|  |  |
| --- | --- |
| Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието\*  (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи) | |
| **Институция:** Министерство на околната среда и водите | **Нормативен акт:** Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове |
| **За включване в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за периода:** 01.01.2018 – 30.06.2018 г. | Дата: 17.05.2018 г. |
| **Контакт за въпроси**: | **Телефон:** |
| 1. Дефиниране на проблема:   * 1. *Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна*   С проекта на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове се изменят следните наредби:   * Наредбата за излязлото от употреба електрическо и електронно оборудване (НИУЕЕО); * Наредбата за батерии и акумулатори и за негодни за употреба батерии и акумулатори (НБАНУБА); * Наредбата за отработените масла и отпадъчните нефтопродукти (НОМОН); * Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми (НИТИУГ); * Наредбата за опаковките и отпадъците от опаковки (НООО); * Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства (НИУМПС); * Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.   Общ проблем за всички наредби за масово разпространените отпадъци (МРО) са текстове относно редът за предоставяне и усвояване на банкова гаранция, които не отговарят на промените в Закона за управление на отпадъците, обнародвани в ДВ, бр.105 от 30.12.2016 г.  Съществува проблем в НОМОН, който се състои в това, че има вероятност да не бъде изпълнена целта по оползотворяване на отработени масла поради това, че маслата, които се продават на Държавната агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“ (ДАДРВЗ) се считат за пуснати на пазара, а те реално се съхраняват в резервоари минимум 5 години и едва след освобождаването им от ДАДРВЗ постъпват на пазара.  Възникна необходимост за въвеждане на критерии за „край на отпадъка“ за излезлите от употреба гуми с цел осигуряване на практическото прилагане на йерархията за управление на отпадъците и увеличаване на количествата рециклирани излезли от употреба гуми до 2020 г.  Във връзка с препоръки към *Доклад от Трети преглед на резултатите в областта на околната среда на България, изготвен от ООН* изискващи предприемане на мерки за повишаване ефективността на системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки, се налага да бъдат извършени промени на нормативните изисквания в НООО. Анализът на настоящото положение показва, че е необходимо да се подобри разделното събиране, като системите за разделно събиране се разширят и се подобри тяхната ефективност.  Съществува замърсяване на въздуха в градска среда, една от причините за което е застарелият автомобилен парк в страната, който се състои главно от автомобили над 10 години. Това поражда необходимост от поощряване употребата на нови автомобили, съдържащи по-малко опасни вещества и отделящи по-малко вредни емисии. В тази връзка се предлага да се намали размерът на продуктовата такса за нови автомобили и да се запази размерът й на такива на възраст до 5 години. За по-дълго употребявани автомобили се предлага таксата да бъде увеличена.  Във връзка с ограничаване на вредните емисии се предлага въвеждане на продуктова такса за по-големи МПС от категории за превоз на повече от 8 пътници и за превоз на товари над 3,5 t (M2, M3, N2, N3 и G, съгласно чл. 149 от Закона за движение по пътищата), тъй като поради значително по-голямото единично тегло на тези категории МПС, както и тяхната товароносимост, тези МПС са конструирани с по-големи обеми предимно дизелови агрегати и отделят съществено по-големите количества вредни емисии от изгорели газове. Видно от средната възраст на тези категории МПС в страната, делът на замърсителите е относително по-голям от този при леките автомобили. Същевременно, това са по-мощни МПС с по-големи двигатели с вътрешно горене, които изхвърлят сравнително по-големи количества вредни изгорели газове.  Едновременно с това тези МПС не са обхванати от законодателството от гледна точка на въведени задължения за постигане на количествени цели по оползотворяване и рециклиране. Липсата на такива цели води до загуба на рециклируеми суровини и до не екологосъобразно управление.  *1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.)*  Със ЗИД на ЗУО (Обн. ДВ, бр. 105 30.12.2016 г.) се въвеждат промени относно банковите гаранции на организациите по оползотворяване и лицата, които изпълняват задълженията си индивидуално, поради което е необходимо да се направят и необходимите нормативни промени относно реда за предоставяне и усвояване на тези гаранции.  Съгласно НОМОН лицата, които пускат на пазара масла, са отговорни за оползотворяването на отработени масла в количество (в тонове), не по-малко от 40 на сто от количеството (в тонове) масла, пуснати от тях на пазара на Република България през текущата година. Същевременно с това "пускане на пазара на масла" е първото предоставяне на продукта на разположение на друго лице, безплатно или срещу заплащане, с цел той да бъде разпространен и/или използван на територията на Република България, както и внасянето и въвеждането на територията на Република България на продукта от дадено лице за негова собствена търговска, производствена или професионална дейност. Съгласно Наредбата продадените масла на ДАДРВЗ се считат за пуснати на пазара, с което се увеличава количеството на маслата, които са реално на пазара, а и от там количеството на отработените масла, които следва да се съберат и оползотворят от задължените лица.  Възникна необходимост за въвеждане на критерии за „край на отпадъка“ за излезлите от употреба гуми с цел осигуряване на практическото прилагане на йерархията за управление на отпадъците и увеличаване на количествата рециклирани излезли от употреба гуми до 2020 г., в съответствие с европейското законодателство, включително постигането на устойчиво управление на ресурсите в страната в дългосрочен план и отклоняване на по-големи количества отпадъци от депата.  Във връзка с изпълнение на препоръките от цитирания по-горе доклад, както и с предстоящото приемане на пакета мерки „Кръгова икономика” от Европейския съюз и съпътстващите го повишени цели за рециклиране и оползотворяване на отпадъци от опаковки, както по вид на материала, така и общо, е налице необходимост да се подобри разделното събиране, като системите за разделно събиране се разширят и се подобри тяхната ефективност.  Очакваното завишаване на целите за рециклиране и оползотворяване ще постави сериозно предизвикателство пред задължените лица. Предложението на Европейската Комисия предвижда към 2030 г. целта по рециклиране за пластмаса да нарасне от 22,5% на 55%, а за всички останали материали целта нараства на– 85%. Предвидено е допълнително и разделянето на досегашната обща цел за метални опаковки на отделни цели за алуминиеви и за опаковки от черни метали. Целта за рециклиране на общото количество отпадъци от опаковки е предложено да нарасне от 55% на 75% към 2030 г.  За изпълнение на тези цели, които представляват увеличение със средно 20-25% от сегашните нива, трябва да се увеличи и подобри събирането чрез системите за разделно събиране. По тази причина трябва да се разшири обхватът на системите както и да се усъвършенстват съществуващите съоръжения за предварително третиране на отпадъци и да се изграждат нови, за да се обезпечи повишеното количество разделно събрани отпадъци и за да се гарантира качеството на сортираните отпадъци, предадени за рециклиране.  Във връзка със замърсяване на въздуха в градска среда, една от причините за което е застарелият автомобилен парк в страната, който се състои главно от автомобили над 10 години, е необходимо да се поощри употребата на нови автомобили, съдържащи по-малко опасни вещества и отделящи по-малко вредни емисии. В тази връзка се предлага да се намали размерът на продуктовата такса за нови автомобили и да се запази размерът й на такива на възраст до 5 години. За по-дълго употребявани автомобили се предлага таксата да бъде увеличена. По този начин ще се увеличи разликата в размерите на таксите за новите и почти новите автомобили и тези, които са по-стари и с по-високи нива на замърсяване.  Предлаганото увеличение е продължение на политиката на МОСВ, за стимулиране употребата на автомобили, които водят до много по-ниски нива на замърсяване и отделяне на вредни емисии в атмосферата.  Във връзка с ограничаване на вредните емисии се предлага въвеждане на продуктова такса за по-големи МПС от категории M2, M3, N2, N3 и G. Съгласно данните за средната възраст на тези категории МПС в страната, делът на замърсителите е относително по-голям от този при леките автомобили. Същевременно, това са по-мощни МПС с по-големи двигатели с вътрешно горене, които изхвърлят сравнително по-големи количества вредни изгорели газове. Липсата на продуктова такса за тези МПС допринася за по-голямото търсене и употребата на стари такива, които са по-големи замърсители на атмосферния въздух.  Липсата на нормативни изисквания за МПС от категории M2, M3, N2, N3 и G от гледна точка на въведени задължения за постигане на количествени цели по оползотворяване и рециклиране води до загуба на рециклируеми суровини и до не екологосъобразното им управление.  Всички тези проблеми не могат да бъдат решени в рамките на сега действащата нормативна уредба, поради което се правят необходимите промени в по-горе цитираните наредби.  *1.3. Посочете дали са изготвени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?*  Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт. | |
| 2. Цели:  *Посочете целите, които си поставя нормативната промяна по конкретен и измерим начин и график за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?*  Общата цел на проекта на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове е актуализиране на текстове относно редът за предоставяне и усвояване на банкова гаранция съгласно последните промените в ЗУО.  Други основни цели за изменение наредбите са следните:   1. **Наредба за отработените масла и отпадъчните нефтопродукти**   Целта на промяната в наредбата е да се прецизира редът за изпълнение на целите за оползотворяване на отработените масла във връзка с маслата продадени на Държавната агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“.   1. **Наредба за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми**   С промяната в наредбата ще се въведат критерии за „край на отпадъка“ за излезлите от употреба гуми с цел осигуряване на практическото прилагане на йерархията за управление на отпадъците и увеличаване на количествата рециклирани излезли от употреба гуми до 2020 г., в съответствие с европейското законодателство, включително постигането на устойчиво управление на ресурсите в страната в дългосрочен план и отклоняване на по-големи количества отпадъци от депата.   1. **Наредба за опаковките и отпадъците от опаковки**   Целта на промяната в наредбата е повишаване на ефективността на системите за разделно събиране, както и завишаване на изискванията чрез приоритизиране на определени методи на рециклиране с цел повишаване на ресурсната ефективност.   1. **Наредба за излезлите от употреба моторни превозни средства**   Направените предложения за промени в НИУМПС са с цел екологосъобразното управление на ИУМПС от категории M2, M3, N2, N3 и G, осигуряване на по-голямо количество рециклируеми суровини и тяхното преработване в страната.  **6. Наредба за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса**  Целта на промяната е продължение на политиката на МОСВ, за стимулиране употребата на автомобили, които водят до много по-ниски нива на замърсяване и отделяне на вредни емисии в атмосферата. Целта на въвеждане на продуктова такса в голям размер за МПС от категории M2, M3, N2, N3 и G е да ограничи значително въвеждането на българския пазар на много стари МПС като ги направи относително по-скъпи. | |
| 3. Идентифициране на заинтересованите страни:  *Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които*  *предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена*  *област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни*  *представители, държавни органи, др.).*   * Лица, които пускат на пазара продукти, след употреба на които се образуват МРО и изпълняват задълженията си индивидуално – 5 бр.; * Организации по оползотворяване – 36 бр.; * Лица, които пускат на пазара масла – 259 бр.; * Лица, които пускат на пазара опаковани стоки и са членове на организации по оползотворяване на опаковки – 7800 бр.; * Лица, които извършват шредиране на излезли от употреба гуми – 10 бр.; * Лица, които пускат на пазара МПС от категории M2, M3, N2, N3 и G; * Лица, които пускат на пазара употребявани МПС с възраст повече от 5 години. | |
| 4. Варианти на действие:  *Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „без действие“*  **Вариант 1: Без действие**  При този вариант не се предвижда изменение и допълнение на наредбите.  Ще съществува несъответствие между нормативните разпоредби за банковите гаранции и тези в ЗУО, което ще затруднява прилагането им.  Количеството на пуснатите на пазара масла ще бъде завишено, а от там и целта по оползотворяване на отработените масла, при което ще има затруднение или невъзможност на изпълнението на целта от задължените лица.  Няма да съществуват критерии за край на отпадъка на излезли от употреба гуми, поради което получения гранулат или прах при шредирането им ще се считат за отпадък, ще следва да се управляват като такъв и ще бъде затруднен пазара на този материал.  Няма да се разширят системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки и няма да се подобри качеството на събрания отпадък, което ще изложи на риск изпълнението на очакваните по-високи цели за рециклиране и оползотворяване в бъдеще.  Автомобилният парк в страната ще продължи да се състои главно от автомобили над 10 години, които съдържат повече опасни вещества и отделят повече вредни емисии.  Липсата на нормативни изисквания за МПС от категории M2, M3, N2, N3 и G от гледна точка на въведени задължения за постигане на количествени цели по оползотворяване и рециклиране ще продължи да води до загуба на рециклируеми суровини и до не екологосъобразното им управление.  **Вариант 2: Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове**  Приемането на ПМС за изменение и допълнение на актове ще доведе до:   * съответствие между нормативните разпоредби за банковите гаранции и тези в ЗУО; * определяне на реалното количество пуснати на пазара масла и предотвратяване на завишаването на целта по оползотворяване на отработени масла; * определяне на критерии за край на отпадъка на излезли от употреба гуми (ИУГ), поради което при изпълнението им получения гранулат или прах ще се считат за продукт и ще бъде облекчен пазара на този материал; * увеличаване на броя на обхванатото население от системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки и увеличаване на качеството на събрания отпадък; * екологосъобразното управление на ИУМПС от категории M2, M3, N2, N3 и G, осигуряване на по-голямо количество рециклируеми суровини и тяхното преработване в страната; * продължение на политиката на МОСВ, за стимулиране употребата на автомобили, които водят до много по-ниски нива на замърсяване и отделяне на вредни емисии в атмосферата; * ограничаване въвеждането на българския пазар на много стари МПС от категории M2, M3, N2, N3 и G.   С приемането на ПМС ще се намали размерът на продуктовата такса за нови автомобили като се запазва размерът й на такива на възраст до 5 години. За автомобили над 5 год. се предвижда таксата да бъде увеличена. Тези изменения важат и за хибридните автомобили. Предлага се до 31 декември 2021 г. да не се заплаща продуктова такса за електромобилите, след което ще се заплаща регламентираната до сега такса от 102 лв.  Размерите на нововъведените продуктови такси за допълнителните категории (M2, M3, N2, N3 и G) са съответно 5 и 7,5 пъти по-високи спрямо тези на МПС от категории M1 и N1. Размерите са изчислени като е взет предвид средния брой и среднопретегленото тегло на МПС от допълнителните категории и съотношението на теглото спрямо това на автомобилите от категории M1 и N1.  Продуктовите такси за продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци не се събират от административните органи във връзка с регулирането и контрола на стопанската дейност. По тази причина не е приложим чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.  С проекта на постановление се продължава политиката на МОСВ за стимулиране употребата на автомобили, които водят до много по-ниски нива на замърсяване и отделяне на вредни емисии в атмосферата. По този начин ще се увеличи разликата в размерите на таксите за новите и почти новите автомобили и тези, които са по-стари и с по-високи нива на замърсяване, както и ще се поощри употребата на нови автомобили, съдържащи по-малко опасни вещества и отделящи по-малко вредни емисии. | |
| 5. Негативни въздействия:  *Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни*  **Вариант 1: Без действие**  **Икономически негативни въздействия:**  Продадените масла на ДАДРВЗ ще продължи да се считат за пуснати на пазара и за тях ще се начислява продуктова такса, която се включва в цената им. Това ще се отрази на лицата, които пускат на пазара масла.  Продуктовата такса за новите МПС ще е по-висока, което ще даде отражение върху лицата, които пускат на пазара нови МПС и тези, които ги закупуват.  **Социални негативни въздействия:**  Не са идентифицирани.  **Екологични негативни въздействия:**  Липсата на възможности за разширяване на системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки ще доведе до недостатъчни количества събрани отпадъци от опаковки, които да бъдат рециклирани. Съответно те ще продължат да попадат в смесените битови отпадъци и да бъдат депонирани, което води до възможно най-голям негативен екологичен отпечатък.  Ще доведе до неефективност на системите за разделно събиране и невъзможност за увеличаване на количествата рециклирани отпадъци, което ще се отрази върху изпълнението на задълженията на лицата, които пускат на пазара опаковани стоки и организациите по оползотворяване на отпадъци от опаковки.  Замърсяване на атмосферния въздух в градска среда, поради застарелия автомобилен парк в страната.  Неекологосъобразно управление на ИУМПС от категории M2, M3, N2, N3 и G.  **Други:**  Количеството на пуснатите на пазара масла ще продължи да бъде завишено, а от там и целта по оползотворяване на отработените масла, при което ще има затруднение или невъзможност на изпълнението на целта от лица, които пускат на пазара масла и организациите по оползотворяване, които изпълняват техните задължения.  При неувеличаване на обхванатото население от системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки и неповишаване на качеството на събрания отпадък се поставя под въпрос обезпечаването на необходимите инвестиции и се излага на риск изпълнението на целите за рециклиране и оползотворяване от лицата, които пускат на пазара опаковани стоки и организациите по оползотворяване на отпадъци от опаковки, изпълняващи техните задължения.  В случая този вариант е оценен като неефективен.  **Вариант 2: Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове**  **Икономически негативни въздействия:**  Въвеждат се продуктови такси за МПС от категории M2, M3, N2, N3 и G, които се използват от бизнеса. Това ще въздейства върху лицата, които пускат на пазара МПС от тези категории, както и лицата, които ги закупуват.  **Социални негативни въздействия:**  Продуктовата такса за леки автомобили с възраст над 5 години се увеличава. Ще въздейства върху лицата, които пускат на пазара МПС с възраст над 5 години и лицата, които ги закупуват.  **Екологични негативни въздействия**:  Не са идентифицирани.  **Други:**  Не са идентифицирани. | |
| 6. Положителни въздействия:  *Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значими потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.*  **Вариант 1: Без действие**  **Икономически положителни въздействия:**  Не са идентифицирани.  **Социални положителни въздействия:**  Не са идентифицирани.  **Екологични положителни въздействия:**  Не са идентифицирани.  **Други:**  Не са идентифицирани.  **Вариант 2: Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове**  **Икономически положителни въздействия:**  Не са идентифицирани.  **Социални положителни въздействия:**  Няма да се начислява продуктова такса на маслата, които се продават на ДАДРВЗ, поради това, че те няма да се считат за пуснати на пазара, а от там цената, на която ДАДРВЗ ще закупува масла ще се намали.  Намалява се продуктовата такса за новите леки автомобили. Ще се отрази положително върху лицата, които закупуват нови леки автомобили.  **Екологични положителни въздействия:**  Ще нарасне делът и качеството на рециклираните отпадъци от опаковки и ще се предотврати тяхното депониране. Това ще се отрази върху изпълнението на целите по рециклиране на лицата, които пускат на пазара опаковани стоки и организациите по оползотворяване на отпадъци от опаковки, изпълняващи техните задължения. Ще нарасне делът на рециклируеми материали, добити от разкомплектоването на ИУМПС от категории M2, M3, N2, N3 и G.  Екологосъобразно управление на ИУМПС от категории M2, M3, N2, N3 и G.  Намаляване на замърсяването на атмосферния въздух в градска среда.  **Други**:  С приемането на ПМС за изменение и допълнение на актове ще се постигне:   * съответствие между нормативните разпоредби за банковите гаранции и тези в ЗУО; * предотвратяване на завишаването на целта по оползотворяване на отработени масла чрез определянето на реалното количество пуснати на пазара масла; * облекчаване на пазара на гранулат или прах, получен от ИУГ при спазване на критериите за край на отпадъка на излезли от употреба гуми; * увеличаване броя на обхванатото население от системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки, повишаване на качеството на разделно събрания отпадък и финансово обезпечаване на изпълнението на повишените законодателни изисквания чрез въвеждане на минимални разходи, по видове материали. | |
| 7. Потенциални рискове:  *Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.*  Не са идентифицирани рискове от приемането на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове. | |
| 8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:   Ще се повиши  Ще се намали  Х Няма ефект  Въведените промени в отделните нормативни актове, които се предлага да бъдат изменени и допълнени не водят до въвеждане на административна тежест за физически или юридически лица.  8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?  Не се създават нови регулаторни режими и не се засягат съществуващи регулаторни режими. | |
| 9. Създават ли се нови регистри?  Не  Когато отговорът е "да", посочете колко и кои са те | |
| 10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?  Х Актът засяга пряко МСП   Актът не засяга МСП   Няма ефект  Проектът на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове засяга МСП, доколкото те попадат в обхвата на заинтересованите страни по т. 3 от настоящата оценка. | |
| 11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?   Да  Х Не | |
| 12. Обществени консултации:  *Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.*  Проектът на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове ще бъде публикуван за обществени консултации за 30 дни на интернет страницата на МОСВ и на Портала за обществени консултации. | |
| 13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?  *Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).*   Да  Х Не | |
| 14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:  Име и длъжност: директор на дирекция „Управление на отпадъците и опазване на почвите“  Дата:  Подпис: | |