæki í endurvinnslu. Það gæti létt undir með heilbrigðiseftirlitunum sem nú kosta í mörgum tilvikum söfnun og skil á ökutækjum til endurvinnslu með fé skattborganna.

**TILLAGA:** *Heilbrigðiseftirlitið leggur til að upphæð skilagjalds sem eigendur greiða árlega með bifreiðagjöldum verði endurskoðuð og að upphæð skilagjalds eigenda við skil á ökutæki sömuleiðis. Einnig leggur heilbrigðiseftirlitið til að skilagjald verði innheimt yfir allan líftíma bílsins og að endurgreitt skilagjald eigenda verði uppsöfnuð upphæð skilagjalds að frádregnum umsýslukostnaði Úrvinnslusjóðs. Upphæð skilagjalds gæti t.d. verið um 10.000 kr. á ári og eftir 15 ára greiðslur gætu eigendur fengið allt að 150.000 kr. í skilagjald eigenda við skil. Lagt er til að skoða hvort aðilar sem skila ökutækjum til endurvinnslu skuli fá skilagjaldið greitt þegar eigandi hirðir ekki um það.*

**Rafgeymar sem knýja skráningarskyld ökutæki.**

Í 34. gr. i. lið frumvarpsins og 36. grein er opnað á það að framleiðendur og innflytjendur iðnaðarraflaðna og iðnaðarrafgeyma sem knýja skráningarskyld ökutæki er heimilt, einum sér eða í samvinnu við aðra framleiðendur og innflytjendur, að setja upp kerfi til að safna iðnaðarraflöðum og iðnaðarrafgeymum um allt land og ráðstafa þeim í samræmi við lög um meðhöndlun úrgangs. Viðkomandi framleiðendur og innflytjendur geta þá fengið álagt úrvinnslugjald endurgreitt skv. 10. gr. c, að frátöldu gjaldi vegna skráningarkerfis og eftirlits Umhverfisstofnunar, í hlutfalli við ráðstafað magn af iðnaðarraflöðum og iðnaðarrafgeymum. Áskilið er að viðkomandi framleiðendur og innflytjendur hafi sýnt fram á að þeir hafi safnað úrgangi um allt land og ráðstafað honum í samræmi við lög um meðhöndlun úrgangs og reglugerðir settar samkvæmt þeim.

Þó það sé jákvætt að framleiðendur og innflytjendur taki ábyrgð á sínum úrgangi er ekki ljóst hvernig honum verður ráðstafað í framtíðinni. Almennt virðast menn hafa litla hugmynd um hvað sé hægt að gera við rafhlöður bifreiða sem óhjákvæmilega muni falla til þegar þær úreldast. Endurvinnsla virðist erfiðleikum bundin og eins og sakir standa nánast útilokuð og a.m.k. ekki svara kostnaði. Hætt er við að það verði fundnar upp ýmsar aðferðir og aðgerðir sem í raun verða notaðar sem yfirskin til að halda því fram að úrganginum hafi verið ráðstafað í samræmi við lög um meðhöndlun úrgangs en eru í raun förgun eða uppsöfnun úrgangs sem ekki er hægt að endurvinna. Ekki er ólíklegt að yfirvöld muni fallast á slíkar ráðstafanir a.m.k. til að byrja með enda er stefna stjórnvalda til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda byggð á því að rafmagnsbílar dugi sem aðgerð í því skyni. Menn hafa t.d. nefnt að það sé hægt að nota notaða rafgeyma til að geyma orku í einhverju skyni. Eflaust er þörf fyrir einhverjar slíkar lausnir á einhverjum stöðum en ímynda menn sér það virkilega að hægt sé að nota alla rafgeyma úr bifreiðum um allan heim til að geyma orku? Rafhlaða í algengum rafbil eins og Teslu vegur um 540 kg. Búið er að selja yfir 1.000 slíka bíla á Íslandi og þetta litla upphaf rafbílaaldar er því strax orðið um 540 tonn af rafgeymum sem þarf að losna við á einhverjum tímamarki. Ef allur fólksbílafloti landsmanna verður með svipuðu sniði gerir það um 118.000 tonn af rafhlöðum m.v. 220 þúsund fólksbíla.

Þarna er kannski engin einföld lausn og **kannski** tekst framleiðendum eða öðrum að endurvinna eða endurnýta þetta magn af rafhlöðum en í raun er líklegra að samfélagið og heimurinn sé lagður af stað í vegferð sem mun ekki enda eins farsællega og hægt hefði verið. Hægt hefði verið að skoða fleiri lausnir sem hefðu getað dregið úr losun gróðurhúsalofttegunda án þess að auka álag á náttúru, umhverfi og samfélag.

Virðingarfyllt



Árni Davíðsson  
framkvæmdastjóri