

# Minnisblað

---

Viðtakandi: Umhverfis- og auðlindaráðherra.

Sendandi: Starfshópur um drifraflöður.

Dagsetning: 01.07. 2020.

Efni: Tillaga að útfærslu á framkvæmd framleiðendaábyrgðar á rafhlöðum og rafgeymum sem notuð eru til að knýja ökutæki áfram.

## 1. Inngangur

Þann 9. janúar 2020 skipaði umhverfis- og auðlindaráðherra starfshóp sem hafði það hlutverk að móta tillögu að útfærslu á framkvæmd framleiðendaábyrgðar á rafhlöðum og rafgeymum sem notuð eru til að knýja ökutæki áfram. Verkefni starfshópsins var að vinna að tæknilegri útfærslu á framkvæmd framleiðendaábyrgðar þar sem markmiðið var einnig að tryggja viðeigandi meðhöndlun drifraflaðna að lokinni notkun og jafnræði á markaði.

Lagt var upp með að starfshópurinn lyki störfum í maí 2020.

Í starfshópnum sátu Ágústa Steingrimsdóttir, tilnefnd af Samtökum verslunar og þjónustu, Brynjar Elefsen Óskarsson, tilnefndur af Bilgreinasambandinu, Íris Gunnarsdóttir, tilnefnd af Úrvinnslusjóði, Margrét Bragadóttir, tilnefnd af Umhverfisstofnun, og Tryggvi Guðbjörn Benediktsson, tilnefndur af Félagi atvinnurekenda. Guðmundur B. Ingvarsson, tilnefndur af umhverfis- og auðlindaráðuneytinu, stýrði starfshópnum. Starfshópurinn hélt 7 fundi. Í forföllum viðkomandi aðalfulltrúa sat fund varafulltrúinn Benedikt S. Benediktsson, tilnefndur af Samtökum verslunar og þjónustu. Reynir Ingi Reinhardsson, lögfræðingur hjá Neytendastofu, kom sem gestur á einn fundu starfshópsins og hélt kynningu á þeim reglum sem gilda um réttindi neytenda við sölu á rafknúnum ökutækjum og sagði frá verklagi stofnunarinnar við meðferð mála.

Með þessu minnisblaði skilar starfshópurinn niðurstöðum sínum til umhverfis- og auðlindaráðherra.

## 2. Stöðumat og valkostir

### 2.1. Bakgrunnur verkefnisins

#### 2.1.1. Hvert er úrlausnarefnið?

Að móta tillögu að útfærslu á framkvæmd framleiðendaábyrgðar á rafhlöðum og rafgeymum sem notuð eru til að knýja ökutæki áfram, í samræmi við tilskipun ESB 2006/66/EB. Markmið eru einnig að tryggja viðeigandi meðhöndlun drifraflaðna að lokinni notkun og að tryggja jafnræði á markaði.

#### 2.1.2. Hvað eru drifraflöður?

Rafhlöður og rafgeymar sem geyma orku sem notuð er til að knýja ökutæki áfram, s.s. bifreiðir, bifhjól, reiðhjól, hlaupahjól, skutlur og svifbretti.

Ekki skiptir máli hver tegund rafhlöðu eða rafgeymis er, s.s. líþíum-jón, nikkelmálmhýdríð eða önnur tegund.

Rafhlöður og rafgeymar sem notuð eru til annars en að knýja ökutæki áfram, s.s. til að ræsa vél, til lýsingar eða sem kveikjubúnaður, teljast ekki vera drifraflöður.

#### 2.1.3. Ákvæði tilskipunar ESB 2006/66/EB sem ber að uppfylla

Sjá skal til þess að framleiðendur iðnaðarraflaðna og -rafgeyma (þ.m.t. sérhver drifraflaða sem notuð er í allar tegundir rafknúinna ökutækja), eða þriðju aðilar fyrir þeirra hönd, neiti ekki að taka

við notuðum iðnaðarraflöðum og -rafgeymum frá notendum, án tillits til efnasamsetningar þeirra eða uppruna. Óháðum þriðju aðilum er einnig heimilt að safna iðnaðarraflöðum og -rafgeymum. (3. mgr. 8. gr. tilskipunar)

Jafnframt skal sjá til þess að framleiðendur, eða þriðju aðilar fyrir þeirra hönd, standi undir hreinum kostnaði sem hlýst af söfnun, meðhöndlun og endurvinnslu allra notaðra iðnaðarraflaðna og -rafgeyma sem er safnað í samræmi við ákvæðið hér að framan (b-liður 1. mgr. 16. gr. tilskipunar). Þetta ákvæði gildir um allar notaðar rafhlöður og rafgeyma án tillits til þess hvaða dag þau voru sett á markað.

Sérhver framleiðandi skal vera skráður, annað hvort hjá landsyfirvöldum eða hjá stofnunum sem fjalla um ábyrgð framleiðenda. (17. gr. tilskipunar og IV. viðauki)

## 2.2. Stöðumat

Í stöðumatinu er drifraflöðum skipt í tvo flokka. Annars vegar drifraflöður í ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld, s.s. reiðhjólum, hlaupahjólum, skutlum, svifbrettum og léttum bifhjólum sem undanþegin eru skráningarskyldu. Hins vegar drifraflöður í skráningarskyldum ökutækjum, s.s. bifreiðum og bifhjólum.

### 2.2.1. Drifraflöður í ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld

Óformleg athugun starfshópsins meðal innflytjenda og seljenda rafknúinna ökutækja sem ekki eru skráningarskyld leiddi í ljós að mismunandi er hvort þessir aðilar innheimti gjald vegna meðhöndlunar drifraflöðu eða ekki. Jafnvel voru tilfelli þar sem virtist gæta misskilnings seljenda um að úrvinnslugjald væri nú þegar lagt á þessar raflöður við innflutning. Hvað varðar mögulega móttöku þessara aðila á notuðum drifraflöðum frá notendum kom fram að enn sem komið er berist þeim sjaldan notaðar rafhlöður. Í einhverjum tilvikum taka seljendur á móti notuðum rafhlöðum og ýmist koma þeim áfram til móttökuaðila fyrir úrgang eða geyma þær. Í öðrum tilvikum reyndust seljendur gera ráð fyrir að notendur sjái sjálfir um að koma notuðum drifraflöðum til viðeigandi meðhöndlunar.

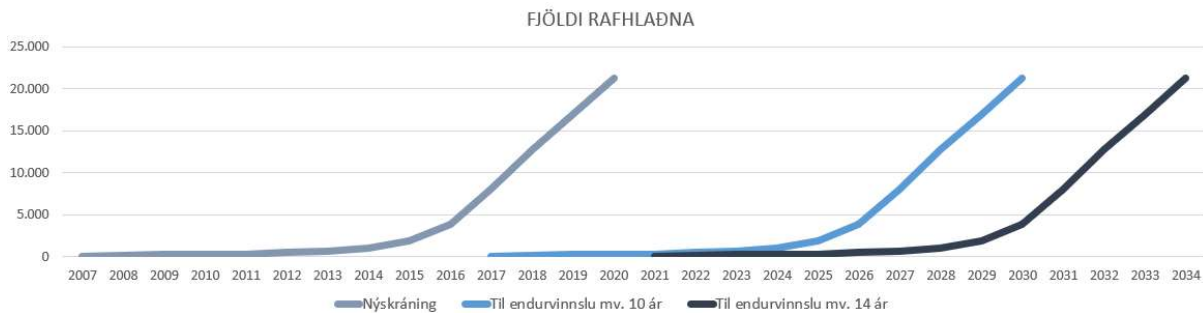
Gerð var atлага að því að afla upplýsinga í gegnum innflutningstölur um fjölda þessara ökutækja sem þegar eru í umferð hér á landi. Niðurstaðan varð að upplýsingar um innflutning samkvæmt tollskrá eru ekki nógu nákvæmar til að gefa fullnægjandi mynd af fjölda þeirra ökutækja sem eru í notkun. Í ljósi þessa er ekki mögulegt að leggja nákvæmt mat á þann kostnað sem felst í meðhöndlun drifraflaðna úr ökutækjum sem þegar eru í umferð, eftir notkun þeirra. Í flestum tilfellum eru drifraflöðurnar að líkindum um 2-3 kg að þyngd, þótt í einhverjum tilfellum séu þær stærri, og því er ekki búist við að kostnaður við meðhöndlun hvernar þeirrar sé umtalsverður. Nokkuð er um að þessar drifraflöður berist inn til meðhöndlunar með öðrum, litlum rafhlöðum sem eru í notkun hjá almenningi, s.s. í gegnum söfnunarstöðvar sveitarfélaga.

### 2.2.2. Drifraflöður í skráningarskyldum ökutækjum

Nú eru rúmlega 19 þúsund skráð ökutæki í umferð sem innihalda drifraflöður (rafbílar, rafbifhjól, tengiltvinnbílar, tvinnbílar og vetnisbílar) og gerir spá starfshópsins ráð fyrir að þau verði um 21 þúsund við lok ársins. Stærstur hluti þessara ökutækja var fluttur inn af bílaumboðum, eða um 75%, en u.þ.b. fjórðungur var fluttur inn af öðrum, s.s. öðrum aðilum sem fluttu inn í atvinnuskyni eða af einstaklingum sem fluttu inn til eigin nota. Einhver hluti þessara ökutækja var fluttur inn frá markaðssvæðum þar sem tilskipun ESB 2006/66/EB hefur ekki gildi, s.s. frá Bandaríkjunum. Samkvæmt óformlegum upplýsingum frá bílaumboðum og fyrirtækjum sem taka við spilliefnum til meðhöndlunar, m.a. rafhlöðum, berast enn sem komið er fáar drifraflöður úr bílum til meðhöndlunar. Þær drifraflöður sem hafa borist voru sendar utan til endurvinnslu.

Samkvæmt spánni sem birtist á eftirfarandi mynd má búast við að notaðar drifraflöður úr skráningarskyldum ökutækjum fari að skila sér inn til meðhöndlunar í meira mæli eftir 3-4 ár, ef

miðað er við að meðallíftími drifrafhlöðu sé um 10 ár. Þá mun reyna á það hvernig staðið er að söfnun og meðhöndlun þessara drifrafhlaðna hér á landi.



Við mat á þeim kostnaði sem af meðhöndlun þessara drifrafhlaðna mun hljóta eftir notkun er mikilvægt að hafa í huga að framleiðendur greiða hluta af kostnaðinum. Almennt má líta svo á að erlendir framleiðendur greiði kostnað sem fellur til við að taka á móti drifrafhlöðu, þakka henni til flutnings, flytja hana til endurvinnslu og endurvinna hana. Misjafnt er þó eftir framleiðendum hvernig þeir nálgast þessar greiðslur og jafnvel er dæmi þess að framleiðandi greiði bílaumboði einnig skilagjald fyrir drifrafhlöður sem skilað er inn til meðhöndlunar. Að teknu tilliti til þessara greiðslna framleiðenda má gera ráð fyrir að sá kostnaður sem eftir stendur og er ófjármagnaður sé sá kostnaður sem fylgir þeirri aðgerð að fjarlægja notaða drifrafhlöðu úr ökutæki. Á grundvelli þessa er það mat starfshópsins að ófjármagnaður kostnaður við meðhöndlun þeirra drifrafhlaðna sem þegar eru í umferð í skráðum ökutækjum geti legið á bilinu 1-2,5 ma.kr. án virðisaukaskatts, m.v. gjaldskrár móttökuaðila héraðs sem taka á móti drifrafhlöðum. Ef tekið er mið af spánni hér að framan mun þessi kostnaður dreifast á næstu 10 ár. Hann verður að líkindum lítill í fyrstu en fer svo hækkandi. Við umfjöllun starfshópsins kom í ljós að ekki liggur fyrir með skýrum hætti hvort að kostnaður sem fellur til við að fjarlægja drifrafhlöðu úr skráningarskyldu ökutæki fellur undir ákvæði um framleiðendaábyrgð á iðnaðarrafhöðum og -rafgeymum sbr. tilskipun (ESB) 2006/66/EB eða undir ákvæði um framleiðendaábyrgð á úr sér gengnum ökutækjum sbr. tilskipun (ESB) 2000/53/EB. Hins vegar er ljóst að Íslandi ber að innleiða báðar þessar tilskipanir á grundvelli EES-samningsins.

### 2.3. Valkostir við útfærslu framleiðendaábyrgðar

Hér á eftir fer yfirlit yfir hugsanlega valkosti við útfærslu framleiðendaábyrgðar á drifrafhlöðum sem starfshópurinn fjallaði um. Jafnframt er fjallað um mögulega kosti þeirra og ókosti. Annars vegar tekur yfirlitið til ökutækja sem ekki eru skráningarskyld og hins vegar til skráningarskyldra ökutækja.

#### 2.3.1. Drifrafhlöður í ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld

Ökutækin sem hér um ræðir eru flutt inn og sett á markað af mörgum aðilum og þau geta verið af margvíslegum toga. Líkja má umhverfinu hvað þessi ökutæki varðar við umhverfi raf- og rafeindatækja, enda er algengt að innflytjendur og seljendur raf- og rafeindatækja höndli einnig með ökutæki sem falla hér undir. Með hliðsjón af reynslunni sem fengist hefur af útfærslu á framleiðendaábyrgð á raf- og rafeindatækjum hér á landi er líklega fremur einfalt og skilvirkt að útfæra framleiðendaábyrgð á drifrafhlöðum í ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld með því að fela Úrvinnslusjóði framkvæmd hennar með álagningu úrvinnslugjalds. Úrvinnslugjaldið er innheimt af viðkomandi framleiðendum og innflytjendum við innflutning á ökutækjunum. Það er sama útfærsla og er nú þegar við lýði fyrir rafhlöður sem eru í notkun hjá almenningi og bera úrvinnslugjald. Söfnunarkerfi og farvegir til endurvinnslu fyrir slíkar rafhlöður eru þegar til staðar og geta drifrafhlöðurnar farið í sama farveg. Úrvinnslusjóður greiðir þann kostnað sem fellur undir ábyrgð framleiðenda og tryggir fullnægjandi endurvinnslu drifrafhlaðanna. Kostnaður sem fellur á Úrvinnslusjóð er fjármagnaður með álagningu úrvinnslugjalds.

Varðandi þær drifrafhlöður sem þegar eru í umferð er líklega ekki þörf á að grípa til sérstakra aðgerða varðandi tekjuöflun til að standa straum af kostnaði við meðhöndlun þeirra. Þessum drifrafhlöðum

verður safnað til endurvinnslu eftir sama farvegi og öðrum slíkum drifrafhlöðum, sbr. umfjöllun hér að framan, og rafhlöðum sem bera nú þegar úrvinnslugjald og eru í notkun meðal almennings. Greitt verður fyrir meðhöndlun drifrafhlaðna sem þegar eru í umferð af Úrvinnslusjóði.

Framangreind útfærsla tryggir að allir notendur munu geta skilað drifrafhlöðum úr ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld til endurvinnslu án endurgjalds, óháð því hvenær viðkomandi rafhlaða var flutt inn til landsins eða sett á markað. Jafnframt er útfærslan talin vera í samræmi við ákvæði tilskipunar ESB um ábyrgð framleiðenda.

### 2.3.2. Drifrafhlöður í skráningarskyldum ökutækjum

Að mati starfshópsins eru hugsanlegar tvær útfærslur fyrir drifrafhlöður í ökutækjum sem eftir er að setja í umferð (þ.e. framleiða eða flytja inn). Annars vegar er það útfærsla sem felur í sér sjálfstætt skilakerfi, eitt eða fleiri, sem bílgreinin rekur og sem framleiðendur og innflytjendur eiga lögbundna aðild að. Framleiðendur og innflytjendur greiða framlag til skilakerfis með hverju ökutæki, eða drifrafhlöðu, sem þeir setja á markað. Í staðinn sér skilakerfið um framkvæmd framleiðendaábyrgðar á drifrafhlöðunum, fyrir hönd viðkomandi framleiðenda og innflytjenda. Þetta er sú leið sem farin er í Noregi. Ef þessi leið er valin er mikilvægt að tryggja frelsi framleiðenda og innflytjenda til að velja skilakerfi til að eiga aðild að og til rekstrar eigin kerfis.

Hins vegar er það útfærsla þar sem Úrvinnslusjóður sér um framkvæmd framleiðendaábyrgðarinnar og aflar til þess nauðsynlegra tekna með álagningu úrvinnslugjalds. Úrvinnslugjaldið er innheimt af framleiðendum og innflytjendum við innflutning hvers ökutækis, eða drifrafhlöðu.

Báðar framangreindar útfærslur eru taldar vera í samræmi við ákvæði tilskipunar ESB 2006/66/EB um ábyrgð framleiðenda. Óháð því hvor þessara leiða verður farin er mikilvægt að tryggja að fjármagn inn í viðkomandi kerfi fylgi hverju ökutæki sem flutt er inn eða skráð er til notkunar. Það verður til að mynda að vera óháð því hver innflytjandinn er og af hvaða markaðssvæði ökutæki er flutt. Fjármagn þarf því að fylgja ökutækjum sem flutt eru inn af einstaklingum til eigin nota, til jafns við ökutæki sem flutt eru inn í atvinnuskyni, því kerfið þarf að geta fjármagnað meðhöndlun allra drifrafhlaðna. Einnig þeirra sem fluttar eru inn af einstaklingum. Að svo stöddu liggur ekki fyrir hversu hátt fjárframlag þarf að fylgja hverju ökutæki inn í kerfið til að standa undir öllum kostnaði við meðhöndlun hvernar drifrafhlöðu. Gert er ráð fyrir að um þessar mundir geti kostnaðurinn að meðaltali legið á bilinu kr. 90-145.000 á hverja rafhlöðu að teknu tilliti til núverandi greiðslna erlendra framleiðenda á grundvelli framleiðendaábyrgðar en kr. 150-300.000 ef ekki er til staðar ferli til að endurheimta greiðslurnar frá framleiðendum. Hins vegar er ekki óvarlegt að ætla að kostnaðurinn geti lækkað á næstu árum, um leið og möguleikar til endurnotkunar og endurvinnslu notaðra drifrafhlaðna aukast, s.s. sem varaafgjafar, og markaðsvirði þeirra hækkar. Til að mynda gera framleiðendur ráð fyrir að kostnaður vegna endurvinnslu drifrafhlaðna verði enginn í nánustu framtíð en að kostnaður sem falli til verði vegna vinnu við að fjarlægja drifrafhlöður úr ökutækjum, vegna móttöku og annarrar meðhöndlunar sem er nauðsynleg áður en að endurvinnslu kemur og vegna flutnings.

Í starfshópnum voru ræddar þrjár mismunandi útfærslur sem hugsanlegar fyrir drifrafhlöður í ökutækjum sem þegar eru í umferð:

- 1) Kerfi sem nýtir að hluta tekjur af ökutækjum sem eftir er að setja í umferð, sbr. útfærslurnar tvær hér að framan, til að standa jafnframt straum af kostnaði við meðhöndlun drifrafhlaðna í ökutækjum sem þegar eru í umferð. Jafngilt er hvort útfærslan er í gegnum skilakerfi eða Úrvinnslusjóð en gjald sem innheimt er af framleiðendum og innflytjendum verður að samsvara að lágmarki um 25 þúsund krónum á hvert nýskráð ökutæki, eingöngu til að standa undir kostnaði við drifrafhlöður sem þegar eru í umferð. Upphæð gjaldsins byggir á spá starfshópsins um að innflutningur rafknúinna, skráningarskyldra ökutækja muni aukast

á næstu árum og að innflutningur rafbíla og tengiltvinnbíla gæti orðið 11-13 þúsund ökutæki á ári innan fárra ára.

Kostur við útfærsluna er að einungis er þörf á að setja upp eitt kerfi til útfærslu á framleiðendaábyrgð á skráningarskyldum ökutækjum, óháð því hvenær þau voru flutt til landsins eða sett á markað. Þessi útfærsla er talin tryggja að ákvæði tilskipunar ESB 2006/66/EB um ábyrgð framleiðenda verði uppfyllt.

- 2) Ríkissjóður greiðir fyrir meðhöndlun drifrafhlaðna sem þegar eru í umferð, t.d. með sérstakri fjárveitingu til Úrvinnslusjóðs, sem sér um framkvæmdina. Eins og áður segir er kostnaður sem eftir er að fjármagna metinn á bilinu 1-2,5 ma.kr. án virðisaukaskatts.

Ókostur við útfærsluna er að hún felur ekki í sér ábyrgð framleiðenda, þar eð skattgreiðendur bera kostnað sem framleiðendur eiga að bera skv. tilskipun ESB 2006/66/EB.

- 3) Úrvinnslusjóður sér um framkvæmd framleiðendaábyrgðar á grundvelli árlegrar innheimtu úrvinnslugjalds af eiganda hvers skráðs ökutækis sem inniheldur drifrafhlöðu, t.d. samhliða innheimtu bifreiðagjalds. Gjald á það sem kalla má minni rafhlöður (t.d. í tengiltvinnbílum og vetnisbílum) þarf að vera um kr. 4.000 á ári og á stærri rafhlöður (t.d. í rafbílum) um kr. 14.000 á ári.

Draga má í efa að þessi útfærsla samræmist ákvæðum tilskipunar ESB 2006/66/EB um ábyrgð framleiðenda þar sem skráðir eigendur ökutækja bera kostnað sem framleiðendum er þar gert að bera. Jafnframt gætu komið til álita ákvæði laga nr. 57/2005, um eftirlit með viðskiptaháttum og markaðssetningu, að því marki að seljendum rafknúinna ökutækja hefði borið skylda til að upplýsa kaupendur um að mögulega gæti fallið á þá kostnaður síðar meir vegna meðhöndlunar drifrafhlöðu. Ef kostnaður við meðhöndlun eftir notkun er umtalsverður ber seljanda að upplýsa kaupanda um það við sölu ökutækis.

Í framangreindum útfærslum er í öllum tilfellum gengið út frá að viðkomandi kerfi standi straum af öllum kostnaði við meðhöndlun drifrafhlöðu úr skráðu ökutæki að teknu tilliti til markaðsvirði rafhlöðunnar, þ.e. kostnaði við að fjarlægja drifrafhlöðu úr ökutæki og kostnaði við söfnun, meðhöndlun, flutning og endurvinnslu rafhlöðunnar. Þannig verður tryggt að allir notendur munu geta skilað drifrafhlöðum, eða ökutækjum með drifrafhlöðum, til endurvinnslu án endurgjalds, óháð því hvenær viðkomandi ökutæki, eða drifrafhlaða, var flutt inn til landsins eða sett á markað.

### 3. Tillaga starfshópsins að útfærslu framleiðendaábyrgðar

#### 3.1. Drifrafhlöður í ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld

Starfshópurinn leggur til að framleiðendaábyrgð á drifrafhlöðum í ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld verði útfærð með því að fela Úrvinnslusjóði framkvæmd hennar með álagningu úrvinnslugjalds. Úrvinnslugjaldið verði framvegis innheimt af viðkomandi framleiðendum og innflytjendum við innflutning á ökutækjunum. Úrvinnslusjóður sér um að greiða þann kostnað sem fellur undir ábyrgð framleiðenda og tryggir fullnægjandi endurvinnslu. Starfshópurinn leggur til að Úrvinnslusjóður greiði kostnað við meðhöndlun allra drifrafhlaðna úr ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld, óháð því hvenær viðkomandi ökutæki eða drifrafhlaða var flutt inn eða sett á markað og óháð því hvort úrvinnslugjald hafi verið greitt af viðkomandi ökutæki eða rafhlöðu.

Starfshópurinn leggur jafnframt til að umhverfis- og auðlindaráðuneytið beiti sér fyrir að tryggja að ákvæði 3. mgr. 33. gr. laga um meðhöndlun úrgangs, um skyldu þeirra sem selja og dreifa rafhlöðum

og rafgeymum til að taka við notuðum rafhlöðum og rafgeymum á sölu- eða dreifingarstað gjaldfrjálst og tryggja viðeigandi ráðstöfun, taki til drifraflaðna í ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld. Starfshópurinn leggur til að ráðuneytið útfæri önnur ákvæði tilskipunar (ESB) 2006/66/EB sem eiga hér við, s.s. um að sérhver framleiðandi skuli vera skráður.

Starfshópurinn telur að framangreind útfærsla tryggi að allir notendur munu geta skilað drifraflöðum úr ökutækjum sem ekki eru skráningarskyld til endurvinnslu án endurgjalds. Útfærslan muni jafnframt tryggja sem best aðgengi notenda að söfnunarkerfinu. Starfshópurinn telur útfærsluna vera í samræmi við ákvæði tilskipunar (ESB) 2006/66/EB um ábyrgð framleiðenda.

### 3.2. Drifraflöður í skráningarskyldum ökutækjum

Starfshópurinn telur mikilvægt að öllum notendum skráningarskyldra ökutækja verði gert kleift að skila ökutækjum sínum með drifraflöðu, eða drifraflöðu stakri, án endurgjalds til meðhöndlunar og endurvinnslu að lokinni notkun, óháð því hver framleiddi eða flutti inn ökutækið og óháð því hvenær viðkomandi ökutæki eða drifraflaða var flutt inn eða sett á markað. Þess vegna er nauðsynlegt að setja upp kerfi sem tryggir að fjármagn inn í viðkomandi kerfi fylgi hverju ökutæki sem flutt er inn eða skráð er til notkunar. Það verður til að mynda að vera óháð því af hvaða markaðssvæði ökutæki er flutt og fjármagn þarf að fylgja ökutækjum sem flutt eru inn af einstaklingum til eigin nota, til jafns við ökutæki sem flutt eru inn í atvinnuskyni. Kerfið þarf að standa undir öllum kostnaði við meðhöndlun drifraflöðu úr skráðu ökutæki, þ.e. kostnaði við að fjarlægja drifraflöðu úr ökutæki og kostnaði við söfnun, meðhöndlun, flutning og endurvinnslu rafhlöðunnar. Með þetta að leiðarljósi leggur starfshópurinn til að Úrvinnslusjóði verði falin almenn framkvæmd framleiðendaábyrgðar á drifraflöðum í skráningarskyldum ökutækjum með álagningu úrvinnslugjalds. Í ljósi þess að framleiðendur greiða nú þegar hluta kostnaðarins á grundvelli eigin framkvæmdar leggur starfshópurinn þó til að leitað verði leiða til að setja kerfið upp með þeim hætti að framleiðendum gefist kostur á að sjá sjálfir um framkvæmdina hafi þeir hug á því. Meginreglan verði því innheimta úrvinnslugjalds af drifraflöðu af framleiðanda eða innflytjanda við innflutning ökutækis sem standa skal undir kostnaði við framleiðendaábyrgð á drifraflöðu. Í þessum tilfellum tekur Úrvinnslusjóður yfir skyldur framleiðenda varðandi söfnun, meðhöndlun og endurvinnslu viðkomandi drifraflöðu og sér um að greiða þann kostnað sem fellur undir ábyrgðina. Ef framleiðendur hafa hins vegar hug á að sjá sjálfir um framkvæmd framleiðendaábyrgðar á drifraflöðum sem þeir framleiða þá verði þeim gert kleift að gera það gegn niðurfellingu úrvinnslugjalds, s.s. með samningi við Úrvinnslusjóð, eða með endurgreiðslu úrvinnslugjalds ef framleiðandi safnar drifraflöðum um allt land og ráðstafar þeim með viðeigandi hætti, með vísan til heimildar til endurgreiðslu úrvinnslugjalds af raf- og rafeindatekjum sbr. 10. gr. b. laga um úrvinnslugjald. Starfshópurinn telur þessa útfærslu vera í samræmi við ákvæði tilskipunar (ESB) 2006/66/EB um ábyrgð framleiðenda en leggur það í hendur ráðuneytisins að útfæra önnur ákvæði tilskipunarinnar sem eiga hér við, s.s. um að sérhver framleiðandi skuli vera skráður. Starfshópurinn leggur áherslu á að við nánari útfærslu kerfisins og nauðsynlegar lagabreytingar hafi ráðuneytið samstarf við Úrvinnslusjóð og bílgreinina. Ef í ljós kemur að útfærsla kerfisins gengur ekki upp með þeim hætti sem hér að framan er lýst telur starfshópurinn nauðsynlegt að leitað verði annarra leiða við útfærslu, í samstarfi við bílgreinina.

Starfshópurinn leggur jafnframt til að ráðuneytið geri nauðsynlega athugun á því hvort að kostnaður sem fellur til við að fjarlægja drifraflöður úr skráningarskyldum ökutækjum falli undir ákvæði um framleiðendaábyrgð á iðnaðarraflöðum og -rafgeymum sbr. tilskipun (ESB) 2006/66/EB eða undir ákvæði um framleiðendaábyrgð á úr sér gengnum ökutækjum sbr. tilskipun (ESB) 2000/53/EB. Leggur starfshópurinn til að í kjölfarið hafi ráðuneytið frumkvæði að nauðsynlegum ráðstöfunum til að aðlaga útfærslu framleiðendaábyrgðarinnar þannig að hún standi undir þessum kostnaði. Starfshópurinn leggur áherslu á að ráðuneytið hafi samstarf við Úrvinnslusjóð og bílgreinina um nauðsynlegar ráðstafanir þar um.

Virðingarfyllst,

Ágústa Steingrímsdóttir

Brynjar Elefsen Óskarsson

Íris Gunnarsdóttir

Margrét Bragadóttir

Tryggvi Guðbjörn Benediktsson

Guðmundur B. Ingvarsson