# С П Р А В К А

**с предложения от обществен достъп по Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Предложения от:** | **Предложение** | Приема предложението | Не приема предложението/Мотиви |
| 1 | **инж. Валентин Динев** | Глупаво и нелогично е да се слага екотакса само според възрастта на автомобила. Имам Мицубиши на 32 години, но го карам почти само на газ! Сигурен съм , че замърсява по-малко от някой "Баварец" на бензин от 2010г! При толкова много пунктове за ГТП не е трудно да се вписва в бланката за ГТП колко замърсява даден автомобил и екотаксата да зависи от действителното замърсяване, а не от възрастта на автомобила!!! Ако един автомобил на 40г кара на метан, повече ли ще замърсява от 5 годишен бензинов?! Имам чувството, че държавата ни става лоби на атомобилопроизводителите! Почти 100% от старите автомобили които караме са на газ или метан!!! Защо не си направите труда да измервате замърсяването от всеки конкретен автомобил, вместо да слагате ЕКО такса. На практика Вие не слагате Екотакса, а въвеждате данък "СТАР АВТОМОБИЛ"!!  И като сте толкова загрижени за околната среда, защо не изкупите стария ми автомобил на половината от цената на нов?! Останалите пари аз ще ги дам! Защо държавата не поеме своя дял от борбата със замърсяванията, а само товари гражданите с такси?!  Мислите ли, че не искаме да караме нови автомобили?!Когато доходите ни станат адекватни и съпоставими с доходите в "белите" държави, ние сами ще сменим старите си автомобили. |  | Не се приема. По смисъла на законодателството за управление на отпадъци, продуктовата такса е задължение, което се определя по размер и длъжник в зависимост от различни хипотези, за да бъде в тежест на лице, което е замърсител или е поело задължение към държавата да предприеме мерки за предотвратяване настъпването на замърсяване. Продуктовите такси за моторните превозни средства са съобразени с въздействието им върху околната среда като отпадъци и източници на емисии.  Продуктовата такса не е данък, тъй като се заплаща еднократно, а не ежегодно. |
| 2 | **Българска асоциация по рециклиране** | 1. Предложения по § 1 (относно Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства). Предлагаме в Наредбата да се направят следните изменения и допълнения: 2. В чл. 12, ал. 1 се правят следните допълнения:   а) В ал. 1 се създава нова т. 10:  „10. мерки за изграждане на системата за събиране, повторно използване, оползотворяване и рециклиране на ИУМПС, които включват:  а) описание на системата за разделно събиране на ИУМПС и план за разширяването й;  б) описание на системата за предварително третиране на ИУМПС, която включва най-малко една шредерна инсталация за ИУМПС, чийто оператор притежава разрешение по чл. 35, ал. 1, т. 2 ЗУО,  в) план за осигуряване на нови площадки и съоръжения;  г) описание на дейностите за повторно използване, оползотворяване и рециклиране на ИУМПС, в т.ч. и дейностите с код R 5 за рециклиране на стъкло от ИУМПС, и план за разширяването им.“  б) Създава се нова ал. 6:  „(6) Към програмата по ал. 1, организацията представя сключени договори с лица по чл. 17, осигуряващи спазването на изискванията по ал. 1, т. 10.“  Мотиви:  Въвежда се изискване програмите на организациите по оползотворяване да включват описание на извършваните дейности, с оглед осигуряване на изпълнение на заложените нормативни цели, при спазване на екологични изисквания, както и да представят доказателства за поети ангажименти, чрез представяне на договор с лица, притежаващи съответните документи. | **Приема се частично.** Отразено в текста.  Не се приема условието за притежаване единствено на комплексно разрешително за шредерна инсталация по чл. 35, ал. 1, т. 2 от ЗУО, тъй като е ограничаващо и противоречи на глава седма, раздел II и приложение №4 от Закона за опазване на околната среда.  **Приема се.**  Отразено в текста. |  |
| 1. Създава се нов чл. 12а:   „Чл. 12а. Договорите по чл. 81, ал. 4, т. 4 ЗУО уреждат най-малко:   1. количествата ИУМПС, които следва да бъдат шредирани и третирани съгласно програмата по чл. 12; 2. мерки за осигуряване на капацитет за третиране, включително шредиране на количествата ИУМПС, посочени в програмата.“   Мотиви:  Въвежда се минимално съдържание на договорите за третиране на отпадъците, с оглед стриктно изпълнение на задълженията за третиране на ИУМПС, както и в подкрепа на описанията в представената програма. | **Приема се.**  Отразено в текста. |  |
| 1. В чл. 15 се правят следните допълнения: а) В ал. 1 се създава нова т. 7:   „7. мерки за изграждане на системата за събиране, повторно използване, оползотворяване и рециклиране на ИУМПС, които включват:  а) описание на системата за разделно събиране на ИУМПС и план за разширяването й;  б) описание на системата за предварително третиране на ИУМПС, която включва шредерна инсталация за шредиране на ИУМПС, чийто оператор притежава разрешение по чл. 35, ал. 1, т. 2 ЗУО, и план за осигуряване включването на нови площадки и съоръжения в системата;  в) описание на системата за повторно използване, оползотворяване и рециклиране на ИУМПС, която включва дейности с код R 5 за рециклиране на стъкло от ИУМПС, и план за разширяването й.“  б) Създава се нова ал. 6:„(6) Към програмата по ал. 1 се представят и договорите с лица по чл. 17, осигуряващи спазването на изискването по ал. 1, т. 7 и по чл. 15а.“  Мотиви:  Въвежда се изискване програмите на организациите по оползотворяване да включват описание на извършваните дейности, с оглед осигуряване на изпълнение на заложените нормативни цели, при спазване на екологични изисквания, както и да представят доказателства за поети ангажименти, чрез представяне на договор с лица, притежаващи съответните документи. | **Приема се частично.** Отразено в текста.  Не се приема условието за притежаване единствено на комплексно разрешително за шредерна инсталация по чл. 35, ал. 1, т. 2 от ЗУО, тъй като е ограничаващо и противоречи на глава седма, раздел II и приложение №4 от Закона за опазване на околната среда..  **Приема се.**  Отразено в текста. |  |
| 1. Създава се нов чл. 15а:   „Чл. 15а. Договорите по чл. 81, ал. 4, т. 4 ЗУО уреждат задълженията, посочени в чл. 12а.“  Мотиви:  Въвежда се минимално съдържание на договорите за третиране на отпадъците, с оглед стриктно изпълнение на задълженията за третиране на ИУМПС, както и в подкрепа на описанията в представената програма. | **Приема се.**  Отразено в текста. |  |
| 1. В чл. 17 се правят следните изменения и допълнения:   а) Досегашният текст на чл. 17, става ал. 1.  б) Създават се ал. 2 и 3 както следва:  „(2) Лицата по ал. 1, извършващи дейности по третиране, обозначено с код R 12 на ИУМПС въвеждат и поддържат система за управление на качеството по стандарт БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005.  (3) Операторите на центрове за разкомплектуване на ИУМПС доказват, че разполагат със собствена или наета шредерна инсталация по смисъла на § 1, т. 26 от допълнителните разпоредби (ДР), или сключват договор за предаване на ИУМПС, получени от разкомплектоване на оператор, с разрешение по чл. 35 ЗУО за дейности по шредиране на ИУМПС.“  Мотиви:  Въвеждат се изисквания, които гарантират спазването на правила и стандарти, в т.ч. и стандарти, които са свързани с опазване на околната среда. Във връзка с провеждането на периодични шредерни кампании, е необходимо и въвеждането на ал. 3. Уреждат се нормативно дейностите по шредиране на ИУМПС, чрез които се осигуряват количествата третирани ИУМПС. | **Приема се.** Отразено в текста.  **Приема се по принцип.**  Отразено в текста като ал. 2. | **Не се приема.** Сертифицирането на системи за управление на качеството и на системи по опазване на околната среда е доброволно. Задължителното им прилагане ще оскъпи дейността на фирмите, които разкомплектоват, съответно и постигането на националните цели. Същевременно сертифицирането по тези системи само по себе си не гарантира прилагането на екологосъобразно третиране. |
| 1. Създава се чл. 25а:   „Чл. 25а. Лицата, извършващи дейности по разглобяване на употребявани автомобилни компоненти или на цели автомобили с цел получаване на части, детайли и вещества за последващото им съхранение и/или продажба, са длъжни да осигурят на всяка площадка 24-часово видеонаблюдение в едномесечен срок от получаване на разрешението или неговото допълнение с нова/и площадки и да съхраняват записите в продължение на една година.“  Мотиви: Разпоредбата предвижда мерки свързани с превенция на злоупотреби, както и за приравняване на дейността с мерките по видеонаблюдение, въведени за подобни отпадъци (ОЧЦМ). |  | Не се приема. Предложената разпоредба е въведена, като чл. 25б с ПМС№ 91 от 29.05.2018 г. за изменение и допълнение на нормативни актове (обн., ДВ., бр. 47 от 05.06.2018 г.) |
| 1. В параграф 1 от допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:   Точка 26 се изменя така:  26. „Шредерна инсталация за ИУМПС“ е съоръжение за разкъсване на парчета или за раздробяване на ИУМПС, включително чрез използване на система за сепарация, с цел получаване на отпадъци, подходящи за оползотворяване или за директна повторна употреба.  Б) Създават се точки 27 и 28:  „27. „Шредиране“ е дейност по третиране на отпадъци от ИУМПС, извършвана в шредерна инсталация по т. 26.  28. "Най-добри налични техники (НДНТ)" са техники по смисъла на § 1, т. 42 от ДР на Закона за опазване на околната среда.“  Мотиви:  Въвеждат се определения, с цел прецизно определяне на дейностите по шредиране, най-добри налични техники, и шредерна инсталация за ИУМПС. | **Приема се частично**.  Отразено в текста.  Отразено в текста. | Не се приема.На европейско ниво са разработени документи за прилагане на НДНТ за дейности, които са в обхвата на приложение № 4 от ЗООС.Не е налична информация, съответно референтен документ на национално или европейско ниво за най-добри налични техники за отделяне на течности. |
| 1. Приложение № 2 към чл. 8, ал. 4 се изменя така:   „Приложение 2 към чл. 8, ал. 4  Изчисляване на количеството ИУМПС, необходимо за изпълнение на целите по чл. 8, ал. 2, т. 1 и 2 за съответната година  Количеството ИУМПС, необходимо за изпълнение на целите по чл. 8, ал. 2, т. 1 и 2 за съответната година, се изчислява по формулата:  „КР= ПП ооп/инд. х Кгод. X 0,65  където:  КР е количеството ИУМПС (брой), необходимо за изпълнение на целите по чл. 8 от организацията по оползотворяване или лицето, което изпълнява задълженията си индивидуално за съответната година;  ПП ооп/инд. - МПС (брой), са пуснати на пазара за текущата година от членовете на съответната организация по оползотворяване на ИУМПС или от съответното лице, което изпълнява задълженията си индивидуално;  Кгод. - коефициент за текущата година, определен като съотношение по следната формула:  КГОД=ПР10/ПП10  където:  \*ПР10 е средноаритметично на приетите на площадки за събиране и съхраняване и в центрове за разкомплектуване ИУМПС (брой) на територията на страната през предходните 10 календарни години;  \*ПП10 е средноаритметично на пуснатите на пазара МПС (брой) през предходните 10 календарни години;   * стойностите на ПР10 и ПП10 и Кгод. се определят ежегодно от изпълнителния директор на ИАОС и се публикуват на интернет страницата на ИАОС до 15 април на текущата година.“   Мотиви:  При анализ на прогнозираните количествата ИУМПС, които предстои да се образуват през следващите 2-3 години, се обосновава извод, че бройката им ще бележи тенденция към намаляване. Очакванията са за спад до 50% в бройката на ИУМПС в страната, което налага въвеждане на промени по формулата за изчислява на целите по чл. 8 от Наредбата. Анализът на данните сочи, че за последните 5 години са изведени от употреба значително количество от автомобилите с най-висока възраст/над 20 години и между 15-20 години/. По данни на СБА и КАТ1 през 2016г., тези автомобили са намалели с около половин милион броя. В същото време по-новите автомобили по данни на операторите и на митническите органи в страната, системно не постъпват в центровете за разкомплектоване, тъй като се използват за износ за страни от третия свят /поради завишеното пазарно търсене/ или се насочват към центрове за повторна употреба, т.е. не постъпват цялостно оползотворяване за целите на Наредбата за ИУМПС. Прогнозите за продължаващото обновяване на автомобилен парк на страната, се основават още и на броя, възрастовата структура на населението, повишения жизнен стандарт на хората в градовете, както и на нивото на повишено търсене на нови автомобили и на такива на възраст до 10 години.  След промените в НАРЕДБА № 1-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, пускане в движение и спиране от движение на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства (Загл. изм. и доп. - ДВ, бр. 105 от 2002 г., изм., бр. 67 от 2012 г.), които се въведоха с ДВ, бр. 62 от 01.08.2017 г., сред основанията за прекратяване на регистрацията, са случаи, при които автомобилът не постъпва в центрове за разкомплектоване, а остава на разположение на собственика, /например при неплатена застраховка „ГО“, отнето свидетелство за регистрация и табелите с регистрационен номер и др./, което прави ненадеждна информацията от регистрите на КАТ за прогнозиране на действителната бройка снети от отчет МПС, поради това, че болшинството от тях след снемане от отчет, не постъпват на площадки за събиране и в центрове за разкомплектоване на ИУМПС, съответно не се отчитат за целите на оползотворяването по наредбата.  Предвид предприетите законодателни мерки за намаляване на данък „превозно средство“ за автомобилите с катализатори, и за колите с евростандарти, което поощрява закупуването на нови автомобили, това също обосновава очаквания за повишаване търсенето на нови МПС и на такива на възраст до 5 -10 години, които не се очаква да излязат от употреба в близките 10 години. Горепосочените фактори, придружени от поетапното намаляване възрастта на автопарка, обуславят бъдещите прогнози за намаляване количествата на излезлите от употреба МПС и мотивират предлаганата промяна.  Наличието на статистически данни за последните 10 години относно приетите ИУМПС и пуснатите на пазара МПС, дава основание за корекция в показателите \*ПР10 и \*ПП10, които участват във формулата за определяне на коефициента Кгод. за текущата година, с цел по-голяма обективност на данните. | **Приема се.**  Отразено в текста. |  |
| 1. Създава се ново приложение 2а към чл. 8, ал. 2, т. 3-5:   „Приложение 2а към чл. 8, ал. 5  Изчисляване на количеството ИУМПС, необходимо за изпълнение на целите по чл. 8, ал. 2, т. 3 - 5 за съответната година  Количеството ИУМПС, необходимо за изпълнение на целите по чл. 8, ал. 2, т. 3 - 5 за съответната година, се изчислява по формулата:  КР = ПП ооп/ инд. X 0,25  където:  КР е количеството ИУМПС (брой), необходимо за изпълнение на целите по чл. 8, ал. 2, т. 3 - 5 от организацията по оползотворяване или лицето, което изпълнява задълженията си индивидуално за съответната година;  ПП ооп/инд. - МПС (брой), пуснати на пазара за предходната\* година от членовете на съответната организация по оползотворяване на ИУМПС или от съответното лице, което изпълнява задълженията си индивидуално;   * Когато през предходната година, организация по оползотворяване или съответното лице, което изпълнява задълженията си индивидуално, не е пуснало на пазара никакви МПС (брой), при определяне на целите по чл. 8, ал. 2, т. 3 - 5, се вземат предвид количествата МПС, предвидени и съответстващи на прогнозния му пазарен дял в утвърдената програма по чл. 53, ал. 1 от ЗУО за текущата година.“   **Мотиви:**   * Поради невъзможността да се установи броя на дерегистрираните МПС през текущата година и общия брой МПС, пуснати на пазара в страната през текущата година преди изтичането на текущата година, предлагаме вариант, който предоставя възможност за коректно и навременно изчисление на броя ИУМПС, необходим за изпълнение на целите за съответната година. В преходните и заключителни разпоредби предлагаме за тези категории цели да се изпълняват и доказват, едновременно за 2018 и 2019 г., с доклади през 2020 г., поради необходимостта от техническа подготовка и предоставяне на информация. | **Приема се.**  Отразено в текста. |  |
| 1. В т. I на Приложение № 3 към чл. чл. 7, т. 2 и чл. 21, ал. 1 и 2 се правят следните изменения и допълнения:   а) В т. 5 накрая на изречението се поставя запетая и се добавя текста „според най-добрите налични техники (НДНТ). “  б) създава се т. 9:  „9. да разполагат с внедрена система за управление на качеството на дейностите с ИУМПС.“  Мотиви:  С предложенията се осигурява спазването на най-добрите налични техники (НДНТ) и внедряването на системи за управление на качеството на дейностите с ИУМПС, с оглед спазване на високи екологични норми, за целите на опазване на околната среда и човешкото здраве. |  | Не се приема.На европейско ниво са разработени документи за прилагане на НДНТ за дейности, които са в обхвата на приложение № 4 от ЗООС.Не е налична информация, съответно референтен документ на национално или европейско ниво за най-добри налични техники за отделяне на течности.Задължителното внедряване на системи за управление на качеството е ограничаващо и би оскъпило дейностите по разкомплектоване на ИУМПС. Същевременно системата за управление на качеството не гарантира сама по себе си прилагането на екологосъобразно третиране. Същевременно сертифицирането по тази система само по себе си не гарантира прилагането на екологосъобразно третиране. |
| 11. По преходните и заключителните разпоредби на проекта:  1. Създават се нови § 8 - 11 :  „§ 8. Организациите по оползотворяване на ИУМПС и лицата, изпълняващи задълженията си индивидуално представят актуализирани програми и договори, и осигуряват поддържането на система за управление на качеството по стандарт БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005, и доказват изискването за наличие на шредерна инсталация, или договор с оператор, с разрешение по чл. 35 ЗУО за дейности по шредиране на ИУМПС, като представят актуалните договори и документи в шестмесечен срок от влизане на постановлението в сила.  § 9. Лицата, извършващи дейности по разглобяване на употребявани автомобилни компоненти или на цели автомобили с цел получаване на части, детайли и вещества за последващото им съхранение и/или продажба, които притежават надлежни разрешения, осигуряват на всяка площадка 24-часово видеонаблюдение в едномесечен срок от влизане на постановлението в сила.  § 10. За отчетната 2018 г., Организациите по оползотворяване и лицата, изпълняващи задълженията си индивидуално представят доклад по чл. 34 и чл. 36, придружен с отчет по чл. 34, ал. 1 и ал. 2 за количествата ИУМПС от категориите по чл. 2, ал. 1, т. 1 в сроковете по наредбата.  § 11. В срок до 15.04.2020 г., Организациите по оползотворяване и лицата, изпълняващи задълженията си индивидуално представят общ доклад по чл. 34 и чл. 36, придружен с общ отчет по чл. 34, ал. 1 и ал. 2 за количествата ИУМПС през отчетните 2018 г. и 2019 г. относно категориите по чл. 2, ал. 1, т. 2.“  2. Досегашния параграф 8 се отменя и останалите параграфи се преномерират.  Мотиви: Необходимо е да се предвиди срок за привеждане в съответствие на задължените лица в определени срокове, като същевременно досегашен § 8 следва да бъде отменен, тъй като измененията за ИУМПС следва да влязат в сила, едновременно с останалите, тъй като са взаимообвързани с промените в Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства. | **Приема се частично.**  Не се приема в частта за системите за управление на качеството и по опазване на околната среда поради изложените по-горе мотиви.  Разпоредбата, за която се отнася §9 е въведена, като чл. 25б с ПМС№ 91 от 29.05.2018 г. за изменение и допълнение на нормативни актове (обн., ДВ., бр. 47 от 05.06.2018г.)  **Приема се по принцип.** Отразено в текста.  **Приема се по принцип.** Отразено в текста. |  |
| Предложения по § 4 (относно Наредбата за отработените масла и отпадъчните нефтопродукти). По предложените изменения, правим следните коментари:  1. Предлагаме § 4, т.4 да отпадне.  **Мотиви:** Тези отчети фигурират в ИАОС и министерството винаги може да ги изиска по служебен път. Изменението противоречи на политиката за намаляване на административната тежест, ангажира отговорност, касаеща трети лица и техни задължения, които се изпълняват по друг ред в наредба и ще представлява тежест за бизнеса. |  | Не се приема.Отчетите, представяни от лицата, извършващи дейности по оползотворяване на отработени масла, представяни в ИАОС съдържат общите количества оползотворени масла. Изискването е да се представят отчетите, попълнени за организацията по оползотворяване или за лицето, което пуска на пазара масла и изпълнява задълженията си индивидуално с цел да бъдат установени и верифицирани конкретно количествата, преработени поотделно за организацията. Прилагането им към доклада, не би представлявало тежест тъй като организацията разполага с отчетите и ги предоставя на одитора за изготвяне на доклада по чл. 59 от НОМОН. |
| 1. Предложения по § 5 (относно Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми) 2. Предлагаме § 5, т. 3 да отпадне.   Мотиви: Приемаме, че гумите могат да престанат да бъдат отпадъци, при условие че са произведени в съответствие с:   * съответния стандарт или кодекс на практика на национален орган по стандартизация или еквивалентен орган от която и да е държава от ЕИП; или * всеки съответен международен стандарт, признат за използване в която и да е държава от ЕИП; или * всеки приложим технически регламент със задължително или de facto задължително заявление за пускане на пазара или употреба в която и да е държава от ЕИП.   В този смисъл въведената глава дванадесета е излишна и представлява техническо ограничение.  В случай, че не приемете настоящото, предлагаме следните допълнителни предложения по новата глава дванадесета по тази наредба: | Параграф 5, т. 3 отпада, поради получените взаимоизключващи се предложения и необходимостта от допълнително обследване за статут „край на отпадъка“ на ИУГ, в т.ч. и при други технологични процеси, като например пиролиза. Критериите за край на отпадъка на ИУГ ще бъдат предложени при следващо изменение на Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми. | |
| 1. В чл. 64 да се добави ал. 3 със следното съдържание:   „(3) Критериите по ал. 1 и 2 се прилагат за гранулат, прах и фин прах, получени от преработка на ИУГ. Критериите за край на отпадъка за ИУГ не се прилагат в случаите, когато получените материали или вещества са изработени съгласно действащи стандарти и/или спецификация на производителите или на следващия притежател.  Мотиви: Европейската комисия подкрепя използването на всички материали или повторната употреба на отпадъците с цел създаване на кръгова икономика. С оглед на това следва да се поощрява всяко приложение на получени материали след преработка на отпадъци. Също така предложените варианти ограничават определени технологии за получаване на гранулат, които съществуват в страната и не следва да се прилагат за тези производители, които прилагат други технологии. | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. В чл. 65 да отпадне т. 4.   Мотиви: Сключването на договор за продажба на материалите, получени от преработка на ИУГ, не може да е критерий за край на отпадъка. В основния текст на чл. 65 е регламентирано, че следва да се спазват определени изисквания „при предаването от производителя на друг притежател“ на получения материал, т.е. при смяна на собствеността следва да са спазени изброените изисквания. Освен това производителя може да иска да дари получения материал, а не да го продаде. | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. Във връзка с горното предложение, препратката в чл. 67 следва да е към „чл. 65, т. 1 - 3“; 2. В чл. 67 думите „сертифицирана по ISO 9001:2015“ следва да отпаднат.   Мотиви: Системите за управление на качеството могат да бъдат различни и е ограничаващо условие да се препрати към една конкретна. | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. В чл. 68, т. 5 препратката следва да е към процедурите - „ т. 1-3“; | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. Предлагаме следната редакция на чл. 69:   „Чл. 69. Производителят създава и поддържа в рамките на системата за управление на качеството следната информация:   1. входящите партиди от отпадъци за производство на материали от преработка на ИУГ, с отбелязване дали партидата е приета; 2. всички проверки и изпитвания, проведени за спазването на изискванията на   критериите за край на отпадъка и всякакви определени стандарти (когато има такива);   1. всички материали, получени от преработка на ИУГ, напускащи мястото на производство, с данни съгласно декларацията по приложение № 5.“   Мотиви: Процедурите в рамките на системата за управление на качеството се изработват от производителя и се акредитират от орган за оценяване на съответствието. Предлагаме да отпадне изготвянето на отчет, тъй като не е дадена форма, в която да се изготвя, а всички изисквания за отчета се съдържат в изискванията към системата за управление на качеството, в която и се документират | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. По чл. 70, ал. 2 - предлагаме да отпадне, тъй като при износ на материали от ИУГ държавата по местоназначение, която не прилага европейското законодателство може да не издаде становище относно статута на материалите от ИУГ. Ясно е, че ако не получи становище, че отпадъците се признават за край на отпадъка, същите ще бъдат изнесени като отпадъци за целите на износа и транспортирането, така че не е необходимо създаването на задължение за снабдяване с документ, при условие, че справката може да бъде направена и устно и да се избегнат сложни и дълги процедури за наличие на определен документ. | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. В т. 2.3 от Раздел II на новото приложение № 4 - крайно гранулиране се изисква материалът да е чист от стомана, прах или текстил, а в таблица 4 от Раздел III, характеристиките за гранулат допускат наличие на тел, но не открита и под 5% открит текстил. В т. 2.1 от Раздел III - Визуални и магнитни проверки е регламентирано, че ако се открие каквото и да е количество стомана партидата следва да се отхвърли. Предлагаме разпоредбите да се уеднаквят, като се допуска наличие на определен процент замърсители според изискванията на потребителя. | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. В т. 2.4. от Раздел II на новото приложение № 4 - Окончателно съхраняване **–** неса ясни критериите по които са определени сроковете за съхраняване - 12 месеца и теглото - макс. 5000 т. Следва да се регламентират изключения напр. по споразумение между потребителя и производителя и др. | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. В Приложение № 5 към чл. 66 да отпадне раздела с данни за купувача - това е търговска тайна, а от друга страна декларацията се издава на купувача. | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 1. Считаме, че метода на изпитване, съгласно Приложение № 7 следва да е примерен и да се допуска анализ на размера на матерната по други методи, по стандарти или по изисквания на потребителя. Това следва да се отбележи и в т. 2.2 от Раздел III, като в т. 2.2. „след Приложение № 7“ се постави запетая и се допълни „или с други алтернативни методи, които съществуват за други приложенин или са договорени между производителя и потребителя“.   Приложението се прилага за гранулат и прах, а в същото време се казва, че то обхваща измерване на размера на частиците от под 0.5 mm до 50 mm при максимален размер на гранулата по дефиниция 10 мм. Следва да се отстрани това противоречие. Следва да отпадне и примера, който е даден за анализ на гранулат във фиг. 1  В допълнение представените методи и оборудване по Приложение № 7 поемат метода на "изравняване" на ситовия анализ и не обхващат други видове оборудване и алтернативни методи, които са налични за други приложения (В стандартите на другите държави, това е вариант и се допускат и други видове анализи и апаратури за други приложения). Това следва да бъде отразено в текста, за да не изключи други апаратури и технологии за гранулиране, които съществуват в страната, или биха могли да съществуват. Обратното би означавало техническа бариера за навлизане на нови рециклиращи мощности в страната в противоречие с европейските изисквания. | Параграф 5, т. 3 отпада. | |
| 3 | **Екобулпак АД** | По Наредбата за опаковки и отпадъци от опаковки:  1. В чл. 23, ал. 3 думата „постоянен“ се заменя с „настоящ“  Считаме, че предложеното изменение на разпоредба на чл. 23, ал. 3, няма да доведе до подобряване ефективността на системите за разделно събиране и повишаване на събираемостта на отпадъци от опаковки. Би било логично всяко лице да бъде обхванато в система в населеното място, където живее и където генерира отпадъци, т.е. по настоящ адрес. Факт е обаче, че много малко хора регистрират настоящия си адрес, поради което тази база данни отдавна не е актуална и не дава ясна представа за населението, което действително живее в дадено населено място. Настоящият адрес предполага и една по-голяма динамика в населението, живеещо в дадена община, която би създало съществени трудности при планирането и изграждането на системи за разделно събиране на отпадъци в дългосрочен план. От друга страна, официалната статистика се води по постоянен адрес, тъй като той предполага по-дълготрайна уседналост и дава по-ясна представа за населението на дадена община в дългосрочен план. В този смисъл считаме, че разпоредбата на чл. 23, ал. 3 не следва да се променя, като постоянният адрес трябва да продължи да се използва при определянето на броя на жителите в дадено населено място. |  | Не се приема.Предложената промяна е една от мерките в изпълнение на *препоръките от Доклад от Трети преглед на резултатите в областта на околната среда на България, изготвен от ООН относно промяна в системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки.* Разликата между регистрираните по постоянен и настоящ адрес е повече от 730 хил. души. Промяната в отчитането ще доведе до реално увеличаване на броя на гражданите, обхванати в системи за разделно събиране на отпадъци от опаковки. По официални данни на Националния статистически институт, реалното население на страната към 31.12.2017 г. е 7050034 души или разлика с повече от 1,3 млн. спрямо регистрираните по постоянен адрес. Спрямо това население, изчислено от НСИ се определят и всички статистически показатели на страната. |
|  |  | 2. Текстът на чл. 33 става ал. 1 и се създава ал. 2: „(2) Общината подписва договор само с една организация по оползотворяване. Изключение правят общините с районно деление. “Считаме, че предложената нова алинея на чл. 33, не може да бъде приета, защото противоречи на ЗУО. Съгласно чл. 20, ал. 3 от ЗУО кметовете на общини с районно деление могат да сключат договори с лицата по ал. 1, т. 1 и 2 за всеки район поотделно. Т.е. законът допуска с оглед спецификата на дадена община да бъде сключен един договор или да бъдат сключени няколко договора в различни комбинации, вкл. договор с организация по оползотворяване и с лице, което притежава разрешение по чл. 35 от ЗУО или комплексно разрешително. Разпоредбата на чл. 20, ал. 3 обаче не съдържа императивна забрана, каквато съдържа предложената алинея 2 на чл. 33 от Наредбата. Съгласно правната доктрина подзаконовите нормативни актове доразвиват и детайлизират законовата уредба на съответните обществени отношения, но не мога допълнително да ограничават права или да създават нови задължения. А в конкретния случай предложеният текст ограничава правата на кметовете на общини като въвежда императивна забрана. В този смисъл считаме, че предложената нова алинея 2 на чл. 33 противоречи на ЗУО.  Освен това следва да се отбележи, че в дадена община може да има много населени места. В този смисъл предложението дадена община да сключи договор само с една организация по оползотворяване е законово и практически необосновано и допълнително ще затрудни кметовете при изпълнение на задълженията им за разделно събиране на отпадъци от опаковки. Второто изречение на предложената ал. 2 е лишено от всякакъв смисъл, тъй като няма общини с районно деление. Районно деление имат само населените места. |  | **Не се приема** с изключение в частта относно районно деление на населените места, а не на общини.  Предложената нова ал. 2 към чл. 33 от Наредбата за опаковките и отпадъците от опаковки (НООО) не противоречи на ЗУО. Чл. 20 се отнася до договорите в изпълнение на ангажимента на кмета по чл. 19, ал. 3, т. 6 от ЗУО за разделно събиране на битови отпадъци и не регулира изисквания към сключването на договори за разделно събиране на който и да е от потоците масово разпространени отпадъци. Разделното събиране на масово разпротранени отпадъци се регулира със съответните наредби по чл. 13 от ЗУО..  Разпоредбите както на чл. 20, ал. 1 от ЗУО, така и на чл. 26, ал. 1 и ал. 4 от НООО предпоставят хипотезата за сключване на договор или с организация по оползотворяване или с друго лице, което има разрешение за дейности с отпадъци. В този смисъл формата за множествено число за договори е приложена, за да изброи и изчерпи различните възможности, които предлага разпоредбата, но не е императивна норма, която задължава кметовете да сключват повече от един договор. В този смисъл въвеждането на нова алинея на чл. 33 от НООО не създава противоречие с общите положения, дефинирани в разпоредбите на чл. 26, ал. 1 и ал. 4 от НООО.  На следващо място, досегашният текст на чл. 33 от НООО гласи: „Организацията по оползотворяване представя на съответната община предложение за подписване на договора по чл. 26, ал. 1, т. 1“. Посоченият текст предпоставя сключването на един договор с организация по оползотворяване. В този смисъл предвидената нова разпоредба на чл. 33, ал. 2 въвежда уточнение по отношение на разпоредбите на чл. 26, ал. 1 и ал. 4 от НООО и не създава ново ограничение. |
| 4 | **Сдружение „Синята планета“** | Във връзка с обществено обсъждане на Проект на постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците, изразяваме нашата подкрепа за: Новите материали, които се използват за производството на МПС (като например увеличено количество пластмаса за сметка на метала, който се съдържа в тях), налага търсенето на нови и скъпи методи за тяхното рециклиране и в този смисъл подкрепяме увеличаването на действащите към момента продуктови такси за МПС, за които е необходимо да се осигури ресурс за екологосъобразно третиране, в изпълнението на заложените директивни цели.  Поради по-големия си размер и тегло, категориите МПС: M2, M3, N2, N3 и G. се явяват и значително по-големи замърсители в сравнение с един автомобил, който е предмет на заплащане на продуктова такса и е необходимо уеднаквяване на режима за тези категории автомобили. Приветстваме въвеждането на тези категории и в приложното поле на Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства, и в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, с цел избягване на нерегламентирано третиране, предвид голямото количество опасни отпадъци, които се намират в тях. Обемът на опасните отпадъците, които се съдържат в тежкотоварните автомобили - /с допустима максимална маса над 3,5 т./ - е няколко пъти по-голям от този на автомобил от т.нар. лека категория - напр. категория Ml, която в момента фигурира в нормативната уредба, и за която се дължат продуктови такси за екологосъобразно оползотворяване и рециклиране.  В допълнение, подкрепяме и следните предложения на Българска асоциация по рециклиране, разпространени до нас от Асоциацията:  1. Въвеждане на изискване всички оператори с код R 12 за ИУМПС да се сертифицират със стандарти БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005. Въвеждане на изискване към площадките на тези оператори, да са налице подходящи съоръжения за източване на всички течности, съдържащи се в ИУМПС, според най-добрите налични техники, както и да разполагат с внедрена система за управление на качеството на дейностите с ИУМПС.  Стандартите унифицират дейностите и подходите на компаниите, и стандартите в сферата на околната среда, какъвто е стандарт ISO 14001 създават предпоставки за уеднаквено спазване на правилата по отношение опазването на околната среда. Чрез въвеждането на стандарти в законодателството, ще се увеличи доверието във вторичните суровини и в рециклираните материали и ще се подпомогне пазарът, като такава е практиката и в много други държави, като напр. Холандия и Франция. Стандартите са стъпка към хармонизирани правила относно извършването на дейности с опасни отпадъци, каквито са излезлите от употреба моторни превозни средства. Прилагането на най-добрите налични техники осигуряват максимално екологосъобразното извършване на съответните дейности.  2. Въвеждане на изискване всеки оператор, който извършва дейност по разкомплектоване на ИУМПС да има собствено или наето съоръжение за шредиране на ИУМПС, а когато няма да представи договор с лице, което има такова разрешение за шредиране и да предава отпадъците от ИУМПС на това лице.  Естественият процес на рециклиране на ИУМПС включва етап на шредиране, поради което следва да бъде предвидена и такава разпоредба в Наредбата. Това гарантира потока на предаване на отпадъка, който се образува в тези центрове и съответно последващото изпълнение на цели за оползотворяване, в т.ч. и рециклиране.  3. Въвеждане на изискване колективните и индивидуалните системи за ИУМПС да представят договори поне с 1 оператор на шредерна инсталация, притежаваща комплексно разрешение.  В шредерните кампании, които се изисква да се провеждат съгласно нормативната уредба, следва да фигурира поне един подизпълнител на тези системи. Така се гарантира, че съответната система ще прилага и строгите изисквания, които са въведени по отношение на този вид оператори, притежаващи комплексно разрешително. | **Липсва ново предложение. Становището е в подкрепа на вече разгледани по-горе предложения от Българска асоциация по рециклиране.** |  |
| 5 | **„ЕКОМЕДИАНА-2010” АД** | В § 5. от проекта на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците да се добави нова точка със следния текст:  „ В чл. 8 се правят следните изменения и допълнения:  Алинея 2 се изменя така:  „(2) (В сила от 1.01.2013 г. - ДВ, бр. 73 от 2012) Целите по ал. 1, т. 2 се считат за постигнати при доказано изпълнение на критериите за край на отпадъка на ИУГ. съгласно глава дванадесета от настоящата наредба. Целите но ал. 1, т. 2 се постигат поетапно съгласно сроковете по § 2 от преходните и заключителните разпоредби (ПЗР)”  Считаме, че приемането на критериите за край на отпадъка на ИУГ и тяхното обвързване с изпълнението на целите за рециклиране на ИУГ:  - ше насърчи висококачественото рециклиране на вторични суровини:  - ще осигури високо ниво на защита на околната среда и човешкото здраве;  - ше осигури сигурност за инвестиционните решения при оползотворяване на ИУГ;  - ще намалят административните тежести при спазване на нормите за отпадъците:  - ще подпомогне функционирането на пазара на продукти от рециклиране на ИУГ чрез хармонизиране на процедурите на европейско ниво. | Параграф 5, т. 3 отпада, поради получените взаимоизключващи се предложения и необходимостта от допълнително обследване за статут „край на отпадъка“ на ИУГ, в т.ч. и при други технологични процеси, като например пиролиза. Критериите за край на отпадъка на ИУГ ще бъдат предложени при следващо изменение на Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми. | |
| 6 | **Съюз на международните превозвачи** | По своя предмет на правно регулиране предлаганите изменения в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, безспорно рефлектират върху целите и предмета на дейност на сдружението и могат да засегнат законните им интереси, като средство за защита на правата и законните интереси на превозвачите на товари.  След изготвения анализ за съответствието на законодателното предложение с правото на Европейския съюз и за съответствие с изискванията в националното законодателство на Република България Съюзът на международните превозвачи установи:  1. Противоречие с Конституцията на Република България и действащото национално законодателство.  1.1. Публикуваният Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците и в частност на Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, приета с Постановление № 76 на Министерския съвет от 2016 г. (Обн., ДВ, бр. 30 от 2016 г.) противоречи на чл. 60 от Конституцията на България, съгласно който "Гражданите са длъжни да плащат данъци и такси, установени със закон, съобразно техните доходи и имущество. (2) Данъчни облекчения и утежнения могат да се установяват само със закон."  Конституционният съд (КС) е създал еднопосочна и трайна практика по тълкуването на чл. 60 от Конституцията на Република България. Съгласно нея "Държавните такси са финансово плащане със задължителен характер, което се налага едностранно от държавата. Те са вид публични вземания, които формират приходи в бюджета. Законодателят изисква основанието за събиране на таксата и нейният размер да се посочват от закон." (така Решение № 13, София, 31 юли 2014 г., конституционно дело № 1/2014 г., (Обн., ДВ, бр. 65 от 06.08.2014 г.). Законът за управление на отпадъците не вменява задължение и не посочва еднозначно лицата, които придобиват за лична употреба моторни превозни средства (МПС) в резултат на въвеждане на МПС на територията на страната от друга държава - членка на Европейския съюз (ЕС), или внасяне на МПС от държава извън ЕС, като лица, които са задължени да заплащат продуктовата такса по чл. 59 ЗУО. Въпреки това, тези лица (които придобиват моторни превозни средства) за първи път се определят като носители на публичноправно задължение да заплатят продуктова такса с Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.  Следователно Наредба определя основанието на таксата в нарушение на чл. 60 от Конституцията на Република България. Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса не отговаря на конституционното изискване за законова определеност на данъците и таксите, поради което в тази и част е изцяло неконституционо съобразна и трябва да бъде отменена.  Съгласно чл.15 ал.1 от ЗНА "Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен."  1.2. Въвеждането с подзаконов нормативен акт на нови обекти на облагане с такса, както и новн задължени субекти е недопустимо.  С предложението за промяна на наредбата се въвеждат нови категории МПС, за които се заплаща продуктова такса. С предложението се предвижда продуктова такса да се заплаща и за МПС от категории M2,M3, N2,N3 и G. Тези категории МПС не са за лична употреба, а са основно МПС, които служат за превоз на пътници и товари. Да се вменява задължение на членовете на нашето сдружение за заплащането на държавна такса, което до този момент те не са имали, само чрез промяна на наредба, е незаконосъобразно.  1.3. С предложения проект се завишава размерът на продуктовата такса, като липсва каквато и да е обосновка за това увеличение, поради което възниква основателно съмнение, че нейния размер е определен самоцелно.  От въвеждането на продуктова такса за МПС-тата тя се е завишила с повече от 50%, без да е обосновано това увеличение от увеличение на разходите по утилизацията със същия процент. Съгласно Закона за държавните такси са прости и пропорционални (чл.2 ал.1 от ЗДТ). Простите такси се определят въз основа на необходимите материално-технически и административни разходи по предоставяне на услугата, (чл.2 ал.2 от ЗДТ). Липсата на обосновка за увеличение на разходите по утилизация на ИУМПС води до незаконосъобразност на проекта за постановление на МС в тази му част, защото противоречи на чл. 26 и сл. от Закона за нормативните актове.  2. Противоречие с правото на ЕС  Принципите, на които е поставена Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, конкретно в частта за автомобилите, изцяло противоречат на правото на ЕС в тази област.  2.1. Наредбата постановява, че краен платец на продуктовата такса е лицето, което придобива МПС за лична употреба. Този принцип е изразен в следните разпоредби на Наредбата:  Чл.З ал.4 гласи: "Продуктовата такса се счита за включена в продажната цена на съответния продукт".  Чл.З ал.5 гласи: "Лицата, които пускат на пазара на Република България продуктите по ал. I, могат отделно да показват на крайните потребители размера на продуктовата такса, включена в продажната цена".  Чл.5 (2) гласи:"При придобиване на МПС за лична употреба чрез въвеждането на територията на страната от друга държава - членка на ЕС, или чрез внасянето им от държава извън ЕС продуктовата такса се заплаща преди първоначалната регистрация на МПС в отдел/отдели "Пътна полиция" на Столичната дирекция на вътрешните работи или на съответната областна дирекция на Министерството на вътрешните работи."  2.1. Краен платец на продуктовата такса според Наредбата е собственикът, който е закупил автомобил от производител, вносителите от в България, или е внесъл автомобил за лично ползване.  Този принцип, възприет от Наредбата, е изцяло в противоречие с правото на Европейския съюз.  В Директива 2000/53 ЕО относно излезлите от употреба превозни средства е възприет съвсем друг принцип на финансиране на създаването на системи за събиране, третиране и възстановяване на излезлите от употреба превозни средства. Директива 2000/53 ЕО задължава държавите членки да осигурят производителите или вносителите на автомобили от трети държави на територията на ЕС да посрещат всички, или значителна част от разходите за изпълнението на тези мерки.  В този смисъл Българската държава предвиждайки, че продуктовата такса е част от цената и се заплаща от собственика при покупката на МПС, нарушава задължението си по  Директива 2000/53 ЕО да възложи този разход на собствениците и държателите на автомобилите, а на производителите.  Това води до незаконно прехвърляне на разхода за осигуряване на системи за събиране, третиране и възстановяване на излезлите от употреба превозни средства от производителите и на крайните собственици, които използват закупените МПС за свои лични цели. Следва да се отбележи, че Европейската Комисия в свое Решение от 19 юли 2016 год. наложи безпрецедентна по размер глоба на производителите на тежкотоварни автомобили за нарушение състояло се в тайно споразумение относно ценообразуването и определяне на съгласуван времеви график за прехвърляне на разходите за въвеждане на технологии за емисии и вредни газове изискани от стандартите EURO 3-6. Въпреки, че обсъжданата продуктова такса има друго предназначение, то принципът е един и същ. Екологично съобразната отговорност на производителите на автомобили е за тяхна сметка и не може да се изисква от купувачите на тежкотоварните автомобили да заплащат допълнително такава такса, било то в държавата по установяване на купувача, било то в държавата по произход на стоката.  Проблемът е изключително голям, защото с възприемането на принципно погрешна концепция по дължимостта на таксата се стига до спестяване на разходи от страна на производители, като в същия момент собствениците неоснователно заплащат значителни суми при покупката на автомобилите си.  Важно е да се отбележи, че европейската Директива изрично предвижда издаване на сертификат за унищожаване, който се издава на държателя и/или собственика, когато излязлото от употреба превозно средство се прехвърля в съоръжение за третиране (чл.5 т.З от Директивата). Съгласно чл. 5 т.5 държавите членки взаимно признават и приемат сертификатите за унищожаване, издадени в други държави-членки, като по този начин Директивата осигурява реален механизъм за осъществяване на екологичната отговорност на производителите. Механизмът прави възможно производител в Германия или Франция или вносител на автомобили от трети страни на територията на ЕС да заплати цената по утилизиране на излезлите от употреба МПС в България.  2.2. Наредбата предвижда, че продуктовата такса се заплаща преди първоначалната регистрация на МПС в отдел/отдели "Пътна полиция" на Столичната дирекция на вътрешните работи или на съответната областна дирекция на Министерството на вътрешните работи (чл.5 ал.2 от Наредбата).  Това отново противоречи на Директива 2000/53 ЕО относно излезлите от употреба превозни средства, която предвижда, че разходите, ако въобще се заплащат такива, се заплащат към момента на предаване на автомобила на разрешеното съоръжение за третиране. Това е и моментът, в който автомобилът се превръща в отпадък.  В сегашната ситуация и при сегашната правна уредба заплащането на тази продуктова такса в момента на регистрацията на автомобила е изцяло незаконно.  2.3. Въведената продуктова такса, която е за сметка на собственика на МПС-то и се заплаща при вноса на това МПС от друга държава членка в момента на неговата регистрация в България нарушава основните правила на ЕС за забрана на митата и таксите с равностоен ефект. Член 30 от Договора за функциониране на Европейския Съюз (предишен член 25 от ДЕО) постановява: "Забраняват се митата по вноса и износа и такси с равностоен ефект между държавите-членки. Тази забрана се прилага също така спрямо митата с фискален характер." Реално внос не се осъществява, когато автомобилът от Германия сменя собственика си в България, тъй като е налице свободно движение на стоки, което не може да бъде утежнявано с каквито и да е било такси.  Въведената при вноса МПС от друга страна членка на ЕС продуктова такса е в пряко противоречие с правилата на Митническия съюз на Европейския съюз. Тези разпоредби на ДФЕС имат директен ефекти и се прилагат пряко на територията на Република България, поради което се поставя въпросът въобще за правната природа на таксата и нейната дължимост.  С оглед гореизложеното моля да вземете предвид нашите съображения при по-нататъшните си действия. |  | **Не се приема.** Проектът на Постановление на Министерския съвет в частта му, с която се предвиждат изменения в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса не противоречи на Конституцията на Република България. В съответствие с изискването на чл. 60, ал. 1 от Конституцията продуктовата такса е установена със закон, а именно Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Продуктовата такса е конкретен израз на установения с чл. 3, т. 6 от ЗООС принцип за заплащане от замърсителя на причинените вреди на околната среда. Своето законово основание таксата намира и в разпоредбите на чл. 54, т. 2 и чл. 59 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО), предвиждащи задължение за заплащане на продуктова такса от лицата по чл. 14, ал. 1 от ЗУО, пускащи на пазара продукти, след чиято употреба се образуват масово разпространени отпадъци.Разпоредбите на чл. 3, т. 6 от ЗООС и чл. 59 от ЗУО следва да се разглеждат във връзка с чл. 54, т. 2 от ЗУО, възлагащ в тежест на лицата по чл. 14, ал. 1 от ЗУО разходите за третиране и транспортиране на отпадъците. Продуктовата такса се заплаща в Предприятието за управление на дейностите по опазване на околната среда (ПУДООС) към министъра на околната среда и водите. В това се изразява “отговорността” на лицата по чл. 14, ал. 1 ЗУО.От разпоредбата на чл. 58, ал. 1, т. 1 от ЗУО е видно, че процесната продуктова такса няма фискална функция, тя се заплаща на ПУДООС и няма за цел да осигурява постъпления на приходи в държавния бюджет.В съответствие с чл. 58, ал. 3 от ЗУО, средствата, от заплатени продуктови такси, се изразходват от ПУДООС за проекти и обекти за управление на отпадъци. Ето защо позоваването на практиката на Конституционния съд в случая е неоснователно.Установения с нормата на чл. 3, т. 6 от ЗООС принцип за заплащане от замърсителя на причинените вреди на околната среда важи в пълна степен и по отношение на лицата, които придобиват за лична употреба моторни превозни средства (МПС) в резултат на въвеждане на МПС на територията на страната от друга държава - членка на Европейския съюз (ЕС), или внасяне на МПС от държава извън ЕС. Основанието за заплащане на продуктовата такса е предвидено не в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, нито в Постановлението, а в закон - ЗООС и ЗУО.С измененията в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса не се въвеждат нови задължени субекти защото лицата, които пускат на пазара МПС от категории M2,M3, N2 и N3, както и всички други лица, които пускат на пазара МПС, са лица по чл. 14 от ЗУО, които пускат на пазара продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци. Съгласно чл. 54, т. 1 от ЗУО разходите за управление на отпадъците са за сметка на тези лица. Разпоредбата на чл. 59 от ЗУО на свой ред също визира лицата по чл. 14 от ЗУО. Обстоятелството, че МПС от категории M2,M3, N2 и N3 не са за лична употреба, а са основно МПС, които служат за превоз на пътници и товари, не е предвидено в закона като изключение от изискванията на чл. 54, т. 1 и чл. 59 от ЗУО.С проекта на ПМС 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, както и ще се поощри употребата на нови автомобили, съдържащи по-малко опасни вещества и отделящи по-малко вредни емисии. Следователно, водещ при обосновката за увеличаване на размера на таксата за по-дълго употребявани автомобили е принципът за заплащане от замърсителя на причинените вреди на околната среда.Обстоятелството, че лицата, придобиват МПС за лична употреба в резултат на въвеждане на МПС на територията на страната от друга държава - членка на ЕС, или внасяне на МПС от държава извън ЕС не е предвидено в закона като основание за изключване от приложното поле на принципа за заплащане на вредите, причинени на околната среда от замърсителя.Взаимното признаване и приемане на сертификатите за унищожаване, издадени в държавите членки на ЕС не гарантира обезпеченост на финансирането на разходите за управление на отпадъците.Възраженията за противоречие с правото на ЕС са неоснователни и неотносими към проекта на ПМС. С него не се предвиждат изменения в чл. 3, ал. 4 и 5 и в чл. 5, ал. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса. Продуктова такса се заплаща при пускане на пазара на Република България на продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци, определени с наредбите по чл. 13, ал. 1 от ЗУО.  Съгласно чл. 5, ал. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, при придобиване на МПС за лична употреба чрез въвеждането на територията на страната от друга държава - членка на ЕС или чрез внасянето им от държава извън ЕС продуктовата такса се заплаща преди първоначалната регистрация на МПС в отдел/и "Пътна полиция" на Столичната дирекция на вътрешните работи или на съответната областна дирекция на Министерството на вътрешните работи.  Директива 2000/53 въвежда следното задължение за държавите членки:  *Член 5*  *Събиране*  *1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки за осигуряване:*  *— икономическите оператори да създадат системи за събирането на всички излезли от употреба превозни средства и, доколкото е технически възможно, на отпадъчните използвани части, снети при ремонт,*  *— адекватната наличност на съоръжения за събиране на своята територия.*  Ноторно известен факт е, че в България множество физически лица извършват дейност по внос и продажба на МПС по занятие и изключването им от екологичната правна уредба би създало празнина в правото и възможност за заобикалянето му, през която биха внасяни количества МПС, застрашаващи изпълнението на задължението на България по горепосоченото й задължение.  Продуктовата такса не нарушава правилата на ЕС за забрана на митата и таксите с равностоен ефект, защото е израз на принципа за заплащане на вредите, причинени на околната среда от замърсителя. Този принцип е въведен със ЗООС и ЗУО в съответствие с изискванията на европейското законодателство по опазване на околната среда.  Таксата по наредбата не е аналогична и не попада под уредбата за „държавна такса“.  ЗДТ: *Чл. 1. (1) Държавните такси се събират от органите на съдебната власт, от другите държавни органи и бюджетни организации в размери, определени с тарифи, одобрени от Министерския съвет, и постъпват в държавния бюджет, освен ако със закон е предвидено друго.*  *Чл. 3. (1) (Изм. - ДВ, бр. 100 от 1996 г., изм. - ДВ, бр. 62 от 2002 г.) Държавната такса се заплаща при предявяване на искането за извършване на действието и/или при издаване на документа, за който се плаща такса, така както е указано в тарифата.*  *Чл. 4. Държавни такси се заплащат:*  *о) за искания до държавни учреждения да извършат действия и услуги и за издаване на документи и дубликати.*  ПЗР: § 2. ***Този закон не засяга таксите, събирани от*** *митниците, банките, пощите, телеграфите и телефоните* ***и държавните предприятия,******както и таксите, събирани по Закона за опазване на околната среда,*** *Закона за железопътния транспорт, Закона за пътищата, Закона за безопасно използване на ядрената енергия,* ***Закона за управление на отпадъците,*** *Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и Закона за защитените територии. Размерът на таксите, събирани от държавните предприятия, се определя по тарифи, утвърдени от Министерския съвет.*  Продуктовата такса е изключена от обхвата на ЗДТ.  Със заплащането на продуктовата такса лицата не заявяват извършване на действие или издаване на документ.  Продуктовата такса е „залог“, който съгласно действащото законодателство гарантира, че ако „лицето пускащо на пазара“ не изпълни целите за рециклиране, наложени от същото законодателство на ЕС, следва да постъпи в ПУДООС и да бъде изразходен за финансиране на дейности за опазване на околната среда.  С чл. 13 от ЗУО в РБ е въведено задължително прилагане на схеми за разширена отговорност на производителя.  Въведената разширена отговорност на производителите води до естествен пазарен механизъм, чрез който се компенсират индивидуалните физически лица. Организациите по оползотворяване са мотивирани да заплащат цена при приемане на излязло от употреба МПС на собственика му, тъй като те са стимулирани да изпълнят задължението си за постигане целта за рециклиране.  Стойността на продуктовата такса до голяма степен е аналогична на стойността, която физическото лице, което е закупило МПС получава след предаването му на дружество, което го рециклира. По този начин то възстановява стойността, която е платило при вноса, или закупуването на ново МПС в България, изпълнявайки задължението си да рециклира продукта и да опази околната среда. |
| 7 | **БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ НА СДРУЖЕНИЯТА В**  **АВТОМОБИЛНИЯ**  **ТРАНСПОРТ** | Наредбата за определяне на реда и размера за След изготвения анализ за съответствието на законодателното предложение с правото на Европейския съюз и за съответствие с изискванията в националното законодателство на Република България Българската асоциация на сдруженията в автомобилния транспорт установи:  1. Противоречие с Конституцията на Република България и действащото иационално законодателство.  1.1.Публикуваният Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците и в частност на Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, приета с Постановление № 76 на Министерския съвет от 2016 г. (Обн., ДВ, бр. 30 от 2016 г.) противоречи на чл.60 от Конституцията на България, съгласно който "Гражданите са длъжни да плащат данъци и такси, установени със закон, съобразно техните доходи и имущество. (2) Данъчни облекчения и утежнения могат да се установяват само със закон."  Конституционният съд (КС) е създал еднопосочна и трайна практика по тълкуването на чл.60 от Конституцията на Република България. Съгласно нея "Държавните такси са финансово плащане със задължителен характер, което се налага едностранно от държавата. Те са вид публични вземания, които формират приходи в бюджета. Законодателят изисква основанието за събиране на таксата и нейният размер да се посочват от закон." (така Решение № 13, София, 31 юли 2014 г., конституционно дело № 1/2014 г., (Обн., ДВ, бр. 65 от 06.08.2014 г.).Законът за управление на отпадъците не вмненява задължение и не посочва еднозначно лицата, които придобиват за лична употреба моторни превозни средства (МПС) в резултат на въвеждане на МПС на територията на страната от друга държава - членка на Европейския съюз (ЕС), или внасяне на МПС от държава извън ЕС, като лица, които са задължени да заплащат продуктовата такса по чл.59 ЗУО. Въпреки това, тези лица (които придобиват моторни превозни средства) за първи път се определят като носители на публичноправно задължение да заплатят продуктова такса с Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.  Следователно Наредба определя основанието на таксата в нарушение на чл. 60 от Конституцията на Република България. Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса не отговаря на конституционното изискване за законова определеност на данъците и таксите, поради което в тази и част е изцяло неконституционо съобразна и трябва да бъде отменена.  Съгласно чл.15 ал.1 от ЗНА "Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен."  1.2. Въвеждането с подзаконов нормативен акт на нови обекти на облагане с такса, както и новн задължени субекти е недопустимо.  С предложението за промяна на наредбата се въвеждат нови категории МПС, за които се заплаща продуктова такса. С предложението се предвижда продуктова такса да се заплаща и за МПС от категории M2,M3, N2,N3 и G. Тези категории МПС не са за лична употреба, а са основно МПС, които служат за превоз на пътници и товари. Да се вменява задължение на членовете на нашето сдружение за заплащането на държавна такса, което до този момент те не са имали, само чрез промяна на наредба, е незаконосъобразно.  1.3. С предложения проект се завишава размерът на продуктовата такса, като липсва каквато и да е обосновка за това увеличение, поради което възниква основателно съмнение, че нейния размер е определен самоцелно.  От въвеждането на продуктова такса за МПС-тата тя се е завишила с повече от 50%, без да е обосновано това увеличение от увеличение на разходите по утилизацията със същия процент. Съгласно Закона за държавните такси са прости и пропорционални (чл.2 ал.1 от ЗДТ). Простите такси се определят въз основа на необходимите материално-технически и административни разходи по предоставяне на услугата, (чл.2 ал.2 от ЗДТ). Липсата на обосновка за увеличение на разходите по утилизация на ИУМПС води до незаконосъобразност на проекта за постановление на МС в тази му част, защото противоречи на чл. 26 и сл. от Закона за нормативните актове.  2. Противоречие с правото на ЕС  Принципите, на които е поставена Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, конкретно в частта за автомобилите, изцяло противоречат на правото на ЕС в тази област.  2.1. Наредбата постановява, че краен платец на продуктовата такса е лицето, което придобива МПС за лична употреба. Този принцип е изразен в следните разпоредби на Наредбата:  Чл.З ал.4 гласи: "Продуктовата такса се счита за включена в продажната цена на съответния продукт".  Чл.З ал.5 гласи: "Лицата, които пускат на пазара на Република България продуктите по ал. I, могат отделно да показват на крайните потребители размера на продуктовата такса, включена в продажната цена".  Чл.5 (2) гласи:"При придобиване на МПС за лична употреба чрез въвеждането на територията на страната от друга държава - членка на ЕС, или чрез внасянето им от държава извън ЕС продуктовата такса се заплаща преди първоначалната регистрация на МПС в отдел/отдели "Пътна полиция" на Столичната дирекция на вътрешните работи или на съответната областна дирекция на Министерството на вътрешните работи."  2.1. Краен платец на продуктовата такса според Наредбата е собственикът, който е закупил автомобил от производител, вносителите от в България, или е внесъл автомобил за лично ползване.  Този принцип, възприет от Наредбата, е изцяло в противоречие с правото на Европейския съюз.  В Директива 2000/53 ЕО относно излезлите от употреба превозни средства е възприет съвсем друг принцип на финансиране на създаването на системи за събиране, третиране и възстановяване на излезлите от употреба превозни средства. Директива 2000/53 ЕО задължава държавите членки да осигурят производителите или вносителите на автомобили от трети държави на територията на ЕС да посрещат всички, или значителна част от разходите за изпълнението на тези мерки.  В този смисъл Българската държава предвиждайки, че продуктовата такса е част от цената и се заплаща от собственика при покупката на МПС, нарушава задължението си по  Директива 2000/53 ЕО да възложи този разход на собствениците и държателите на автомобилите, а на производителите.  Това води до незаконно прехвърляне на разхода за осигуряване на системи за събиране, третиране и възстановяване на излезлите от употреба превозни средства от производителите и на крайните собственици, които използват закупените МПС за свои лични цели. Следва да се отбележи, че Европейската Комисия в свое Решение от 19 юли 2016 год. наложи безпрецедентна по размер глоба на производителите на тежкотоварни автомобили за нарушение състояло се в тайно споразумение относно ценообразуването и определяне на съгласуван времеви график за прехвърляне на разходите за въвеждане на технологии за емисии и вредни газове изискани от стандартите EURO 3-6. Въпреки, че обсъжданата продуктова такса има друго предназначение, то принципът е един и същ. Екологично съобразната отговорност на производителите на автомобили е за тяхна сметка и не може да се изисква от купувачите на тежкотоварните автомобили да заплащат допълнително такава такса, било то в държавата по установяване на купувача, било то в държавата по произход на стоката.  Проблемът е изключително голям, защото с възприемането на принципно погрешна концепция по дължимостта на таксата се стига до спестяване на разходи от страна на производители, като в същия момент собствениците неоснователно заплащат значителни суми при покупката на автомобилите си.  Важно е да се отбележи, че европейската Директива изрично предвижда издаване на сертификат за унищожаване, който се издава на държателя и/или собственика, когато излязлото от употреба превозно средство се прехвърля в съоръжение за третиране (чл.5 т.З от Директивата). Съгласно чл. 5 т.5 държавите членки взаимно признават и приемат сертификатите за унищожаване, издадени в други държави-членки, като по този начин Директивата осигурява реален механизъм за осъществуване на екологичната отговорност на производителите. Механизмът прави възможно производител в Германия или Франция или вносител на автомобили от трети страни на територията на ЕС да заплати цената по утилизиране на излезлите от употреба МПС в България.  2.2. Наредбата предвижда, че продуктовата такса се заплаща преди първоначалната регистрация на МПС в отдел/отдели "Пътна полиция" на Столичната дирекция на вътрешните работи или на съответната областна дирекция на Министерството на вътрешните работи (чл.5 ал.2 от Наредбата).  Това отново противоречи на Директива 2000/53 ЕО относно излезлите от употреба превозни средства, която предвижда, че разходите, ако въобще се заплащат такива, се заплащат към момента на предаване на автомобила на разрешеното съоръжение за третиране. Това е и моментът, в който автомобилът се превръща в отпадък.  В сегашната ситуация и при сегашната правна уредба заплащането на тази продуктова такса в момента на регистрацията на автомобила е изцяло незаконно.  2.3. Въведената продуктова такса, която е за сметка на собственика на МПС-то и се заплаща при вноса на това МПС от друга държава членка в момента на неговата регистрация в България нарушава основните правила на ЕС за забрана на митата и таксите с равностоен ефект. Член 30 от Договора за функциониране на Европейския Съюз (предишен член 25 от ДЕО) постановява: "Забраняват се митата по вноса и износа и такси с равностоен ефект между държавите-членки. Тази забрана се прилага също така спрямо митата с фискален характер." Реално внос не се осъществява, когато автомобилът от Германия сменя собственика си в България, тъй като е налице свободно движение на стоки, което не може да бъде утежнявано с каквито и да е било такси.  Въведената при вноса МПС от друга страна членка на ЕС продуктова такса е в пряко противоречие с правилата на Митническия съюз на Европейския съюз. Тези разпоредби на ДФЕС имат директен ефекти и се прилагат пряко на територията на Република България, поради което се поставя въпросът въобще за правната природа на таксата и нейната дължимост. |  | Не се приема. Настоящето становище е идентично със становището на Съюза на международните превозвачи.Проектът на Постановление на Министерския съвет в частта му, с която се предвиждат изменения в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса не противоречи на Конституцията на Република България. В съответствие с изискването на чл. 60, ал. 1 от Конституцията продуктовата такса е установена със закон, а именно Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Продуктовата такса е конкретен израз на установения с чл. 3, т. 6 от ЗООС принцип за заплащане от замърсителя на причинените вреди на околната среда. Своето законово основание таксата намира и в разпоредбите на чл. 54, т. 2 и чл. 59 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО), предвиждащи задължение за заплащане на продуктова такса от лицата по чл. 14, ал. 1 от ЗУО, пускащи на пазара продукти, след чиято употреба се образуват масово разпространени отпадъци.Разпоредбите на чл. 3, т. 6 от ЗООС и чл. 59 от ЗУО следва да се разглеждат във връзка с чл. 54, т. 2 от ЗУО, възлагащ в тежест на лицата по чл. 14, ал. 1 от ЗУО разходите за третиране и транспортиране на отпадъците. Продуктовата такса се заплаща в Предприятието за управление на дейностите по опазване на околната среда (ПУДООС) към министъра на околната среда и водите. В това се изразява “отговорността” на лицата по чл. 14, ал. 1 ЗУО.От разпоредбата на чл. 58, ал. 1, т. 1 от ЗУО е видно, че процесната продуктова такса няма фискална функция, тя се заплаща на ПУДООС и няма за цел да осигурява постъпления на приходи в държавния бюджет.В съответствие с чл. 58, ал. 3 от ЗУО, средствата, от заплатени продуктови такси, се изразходват от ПУДООС за проекти и обекти за управление на отпадъци. Ето защо позоваването на практиката на Конституционния съд в случая е неоснователно.Установения с нормата на чл. 3, т. 6 от ЗООС принцип за заплащане от замърсителя на причинените вреди на околната среда важи в пълна степен и по отношение на лицата, които придобиват за лична употреба моторни превозни средства (МПС) в резултат на въвеждане на МПС на територията на страната от друга държава - членка на Европейския съюз (ЕС), или внасяне на МПС от държава извън ЕС. Основанието за заплащане на продуктовата такса е предвидено не в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, нито в Постановлението, а в закон - ЗООС и ЗУО.С измененията в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса не се въвеждат нови задължени субекти защото лицата, които пускат на пазара МПС от категории M2,M3, N2 и N3, както и всички други лица, които пускат на пазара МПС, са лица по чл. 14 от ЗУО, които пускат на пазара продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци. Съгласно чл. 54, т. 1 от ЗУО разходите за управление на отпадъците са за сметка на тези лица. Разпоредбата на чл. 59 от ЗУО на свой ред също визира лицата по чл. 14 от ЗУО. Обстоятелството, че МПС от категории M2,M3, N2 и N3 не са за лична употреба, а са основно МПС, които служат за превоз на пътници и товари, не е предвидено в закона като изключение от изискванията на чл. 54, т. 1 и чл. 59 от ЗУО.С проекта на ПМС 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, както и ще се поощри употребата на нови автомобили, съдържащи по-малко опасни вещества и отделящи по-малко вредни емисии. Следователно, водещ при обосновката за увеличаване на размера на таксата за по-дълго употребявани автомобили е принципът за заплащане от замърсителя на причинените вреди на околната среда.Обстоятелството, че лицата, придобиват МПС за лична употреба в резултат на въвеждане на МПС на територията на страната от друга държава - членка на ЕС, или внасяне на МПС от държава извън ЕС не е предвидено в закона като основание за изключване от приложното поле на принципа за заплащане на вредите, причинени на околната среда от замърсителя.Взаимното признаване и приемане на сертификатите за унищожаване, издадени в държавите членки на ЕС не гарантира обезпеченост на финансирането на разходите за управление на отпадъците.Възраженията за противоречие с правото на ЕС са неоснователни и неотносими към проекта на ПМС. С него не се предвиждат изменения в чл. 3, ал. 4 и 5 и в чл. 5, ал. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса. Продуктова такса се заплаща при пускане на пазара на Република България на продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци, определени с наредбите по чл. 13, ал. 1 от ЗУО.  Съгласно чл. 5, ал. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, при придобиване на МПС за лична употреба чрез въвеждането на територията на страната от друга държава - членка на ЕС или чрез внасянето им от държава извън ЕС продуктовата такса се заплаща преди първоначалната регистрация на МПС в отдел/и "Пътна полиция" на Столичната дирекция на вътрешните работи или на съответната областна дирекция на Министерството на вътрешните работи.  Директива 2000/53 въвежда следното задължение за държавите членки:  *Член 5*  *Събиране*  *1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки за осигуряване:*  *— икономическите оператори да създадат системи за събирането на всички излезли от употреба превозни средства и, доколкото е технически възможно, на отпадъчните използвани части, снети при ремонт,*  *— адекватната наличност на съоръжения за събиране на своята територия.*  Ноторно известен факт е, че в България множество физически лица извършват дейност по внос и продажба на МПС по занятие и изключването им от екологичната правна уредба би създало празнина в правото и възможност за заобикалянето му, през която биха внасяни количества МПС, застрашаващи изпълнението на задължението на България по горепосоченото й задължение.  Продуктовата такса не нарушава правилата на ЕС за забрана на митата и таксите с равностоен ефект, защото е израз на принципа за заплащане на вредите, причинени на околната среда от замърсителя. Този принцип е въведен със ЗООС и ЗУО в съответствие с изискванията на европейското законодателство по опазване на околната среда.  Таксата по наредбата не е аналогична и не попада под уредбата за „държавна такса“.  ЗДТ: *Чл. 1. (Изм. - ДВ, бр. 55 от 1991 г., изм. - ДВ, бр. 100 от 1996 г.) (1) Държавните такси се събират от органите на съдебната власт, от другите държавни органи и бюджетни организации в размери, определени с тарифи, одобрени от Министерския съвет, и постъпват в държавния бюджет, освен ако със закон е предвидено друго.*  *Чл. 3. (1) (Изм. - ДВ, бр. 100 от 1996 г., изм. - ДВ, бр. 62 от 2002 г.) Държавната такса се заплаща при предявяване на искането за извършване на действието и/или при издаване на документа, за който се плаща такса, така както е указано в тарифата.*  *Чл. 4. Държавни такси се заплащат:*  *о) (предишна буква "н" - ДВ, бр. 55 от 1991 г.) за искания до държавни учреждения да извършат действия и услуги и за издаване на документи и дубликати.*  ПЗР: § 2. ***Този закон не засяга таксите, събирани от*** *митниците, банките, пощите, телеграфите и телефоните* ***и държавните предприятия,******както и таксите, събирани по Закона за опазване на околната среда,*** *Закона за железопътния транспорт, Закона за пътищата, Закона за безопасно използване на ядрената енергия,* ***Закона за управление на отпадъците,*** *Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и Закона за защитените територии. Размерът на таксите, събирани от държавните предприятия, се определя по тарифи, утвърдени от Министерския съвет.*  Продуктовата такса е изключена от обхвата на ЗДТ.  Със заплащането на продуктовата такса лицата не заявяват извършване на действие или издаване на документ.  Продуктовата такса е „залог“, който съгласно действащото законодателство гарантира, че ако „лицето пускащо на пазара“ не изпълни целите за рециклиране, наложени от същото законодателство на ЕС, следва да постъпи в ПУДООС и да бъде изразходен за финансиране на дейности за опазване на околната среда.  С чл. 13 от ЗУО в РБ е въведено задължително прилагане на схеми за разширена отговорност на производителя.  Въведената разширена отговорност на производителите води до естествен пазарен механизъм, чрез който се компенсиратиндивидуалните физически лица. Организациите по оползотворяване са мотивирани да заплащат цена при приемане на излязло от употреба МПС на собственика му, тъй като те са стимулирани да изпълнят задължението си за постигане целта за рециклиране.  Стойността на продуктовата такса до голяма степен е аналогична на стойността, която физическото лице, което е закупило МПС получава след предаването му на дружество, което го рециклира. По този начин то възстановява стойността, която е платило при вноса, или закупуването на ново МПС в България, изпълнявайки задължението си да рециклира продукта и да опази околната среда. |
| 8 | **Булекопак АД** | 1. Относно предложението:  В чл. 9, ал. 2 се изменя така: „(2) Целта по ал. 1, т. 2, буква „а“ се постига като не повече от 20 на сто от теглото на отпадъците от опаковки от стъкло могат да бъдат рециклирани в бетонови центрове.  Считаме, че предложената разпоредба е в противоречие с принципите на икономическия ред, които са прогласени и гарантирани от Конституцията на Република България, а именно: принципът за свободна стопанска инициатива – чл. 19, ал. 1 от Конституцията, и принципът на равнопоставеност на стопанските субекти по смисъла на чл. 19, ал. 2 от Конституцията, изискващ създаването и гарантирането на еднакви правни условия на стопанска дейност на всички граждани и юридически лица.  Разпоредбата на чл. 19, ал. 2 от Конституцията не позволява правният режим по Закона за управление на отпадъците (ЗУО) на определени правни субекти – бетоновите центрове, в качеството им на лица, притежаващи разрешения за дейности с отпадъци по чл. 35 от ЗУО, съгласно които имат право да извършват дейности по рециклиране на отпадъци от стъклени опаковки, да бъде различен от правния режим по ЗУО на други правни субекти изпълняващи дейности по рециклиране на отпадъци от стъклени опаковки.  Предложената разпоредба създава различни правни условия за осъществяването на стопанска дейност в една и съща сфера – рециклирането на отпадъци от стъклени опаковки. Осъществяването на дейността в тази сфера следва да се определя единствено от императивните норми, регламентиращи дейностите с отпадъци и пазарните принципи.  В допълнение, следва да бъде отбелязано, че при технологичния процес на електронно очистване на стъклените опаковки се образува много ситна фракция стъклен пясък, за който единствената възможност е преработване чрез влагане в производството на бетон. |  | **Не се приема.**  Предложената промяна е във връзка с пакета мерки „Кръгова икономика” на Европейския съюз и съпътстващите го повишени цели за рециклиране и оползотворяване на отпадъци от опаковки, както по вид на материала, в т.ч. за стъкло, така и общо.  Промяната е въведена също и в изпълнение на приетите изменения на чл. 7, пар. 4 от Директива 94/62/ЕО, съгласно който държавите членки предприемат мерки за насърчаване на висококачествено рециклиране на отпадъците от опаковки и изпълнение на необходимите стандарти за качество за съответните рециклиращи сектори. |
|  |  | 2. Относно предложението:  В чл. 23, ал. 3 думата „постоянен“ се заменя с „настоящ“  Предложената промяна в отчитането на населението не би постигнала ефекта, който се цели с нейното въвеждане – повишаване на ефективността на системите за разделно събиране, като се увеличи и подобри събирането на отпадъците от опаковки чрез системите за разделно събиране. Разпоредбата следва да бъде разгледана в следните негативни аспекти, които биха могли да се получат в резултат на нейното прилагане:  а. Разширяване на обхвата на системите за сметка на неефективно разделно събиране.  Промяната ще доведе до разширяване на обхвата на системите, но няма да увеличи в реципрочна степен количеството на отпадъците, които ще бъдат събрани. В момента населените места с по-голям брой жители са обхванати в системи за разделно събиране. Ако предлаганата разпоредба бъде приета, организациите ще трябва да обхванат по-малки и по-отдалечени населени места, включително такива в труднодостъпни райони. Обхващането в системи за разделно събиране на отдалечени и труднодостъпни населени места с по-малък брой жители е финансово необосновано и неефективно. Това са слабо икономически развити райони, с по-ниска покупателна способност на населението и по-малко употребявани опаковани стоки, съответно по-малко количество образувани отпадъци от опаковки на глава от населението. Изразходваните ресурси за обслужване на съдовете за разделно събиране ще надвишат многократно ресурсите, които ще бъдат спестени чрез рециклиране на разделно събраните опаковки от тези отдалечени места.  Според информацията, с която разполагаме, общините, които имат договори с организации са с общ брой 7,370,163 жители по постоянен адрес, по данни на ГРАО към 31.12.2017 г. В тези общини не всички населени месата са обхванати със съдове за разделно събиране (по данни от заповед № РД-285 от 15.05.2018 г. на министъра на околната среда и водите, организациите обхващат в системи за разделно събиране 6,749,725 жители или 91.6% от общия брой жители на общините, с които имат договори).  Отчетени по настоящ адрес, общините, които имат договори с организации са с общо население 6,828,163 жители, като поради липса на данни за конкретни обхванати населени места, не може да бъде направено изчисление колко са жителите по настоящ адрес в обхванатите населени места. Обобщени данни за броя на жителите, в общините, с и без разделно събиране на отпадъци от опаковки са п Данните от фигурата показват, че в момента 89% от общините имат договори с организации по оползотворяване. Считаме, че този процент е оптимален и надвишаването му е предпоставка за влошаване на ефективността на системите за разделно събиране.  б. Непропорционално изменение на броя на населението по постоянен и по настоящ адрес. Намаляване на населението по настоящ адрес с много бързи темпове.  Анализ на данните на ГРАО за брой жители по постоянен и по настоящ адрес показва, че за периода от 2011 г. до 2017 г. броят на населението по постоянен адрес намалява средногодишно с 0.15% или с около 13 хил. ж., а броят на населението по настоящ адрес намалява средно с 0.41% или с около 31.6 хил. ж. на година. Това непропорционално изменение е предпоставка за липса на устойчивост при планиране на инвестиции и текущи разходи за системи за разделно събиране от страна на организациите.  Ежегодното голямо намаление на населението, отчетено по настоящ адрес, при запазване на една и съща минимална цел от 6 млн. жители, означава ежегодно организациите да разширяват обхвата на системите си във все по-неефективни за разделно събиране населени места. Във връзка с цитираните статистически данни по- горе, предлагаме:  • да бъде разгледан вариант, при който, при преминаване на отчитане на населението от постоянен към настоящ адрес, общата национална цел да бъде пропорционално намалена на 5.5 млн. жители и ежегодно да намалява пропорционално на намаляването на броя на населението по настоящ адрес.  • да бъде разгледан вариант част от тези 5.5 млн. жители, основно в по-малките населени места да бъдат обхващани кампанийно с чували, което е доказана ефективна практика за разделно събиране и броят на тези обхванати с чували жители да бъде отчитан в общата национална цел за обхващане на 5.5 млн. жители.  Във връзка с горепосочените данни, при лагаме: справка за изменението на броя на населението за периода от 2011 г. до 2017 г. и прогноза за периода от 2018 г. до 2028 г., по постоянен и по настоящ адрес.   справка за разпределение на жителите в населените места, според големината на населеното място, определена по брой жители, по постоянен и по настоящ адрес. |  | Не се приема.Предложената промяна е една от мерките в изпълнение на *препоръките от Доклад от Трети преглед на резултатите в областта на околната среда на България, изготвен от ООН относно промяна в системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки.*Към 31.12.2017 г. в страната са сключени договори със 183 общини, като в рамките на тези общини не са обхванати всички жители. Същевременно 62 общини нямат сключени договори и в техните населени места не е осигурен достъп до системи за разделно събиране на гражданите. От тях 36 общини са с неизпълнени задължения, тъй като включват населени места с повече от 5000 жители или курортни населени места и не попадат в изключенията, предвидени в чл. 33 от ЗУО. На тези общини многократно е отказвано сключване на договор от страна на организациите по оползотворяване.Разликата между регистрираните по постоянен и настоящ адрес е повече от 730 хил. души. Промяната в отчитането ще доведе до реално увеличаване на броя на гражданите, обхванати в системи за разделно събиране на отпадъци от опаковки. По официални данни на Националния статистически институт, реалното население на страната към 31.12.2017 г. е 7 050 034 души или разлика с повече от 1,3 млн. спрямо регистрираните по постоянен адрес. Спрямо това население, изчислено от НСИ се определят и всички статистически показатели на страната.Организациите по оползотворяване са национално представени и акумулират средства, които съответстват на цялото количество пуснати на пазара опаковани стоки. По тази причина организациите следва да осигуряват възможност за всички граждани да събират разделно отпадъци. Не може да се счита, че около 800 000 души по настоящ адрес или около 1 млн. души по постоянен адрес от общините, които нямат сключени договори, живеят единствено в крайно отдалечени населени места, за които не е целесъобразно разделното събиране от икономическа или екологична гл.т. Още повече териториалното разпределение на необхванатите общини показва близост до областни центрове или общини, в които вече има изградени системи. |
|  |  | 3. Относно предложението:  В чл. 24, ал. 1, т. 1 се правят следните изменения:  а) В буква „а“ числото „400“ става „350“;  б) В буква „б“ числото „600“ става „550“;  в) В буква „в“ числото „800“ става „750“.  Подкрепяме предлаганата промяна. Считаме, че увеличаването на минималния общ обем на съдовете за разделно събиране на отпадъци от опаковки в населените места ще допринесе за увеличаване на ефективността на системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки. | **Липсва предложение.** |  |
|  |  | 4. Относно предложението: Текстът на чл. 33 става ал. 1 и се създава ал. 2:  „(2) Общината подписва договор само с една организация по оползотворяване. Изключение правят общините с районно деление.“  Считаме, че за създаването на нова алинея на чл. 33, с този текст, не е налице основание, защото е в противоречие с разпоредбата на чл. 20, ал. 3 от ЗУО, съгласно която кметовете на общини с районно деление могат да сключват договори с лицата по чл. 20, ал. 1, т. 1 и т. 2 за всеки район поотделно. Предложената алинея 2 на чл. 33 ограничава правата на кметовете на общини чрез въвеждане на императивна забрана. Подзаконовите нормативни актове, какъвто акт е наредбата, доразвиват и конкретизират законовата уредба на определени обществени отношения, но е недопустимо да ограничават права или да създават нови задължения.  Извън горното считаме, че прилагането на тази разпоредба няма да доведе до подобряване на системите за разделно събиране.  Кметът на общината би следвало да има право на избор с колко организации да сключи договори, като разбира се, териториалният обхват на системите на всяка организация бъде точно определен. Когато между организациите има конкуренция, всяка от тях се стреми да осигури по-добре функциониране на системите и това води до подобряване на резултатите от разделното събиране.  Считаме за необходимо да бъде проведена работна среща с организациите по оползотворяване на отпадъците от опаковки, на която да бъдат по-подробно обсъдени предлаганите промени.  В проекта на ПМС относно промените в Наредбата за опаковките и отпадъците от опаковки не са предвидени срокове, в които следва да влязат в сила предложените промени. В тази връзка предлагаме да бъдат обсъдени срокове за влизане в сила на предлаганите промени. | **Проведена е среща на 21.06.2018 г.**  **Предвидени са срокове в ПЗР на ПМС, в които следва да влязат в сила предложените промени.** | Не се приема. Предложената нова ал. 2 към чл. 33 от Наредбата за опаковките и отпадъците от опаковки (НООО) не противоречи на ЗУО. Чл. 20 се отнася до договорите в изпълнение на ангажимента на кмета по чл. 19, ал. 3, т. 6 от ЗУО за разделно събиране на битови отпадъци и не регулира изисквания към сключването на договори за разделно събиране на който и да е от потоците масово разпространени отпадъци. Разделното събиране на масово разпротранени отпадъци се регулира със съответните наредби по чл. 13 от ЗУО.  Разпоредбите както на чл. 20, ал. 1 от ЗУО, така и на чл. 26, ал. 1 и ал. 4 от НООО предпоставят хипотезата за сключване на договор или с организация по оползотворяване или с друго лице, което има разрешение за дейности с отпадъци. В този смисъл формата за множествено число за договори е приложена, за да изброи и изчерпи различните възможности, които предлага разпоредбата, но не е императивна норма, която задължава кметовете да сключват повече от един договор. В този смисъл въвеждането на нова алинея на чл. 33 от НООО не създава противоречие с общите положения, дефинирани в разпоредбите на чл. 26, ал. 1 и ал. 4 от НООО.  На следващо място, досегашният текст на чл. 33 от НООО гласи: „Организацията по оползотворяване представя на съответната община предложение за подписване на договора по чл. 26, ал. 1, т. 1“. Посоченият текст предпоставя сключването на един договор с организация по оползотворяване. В този смисъл предвидената нова разпоредба на чл. 33, ал. 2 въвежда уточнение по отношение на разпоредбите на чл. 26, ал. 1 и ал. 4 от НООО и не създава ново ограничение. |
| 9 | **Българска Стопанска Камара** | За пореден път в страната се създава законодателство което излиза извън обхвата на директивите на ЕС с мотив осигуряване на по-голямо количество рециклируеми суровини и тяхното преработване в страната. Този извод не е подкрепен с числа и анализи, няма аргументи какви количества суровини са „напуснали" страната и какви са загубите на националната индустрия от тези процеси. Няма анализ и на практиката от прилагането на разширената отговорност на производителите за леките автомобили освен че постигаме целите на 100% и повече. Анализът следва да обхваща не само материалните, но и финансовите потоци, които се формират в резултат на законодателството по отпадъците и отговорността на производителите в сектора на излезлите от употреба МПС.  Продуктовите такси се заплащат или на държавното Предприятие за управление на деиностите по опазване на околната среда (ПУДООС), или на създадените чрез Закона за управление на отпадъците (ЗУО) организации по оползотворяване (ООп), които имат ангажимент да събират, оползотворяват и обезвреждат излезли от употреба моторни превозни средства (ИУМПС), каквото се очаква от една разходоориентирана такса. Освен това, събраните и разкомплектовани автомобили на практика са предмет на търговски сделки - за повторна употреба на части или за суровини на металургичната индустрия.  И ако платените към ПУДООС продуктови такси се използват за проекти по околна среда, финансирани от предприятието (общо около 3 млн лв. годишно), няма никаква яснота какво става с останалите средства, в размер на около 50-60 млн. лв. годишно. А с новите такси (променените за леките автомобили и за камионите и автобусите), сумите вече ще възлизат на над 90 млн. лв. годишно. Няма основание да се смята, че с разширяването на обхвата на продуктовите такси за камиони и автобуси ситуацията би се променила - ще бъдат събрани допълнително около 25 млн. лв., за които никой в държавата не би могъл да каже как ще се изразходват за целите на по-доброто управление на отпадъците от ИУМПС.  В обществото са налице сериозни съмнения, че съществуващата в момента система представлява капсулирана и картелна схема за източване на публични средства и облагодетелстване на определени пазарни субекти в ущърб на икономиката на страната потребителите и околната среда. До края на 2011 г. в България функционираха 14 организации по оползотворяване на ИУМПС. В резултат на нормални пазарни условия и конкурентна среда през този период нивото на продуктовата такса за един автомобил (над 10г.) варираше между 30 и 50 лева. След промените в ЗУО през 2012г. на практика остана една организация с господстващо пазарно положение (над 80% пазарен дял) а останалите регистрирани организации създават привидна конкурентна пазарна цена. По официални данни на МОСВ към настоящия момент само четири организации имат разрешение за оползотворяване на ИУМПС, а цената за услугата на най масовите у нас автомобили (над 10 г.) при всички регистрирани организации е еднаква – 275лв. Т.е. след 2012 г. размерът на продуктовата такса се е увеличил над 6 пъти.  Относно разширената отговорност – тя се отнася за пускащите на пазара (производители и вносители) продукти след употребата на които се получават масово разпространени отпадъци. Кой в страната пуска на пазара МПС и дължи продуктова такса? Това следва да бъдат вносителите но на практика таксата се плаща от физическите лица и фирми при регистрацията им в КАТ. Практически документът за платена такса е част от необходимите условия за първоначална регистрация на автомобила. И всички лица (юридически и физически) регистриращи автомобилите си се оказват членове на организации по оползотворяване – може би около 100 хиляди. Не става ясно как се контролират тези задължени лица. Съгласно докладите на ИАОС, обобщаващи докладите от организациите по оползотворяване се предприемат мерки за привличане на лицата които пускат на пазара МПС в организациите което е безсмислено на фона на практиката в страната.  Що се отнася до твърдението че чрез новите такси ще бъдат ограничени вредните емисии от моторни превозни средства от категории M1, M2, M3, N1, N2, N3, и L и G, редно е да се уточни че е напълно погрешно продуктовата такса да се нарича „екотакса“, тъй като тя се отнася не до чистотата на атмосферния въздух, а до отпадъците от МПС. Понятието „екотакса“ е въведено в Закона за опазване на околната среда (ЗООС), според който (чл.56а) (1)“ Лицата, притежаващи моторни превозни средства, които чрез своето устройство, деиствие или използвано гориво причиняват замърсяване на атмосферния въздух, нарушаване на озоновия слой и промяна в климата, заплащат еднократно при първа регистрация екотакса в размер и по ред, определени с акт на Министерския съвет. (2) Екотаксата по ал. 1 постъпва в предприятието за управление на дейностите по опазване на околната среда (ПУДООС)". Към настоящия момент, обаче, липсва акт на Министерския съвет в тази връзка, което прави разпоредбата на ЗООС неприложима.  Практически в България липсва такса за МПС, която да е свързана със замърсяване на въздуха. Въздействието на МПС върху атмосферния въздух е отразено (неясно защо!) в данъка за МПС, които се заплаща ежегодно на общините. Той може да бъде намален в случаи че съответното МПС е снабдено с каталитични устройства и съответства на определени екологични изисквания. Косвено ползвателите на МПС заплащат екотакса и чрез горивата, върху които такава е начислена.  Ако бъде приложен чл, 56а/ЗООС, средствата ще бъдат насочвани за отстраняване на проблеми с качеството на въздуха и ще има възможност за контрол от страна на обществото за ефективността на разходите. Потвърждение за последното е, че таксата за замърсяване ще се набира в публична организация, а продуктовата такса (предназначена за отпадъци) се набира в частна. Освен това, таксата за замърсяване следва да отразява и качествата на горивните системи на товарните автомобили, както и да отчита факта че те с малки изключения се движат извън населените места.  И накрая, но не на последно място, към момента в страната все още не функционира надеждна информационна система, която да е прозрачна за обществеността и да дава достатъчно данни за ефективността на разходваните средства за управлението на отпадъците от ИУМПС. Националната информационна система за отпадъците така и не беше пусната в експлоатация, макар и разработена, а данните, които се намират в Портала за отворени данни, практически не дават възможност за анализи и изводи. Данните не обхващат календарни години, а определени периоди от година, не отразяват структурата на наредбите (МПС са един път по категории, друг път по марки, трети път по възраст и т.н), което не убеждава задължените лица в полезността на платените от тях такси. Още по-слабо мотивиращ фактор са публикуваните доклади на сайта но ИАОС и заповедите на МОСВ за приемането на целите за изпълнени - повече от формални и без никаква информационна стойност. |  | **Не се приема.**  С въвеждането на системите за разширена отговорност на производителя (РОП) за ИУМПС се наблюдава устойчиво нарастване на количествата събрани и рециклирани ИУМПС.  Ежегодно се постига нарастваща в годините цел по събиране на ИУМПС, както и високите директивни цели по оползотворяване и рециклиране. За петгодишен период количествата ИУМПС, които са събрани и разкомплектовани от системите на РОП са нараснали два пъти, от 44 959 бр. през 2013 г. до 82 957 бр. през 2017 г.  За тежкотоварните и пътническите превозни средства досега не са прилагани специфичните изисквания и задължения към системите за РОП, в т.ч. изисквания към степен на оползотворяване на материалите и постигане на конкретни количествени цели. При тях са установени две тенденции - извършване на нерегламентирани и неекологосъобразни дейности по разкомплектоване в т.ч. нерегламентирано натрупване на отпадъци, изтичане на опасни течности и др. Освен това, поради липса на нормативно поставени цели за висока степен на рециклиране, както при категории М1 и N1, има интерес единствено към съдържанието на метал. По тази причина останалата част от тези ИУМПС не се рециклира и така се губят рециклируеми суровини.  Що се отнася до финансовите постъпления на организациите по оползотворяване, те имат за цел да обезпечат изграждането, разширяването и функционирането на системите за РОП и да гарантират постигането на конкретни количествени цели по събиране и по рециклиране и оползотворяване. Тези средства имат за цел да покрият всички разходи по събиране, в т.ч. изкупуване от гражданите, транспорт и разкомплектоване на ИУМПС, оползотворяване в т.ч. рециклиране на части, компоненти и материали, както и обезвреждане на нерециклируемите компоненти.  Същевременно въведената РОП води до естествен пазарен механизъм, чрез който се компенсиран индивидуалните физически лица. Организациите по оползотворяване са мотивирани да заплащат цена при приемане на излязло от употреба МПС на собственика му, тъй като те са стимулирани да изпълнят задължението си за постигане целта за рециклиране.  Стойността на продуктовата такса до голяма степен е аналогична на стойността, която физическото лице, което е закупило МПС получава след предаването му на дружество, което го рециклира. По този начин то възстановява стойността, която е платило при вноса, или закупуването на ново МПС в България, изпълнявайки задължението си да рециклира продукта и да опази околната среда.  Специално за организациите и индивидуалистите, е разработен специфичен ред за проверка на изпълнение на техните годишни цели, който включва проверка на информацията, в т.ч. финансовата от независим одитор, както и допълнителна проверка от МОСВ и РИОСВ и накрая издаване на заповед от страна на министъра за признаване изпълнение на целите им, или съответно непризнаване изпълнение на целите им, съдържаща в обобщен вид информацията от докладите им, и която съгласно практиката на министерството се публикува на интернет страницата на министерството за достъп до информацията в обобщен вид от страна на обществеността.  От самото начало на въвеждане на системите на РОП е възможно колективно или индивидуално изпълнение на задължения, или заплащане в ПУДООС. И до момента функционират тези три начина. През 2017 г. са налице две нови организации по оползотворяване спрямо 2016 г., както и едно лице , което изпълнява индивидуално задълженията си. Осезателен е и броят на лицата, които предпочитат да заплащат определените по Наредбата продуктови такси в ПУДООС, като този брой нараства през последните години.  След въвеждане на нови и по-високи изисквания в законодателството, особено с тези в ЗУО през 2012 г., някои от организациите не са успели да постигнат съответствие с тези изисквания. МОСВ е ангажирано с преценката по отношение на законосъобразното извършване на дейностите от съответните заявители и последващия контрол. Налице са дружества с издадени разрешения, с издадени откази, със заповеди за изпълнение на целите и такива, които са със заповеди за неизпълнение на целите, със съответните законови последици от това.  Преглед за прилагането на разширена отговорност на производителя на европейско ниво показва, че в държавите-членки работят от една до три колективни системи за ИУМПС, което показва, че практиката и пазарното разпределение са аналогични на тези в България.  Въведените такси за моторни превозни средства от категории M2, M3, N2 и N3 са съобразени с по-голямото въздействие върху околната среда като отпадъци и източници на емисии. По тази причина въведената промяна е и част от комплексните мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух те целят ограничаване на вредните емисии от по-мощни МПС двигатели с вътрешно горене, емитиращи по-големи количества вредни изгорели газове, с по-висока средна възраст спрямо леките автомобили и с по голям принос в замърсяването.  Националната информационна система за отпадъци (НИСО), гарантира ефективна и навременна комуникация, бързина и ефективност на обслужването, бързо обобщаване и предоставяне на информация за дейностите с отпадъци. Пълната функционалност на системата ще бъде в експлоатация от 01.01.2019 г. Специален модул на системата е разработен и за информацията отнасяща се до ИУМПС. |
| 10 | **Национално гражданско движение „Природата за хората“** | Предвид настоящото обществено обсъждане на предложения от Вас Проект на постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците, изразяваме нашата подкрепа за следните предложения:  1. Въвеждането на стандарти БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005, за операторите с код R 12 за ИУМПС.  Чрез въвеждането на стандартите ще се уеднаквят изискванията за опазването на околната среда към фирмите, които работят в сферата й. Също така ще допринесе за закупуването и ползването на подходящи и добри механизации за извършване на дейностите по рециклиране на отпадъци и опасни отпадъци. И не на последно място ще допринесе за екологосъобразното осъществяване на всички дейности по работния процес.  2. Въвеждането на изискванията спрямо ползването на шредиращите инсталации, за дейностите по разкомплектоване на ИУМПС, а именно операторите на центрове за разкомплектуване на ИУМПС, които извършват дейности с шредерни инсталации да притежават сключен договор за наето шредерна инсталация, ако нямат собствено или да имат сключен договор за предаване на ИУМПС.  Това изискване също би допринесло за спазването на стандартите, за опазване на околната среда и съответно естественото изпълнение на цели за оползотворяване, в т.ч. и рециклиране.  3. Въвеждането на продуктова такса за нови тежки категории ИУМПС, предложено в чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.  Напълно подкрепяме въвеждането на продуктова такса за МПС от категориите: M2, M3, N2, N3 и G, е правилно и необходимо, тъй като са значително по-големи замърсители отколкото е един автомобил, а към настоящия момент не заплащат продуктова такса за разлика от автомобила за който и към настоящия момент заплаща. Поради това смятаме, че е необходимо уеднаквяване на режима за тези категории автомобили.  Поставянето на тези категории в Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства, и в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, ще се избегне нерегламентираното третиране на голямото количество опасни отпадъци, които се намират в тях. Опасните отпадъците, които се съдържат в тежкотоварните автомобили с допустима максимална маса над 3,5 т. е няколко пъти по-голям от този на автомобил от лека категория, която в момента фигурира в нормативната уредба, и за която се дължат продуктови такси за екологосъобразно оползотворяване и рециклиране.  4. Въвеждането на увеличение на продуктовата такса за съществуващите категории МПС по Приложение № 2 към чл. з, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.  Подкрепяме и считаме, че предложените изменения и допълнения изцяло кореспондират и са в духа на политиката на ЕС за увеличаване на количествата рециклирани отпадъци, намаляване на вредното въздействие върху околната среда, опазването и на околната среда и на човешкото здраве.  За екологосъобразното третиране, и за изпълнението на заложените директивни цели необходимо да се търсят нови методи за рециклиране. Новите материали, които се използват за производството на МПС, както и увеличено количество пластмаса за сметка на метала, който се съдържа в тях в автомобилите води до скъпи методи за тяхното рециклиране.  В този смисъл подкрепяме увеличаването на действащите към момента продуктови такси за МПС, за които е необходимо да се осигури ресурс за дейностите по екологосъобразното третиране. | **Липсва ново предложение. Становището е в подкрепа на вече разгледани по-горе предложения от Българска асоциация по рециклиране.** |  |
| 11 | **Национална гражданска коалиция**  **„ПРИРОДАТА ЗА ХОРАТА И РЕГИОНИТЕ“** | С оглед провеждане на обществени консултации по Закона за нормативните актове относно проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците изразяваме следното становище:  I. По § 1 относно предложените изменения и допълнения на Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства, приета с Постановление № 11 на Министерския съвет от 2013 г. (Обн., ДВ, бр. 7 от 2013 г. с последващи изменения):  Принципно становище: Подкрепяме предложените изменения и допълнения на Наредбата, като считаме че системата за събиране на излезли от употреба МПС следва да се разшири и да обхване всички категории превозни средства. По този начин ще се въведе ред за събиране и рециклиране на всички отпадъци, като чрез въвеждане на цели по рециклиране и оползотворяване на образуваните отпадъци от ИУМПС ще се гарантира екологосъобразното им управление. Чрез тази регламентация се въвеждат и задължения за собствениците на всички ИУМПС за заплащане на продуктови такси, като същите трябва да бъдат използвани от икономическите оператори за изграждане и усъвършенстване на системите за оползотворяване на този вид масово разпространени отпадъци. С оглед на това считаме, че следва да се увеличат изискванията към тези системи. В тази връзка изразяваме подкрепа на получените за съгласуване предложения от Българска асоциация по рециклиране, а именно да се въведат изисквания към лицата, изпълняващи цели по Наредбата да прилагат най-дори налични техники като част от система по управление на качеството, да притежават комплексно разрешение за дейности с отпадъци, да се извършва шредиране на отпадъците с цел улесняване на тяхното влагане като суровини в производството. Всички тези мерки ще гарантират спазване на екологичните изисквания и ще осигурят засилен контрол и самоконтрол върху дейността на операторите.  Конкретни бележки:  1. Редакционна бележка - в т. 1 да се конкретизира, че се правят изменения и допълнения в ал.1 на чл.2.  2. Относно формулата по приложение № 2а към чл. 8, ал. 5: във формулата са заложени параметри за текущата година, което прави приложението й невъзможно. Ако се следва принципа, че ИАОС следва да даде информация по параметрите брой дерегистрирани и общ брой пуснати на пазара МПС през текущата година, то те не биха могли да изпълнят задължението си, тъй като информацията за тези данни се получава през март на следващата година. Това застрашава изпълнението на целите по Наредбата. В тази връзка подкрепяме предложената формула от Българска асоциация по рециклиране.  II. По § 7 относно предложените изменения и допълнения на Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, приета с Постановление № 76 на Министерския съвет от 2016 г. (Обн., ДВ, бр. 30 от 2016 г.):  Подкрепяме предложените изменения и допълнения на Наредбата, като считаме че с увеличаване на продуктовите такси за по-старите автомобили ще се създаде стимул за въвеждане на територията на страната на по-нови автомобили. С въвеждане на продуктови такси за МПС от категории M2, M3, N2, N3 и G ще се сложат бариери за въвеждане в страната на остаряла техника, а от друга страна ще се осигури ресурс за изпълнение на цели и увеличаване на количествата рециклируеми отпадъци. Приложена е методика за изчисляване на справедлив размер на продуктовата такса като е взет предвид средния брой и среднопретегленото тегло на МПС от допълнителните категории и съотношението на теглото спрямо това на автомобилите от категории Ml и N1. | **Приема се.**  Отразено в текста  **Приема се.**  Отразено в текста  **Липсва предложение.** |  |
| 12 | **Сдружение за екологично развитие в България** | Във връзка с обществено обсъждане на Проект на постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците, изразяваме нашата подкрепа за:  - предложените изменения по параграф 7 от проекта, и в частност предложенията, направени във връзка с въвеждането на нови тежки категории ИУМПС (предложеното изменение по в чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса), както и  - предложеното увеличение на продуктовата такса за съществуващите категории МПС по Приложение № 2 към чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.  Подкрепяме и следните предложения на Българска асоциация по рециклиране, входирани в министерството от Асоциацията:  - изискване всички оператори с код R 12 за ИУМПС да се сертифицират със стандарти БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005. Въвеждане на изискване към площадките на тези оператори, да са налице подходящи съоръжения за източване на всички течности, съдържащи се в ИУМПС, според най-добрите налични техники, както и да разполагат с внедрена система за управление на качеството на дейностите с ИУМПС.  - изискване всеки оператор, който извършва дейност по разкомплектоване на ИУМПС да има собствено или наето съоръжение за шредиране на ИУМПС, а когато няма да представи договор с лице, което има такова разрешение за шредиране и да предава отпадъците от ИУМПС на това лице.  - изискване колективните и индивидуалните системи за ИУМПС да представят договори поне с 1 оператор на шредерна инсталация, притежаваща комплексно разрешение.  Считаме, че горецитираните предложените изменения и допълнения по качения проект на постановление изцяло кореспондират и са в духа на политиката на ЕС за увеличаване на количествата рециклирани отпадъци, намаляване на вредното въздействие върху околната среда, опазването и на околната среда и на човешкото здраве.  Въвеждането на нови категории осигурява разпространяването на тези изисквания по отношение на необхванати до този момент категории.  Въвеждането на стандарти и изисквания за прилагане на НДНТ, както предложението относно операторите по разкомплектоване и шредерните инсталации, осигуряват именно прилагането на високи екологосъобразни изисквания по отношение на околната среда и човешкото здраве.  Самите системи за отговорност на производителя от своя страна следва да отговарят на някакви минимални критерии, като въведеното изискване за договор с подизпълнител, който да осигури шредерна инсталация, притежаваща комплексно разрешение е изцяло в унисон с принципите за управление на отпадъците. | **Липсва ново предложение. Становището е в подкрепа на вече разгледани по-горе предложения от Българска асоциация по рециклиране.** |  |
| 13 | **„Търговска и технологична компания“ АД** | Становището ни по **Проекта и по-конкретно в частта относно „Критерии за край на отпадъка на излезлите от употреба гуми”.** „Търговска и технологична компания” АД (наричано по-долу за краткост *ТТК* или *компания/та)* е оператор на инсталация за безотпадъчна преработка на излезли от употреба автомобилни гуми. В тази връзка на компанията беше издадено **Решение** № **Об-ДО-359-ОО от 14.05.2014** г. **за дейности по третиране на отпадъци от Регионална инспекция по околна среда и водите** - **Монтана** (наричано по-долу за краткост „Решение/то”). Посредством инсталацията се **преработват излезли от употреба гуми чрез пиролиза,** в резултат на което **се получават: течна фракция** - пиролизно масло / котелно гориво; **твърда фракция** - технически въглерод /сажди и **метал- метален скрап. Пиролизата** (технологията, използвана от компанията) се **различава съществено** от процеса **горене,** като основната цел е **получаването на крайни продукти за пазара,** а не изгаряне на отпадъци. По този начин се осигурява ефикасен начин за **рециклиране** на излезли от употреба гуми в контролирани условия, по безвреден за **околната среда и човешкото здраве начин.** ТТК възложи редица **лабораторни анализи и изследвания** на получаваните на изхода на пиролизната инсталация твърда и течна фракция, както и изпитвания на вредни вещества, изпускани в атмосферния въздух от неподвижни източници, използващи като енергоносители пиролизен газ, в резултат на което могат да се изведат следните **изводи и заключения: относно твърдата фракция (технически въглерод /сажди):** Саждите, получения чрез пиролиза на автомобилни гуми, получени в инсталацията на ТТК, могат да заменят напълно (100%) конвенционалните въглеродни сажди при производството на неотговорни каучукови изделия и до 30% - при производството на отговорни изделия. Този извод беше доказан по безспорен начин и в **реални производствени условия** - от саждите, получени чрез пиролизата (без никаква допълнителна преработка и/или обработка) бяха произведени гумени изделия (ленти). В допълнение следва да се посочи, че твърдата фракция (технически въглерод/сажди) може да се използва в много приложения, включително в спортни терени, гумирани настилки, в разнообразни формовани продукти, гумени изделия, ленти, дрехи, ботуши и др. **относно течната фракция (пиролизно масло/котелно гориво):** Въз основа на извършените изследвания и анализи (вкл. и от Централна митническа лаборатория) и по повод отправено от ТТК писмено искане до Агенция „Митници” за тарифно класиране и акцизно третиране на стока, становището на компетентния орган е, че продуктът се класира в код по Комбинираната номенклатура 2707 99 19. В тази връзка следва да се посочи, че по смисъла на чл. 13, ал. 1, т. 2 от Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС), **продуктите с код по КН 2707 99 19 представляват енергийни продукти,** като съгласно чл. 2, т. 3 от ЗАДС подлежат на облагане с акциз, поради което в съответствие с нормативните изисквания и на основание чл. 50, ал. 1 от ЗАДС, Агенция „Митници” издаде на ТТК Лиценз за управление на данъчен склад № 585. Съгласно Лиценза, дейностите, които ще се осъществяват в данъчния склад от компанията - лицензиран складодържател, са: производство и складиране на акцизни стоки **енергиен продукт с код по КН 2707 99 19.** Съгласно установеното в Закона за акцизите и данъчните складове, **акцизната ставка върху енергийния продукт с код по КН 27079919 е в размер на 400 лв. за 1000 кг. Течната фракция** (пиролизно масло) отговаря на нормативно установените изисквания за качество на **котелните горива** - факт, **безспорно доказан** от направените изпитвания и изследвания, поради което намира широко приложение във всички стандартни стационарни горивни стопанства, които използват мазут или нафта; двигатели с вътрешно горене; стационарни горелки в различни видове горивни инсталации. Разполагаме с редица изследвания, правени през годините, като последното е от м. септември 2017 г., изпитването е извършено в периода 07.09.2017 г. до 11.09.2017 г. в Дирекция Изпитвателна лаборатория Евротест-контрол ЕАД, като резултатите от изпитването на течната фракция, получена от преработка на ИУГ в завода установяват съответствие с изискванията на Наредбата за изискванията за качеството на течните горива, условията, реда и начина за техния контрол за котелно гориво. **Независимо от това, от гледна точка на екологичното законодателство, възпроизведено и в Решението, получените на изхода на пиролизната инсталация, както твърдата, така и течната фракции се считат за отпадъци** по смисъла на § 1, т. 17 от ДР на Закон за управление на отпадъците (ЗУО) и се третират съгласно действащата нормативна екологична уредба **до представянето на документ по чл. 5 от ЗУО,** съгласно който същите престават да бъдат отпадъци, когато отговарят на критерии, съобразени със следните условия: за използването на веществото или предмета за специфични цели е налична възприета практика; за веществото или предмета съществува пазар или търсене; веществото или предметът отговарят на техническите изисквания за специфичните цели и са в съответствие с нормативните изисквания и стандарти, приложими към продуктите; употребата на веществото или предмета няма да доведе до вредно въздействие върху околната среда или човешкото здраве. Видно от горното, налице е **доста парадоксална регулация** - от една страна, от гледна точка на данъчно третиране, течната фракция (пиролизно масло / котелно гориво) е **акцизен продукт** и респективно се **облага с акциз,** а от друга страна - от гледна точка на екологичното законодателство, същата тази течна фракция се счита за **отпадък,** с всички произтичащи от това последици, които създават редица административни тежести, но основно затрудняват свободната й търговия (напр.: естествените потребители на този продукт - производствени предприятия, оранжерийни стопанства не разполагат с разрешителни документи, позволяващи им да изгарят отпадъци). **Нашето категорично становище е, че получените на изхода на пиролизната инсталация, както твърдата, така и течната фракции отговарят на критериите, посочени в чл. 5, ал. 1 от ЗУО, поради което ТТК депозира писмено заявление в МОСВ (вх. № 29-00- 844/20.09.2017 г.), съдържащо подробни аргументи и подкрепено с надлежни доказателства в тази връзка.** В отговор на подаденото от ТТК Заявление, МОСВ изрази становище, обективирано в писмо, изх. № 26-00-844/03.11.2017 г., че *„към момента, по отношение на фракциите, получавани от процеса на пиролиза на излезли от употреба гуми (ИУГ) не са установени задължителни критерии в европейски и национали законодателни актове, които да позволяват определянето на статут „край на отпадъка*”, както и „че *в момента е в изпълнение обществена поръчка с предмет „ Оценка на въздействието върху околната среда и човешкото здраве на инсталации за пиролиза на отпадъци от гума, пластмаса и RDF и анализ на съответствието на образуваните от процеса фракции с условията на чл. 5, ал. 1 от Закона за управление на отпадъците за край на отпадъка* ” *Преценка за необходимостта и целесъобразността на национални нормативни критерии за край на отпадъка по отношение на фракциите от пиролиза на ИУГ ще бъде направена едва след финализиране на проекта и оценка на резултатите* **По повод на така изразеното становище, бихме искали да обърнем внимание на следното: „Край на отпадъка” като понятие вече съществува в някои Държави-членки, които ефективно са въвели схеми, при които отпадъците престават да бъдат отпадъци и излизат извън приложното поле на законодателството за отпадъците,** което е оценено положително най-малко в две направления - насърчава се рециклирането и се създава правна сигурност в производствените и търговските взаимоотношения. **За съжаление обаче, у нас ситуацията не е такава. Законът за управление на отпадъците** (ЗУО) е приет и **в сила от 2012 г.** От тогава до момента не са налице приети критерии за „край на отпадъка”, което препятства осъществяване на процедура за „край на отпадъка”. При разговори с наши чуждестранни партньори установихме, че в други европейски страни тези процедури се провеждат в кратки срокове при доста облекчен режим, което допълнително аргументира желанието ни за извършване, от страна на компетентните органи, на съответните действия в кратки срокове и в рамките на облекчени процедури. **В края на 2014 г. МОСВ обяви обществена поръчка с предмет: „Разработване на национални критерии за „край на отпадъка” за излезлите от употреба гуми”**  Публична покана от 27.11.2014 г.  Договор, сключен на 15.12.2014 г. между МОСВ и „ТРАКЕКСПРЕС” ЕООД.  Предмет на Договора: МОСВ възлага, а „ТРАКЕКСПРЕС” ЕООД приема да разработи национални критерии за „край на отпадъка” на излезлите от употреба гуми.  Срок на договора - 9 месеца, считано от датата на подписване на договора, следователно още в рамките на 2015 г. следваше да има налице критерии. **В края на 2015 г. МОСВ обяви обществена поръчка с предмет: Оценка на въздействието върху околната среда и човешкото здраве на инсталациите за пиролиза на отпадъци от гума, пластмаса и RDF и анализ на съответствието на образуваните от процеса фракции с условията на чл. 5, ал. 1 от ЗУО за „край на отпадъка”** Решение от 27.10.2015 г. Договор, сключен на 23.03.2016 г. между МОСВ и Дружество по ЗЗД „ПИРОЛИЗА 2015”. Предмет на Договора: МОСВ възлага, „ПИРОЛИЗА 2015” приема да извърши срещу заплащане дейностите по оценка на въздействието върху околната среда и човешкото здраве на инсталациите за пиролиза на отпадъци от гума, пластмаса и RDF и анализ на съответствието на образуваните от процеса фракции с условията на чл. 5, ал. 1 от ЗУО за „край на отпадъка”. Съгласно уговореното в договора, последната дейност (етап 4) е „разработване на мотивирано предложение за национални критерии за „край на отпадъка”.” Срок на договора - 17 месеца от подписването на договора и следователно преди края на календарната 2017 г. критериите биха могли да бъдат факт. **Но на практика и към момента (месеци след изтичане на посочените по-горе срокове и повече от 5 години след влизане в сила на ЗУО) не е налице нормативен акт, обективиращ критерии за край на отпадъка по отношение на фракциите, получени от пиролиза на ИУГ. В** предложения Проект е предвидено **въвеждане на критерии** за „край на отпадъка“ за излезлите от употреба гуми в Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми **- нещо, което е необходимо. За съжаление и независимо от наименованието на новосъздаваната глава дванадесета „Критерии за край на отпадъка на излезлите от употреба гуми”, при внимателен прочит на текстовете** се установява, че **тези критерии са приложими единствено по отношение на една от технологиите в тази област, а именно - шредираието на излезли от употреба гуми. В тази връзка следва да се посочи, че по отношение на шредираието, предложените критерии могат да бъдат изпълнени от не повече от 2 от шредиращите инсталации у нас.** В допълнение, анализирайки изискванията, заложени в Проекта, възникват редица въпроси. Нашето принципно становище е, че от екологична гледна точка следва да се контролират онези **обстоятелствата, които оказват и/или биха оказали въздействие върху околната среда и човешкото здраве.** В Проекта е възприет принципа, че материал (получен в резултат на раздробяването), с размер на частицата, вариращ от 10 до 50 mm все още представлява отпадък (Раздел II, т. 2.2). Следователно, **раздробените материали от ИУГ с размер на частицата** <10 mm следва да се разглеждат като **престанали да бъдат отпадъци, т.е основната екологична цел се постига при достигане на този размер на частиците.** Не става ясно **какви са мотивите за определяне на граничната стойност от** 10 mm. **Независимо от липсата на яснота, в случай че операторът постига целта и същевременно е осигурил реализация на тези продукти на пазара, то тогава не следва да му се пречи с** **допълнителни административни тежести, несвързани с екологичния въпрос>** И не на последно място следва да се посочи, че **дейността (третиране на ИУГ) е и ще продължава да бъде в обхвата на регулацията, осъществявана от компетентния орган** (МОСВ, съотв. РИОСВ, предвид наличието на издадените разрешителни документи). Независимо, че като основна цел за изменение на наредбата е посочено, че *„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***”, в действителност извън приложното поле на предложените промени остават останалите технологии за третиране на ИУГ, в т.ч. пиролизата.** Освен факта, че са разработени критерии само за една от технологиите — шредираието, с разпоредбата на чл. 64, ал. 2 (§ 5, т. 3 от Проекта) е въведена допълнителна рестрикция, а именно: „*Критериите за край на отпадъка за ИУГ не се прилагат в случаите, когато получените материали или вещества са предназначени за* ... *пиролиза*... ” Т.е. въвежда се още **едно ограничение за лицата, третиращи ИУГ чрез пиролиза, което ги поставя в неравностойно положение на пазара спрямо всички останали в сектора.** Обръщаме внимание, че **при по-голяма част от пиролизните инсталации шредираието е необходим подготвителен етап при третирането на ИУГ** и на практика **получените от шредираието на ИУГ материали или вещества представляват суровина** за работата на тези пиролизни инсталации. **В тази връзка още веднъж следва да се подчертае, че пиролизата се различава съществено от процеса горене и дълбоко погрешен подход е да се поставя равенство между пиролиза и горене. Това е все едно да твърдим, че в доменните пещи не топим метали, а ги изгаряме. Създадената правна несигурност относно статута на течната фракция, класифицирана като акпизен** продукт **от единия държавен орган и разглеждана като отпадък от другия държавен орган, оказва негативно влияние върху осъществената от нас инвестиция и изградените мощности за третиране на отпадъци, посредством които оползотворяваме излезли от употреба гуми при контролирани условия, по безвреден за околната среда и човешкото здравето начин. Тази несигурност доведе до закриването на няколко пиролизни инсталации, пречи на нашето развитието (а и на сектора, като цяло), при положение, че съществуват условия тези отпадъци да престанат да бъдат отпадъци. Отчитайки горното и имайки предвид,** че както за течната фракция (пиролизно масло / котелно гориво), така също и за твърдата фракция (технически въглерод /сажди): са налице стандарти / спецификации, използвани за търгуването им; съществува търговия при пазарни условията; безспорно е установено, че употребата им като материали не налага преработка или обработка, **налага обоснованият извод, че изваждането им от обхвата на законодателството в областта на отпадъците не би довело и няма да намали защитата на околната среда или здравето. Въз основа на всичко изложено по-горе, с цел премахване на създадените нормативни пречки (непълноти в нормативната уредба, съществуващи вече повече от 5 г.) и които пречки не само, че не намират решение и в Проекта, а ги игнорират и/или отлагат за неопределено време, в резултат на което ние — лицата, които третираме ИУГ чрез пиролиза сме поставени в по-неблагоприятни условия за работа или дори нещо повече — в невъзможност (предвид колизията в регулацията, от гл. т. на акцизно н екологично третиране), бихме искали:** осигуряване на **равнопоставеност (основен принцип)** на лицата, извършващи третиране на ИУГ **без оглед на използваната технология; отчитайки създадените благоприятни условия** (предвид наличието на двете обществени поръчки визирани по-горе) **- за кратък период от време** да бъдат разработени **критериите за „край на отпадъка“ за ИУГ за всички използвани у нас технологии; изтегляне на Проекта в частта относно „критерии за край на отпадъка на излезлите от употреба гуми”, допълване на Проекта с „критерии за край на отпадъка на излезлите от употреба гуми” (в т.ч. за получените фракции чрез пиролиза) и последващо негово внасяне за приемане по съответния ред;**  С оглед изложеното по-горе (относно факта, че получените от шредираието на ИУГ материали или вещества представляват необходимата суровина за работата на част от пиролизните инсталации) **- чл.** 64. **ал. 2 (§5. т. 3 от Проекта) да се промени, както следва: „(2) Критериите за край на отпадъка за ИУГ не се прилагат в случаите, когато получените материали или вещества са предназначени за използване като гориво или друго средство за генериране на енергия, за изгаряне, в обратни насипи или за депониране”; до приемане (влизане в сила) на нормативния акт,** за работещите и снабдени с всички изискуеми от закона документи инсталации (т. нар. **„заварено положение”) да бъде приложена процедура,** осигуряваща **нормална търговска реализация** на получените вещества (продукти) в **резултат на производствената им дейност;** действията, визирани в предходните точки да бъдат извършени в **разумни, възможно най-кратки, срокове,** което ще гарантира изпълнение на целта за 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. В заключение, считаме че ако оползотворяването на ИУГ е приоритет, нормално е да се използва потенциала на всички компании, които са инвестирали и работят в сектора за постигане на трайно решение на въпроса с ИУГ. | Параграф 5, т. 3 отпада, поради получените взаимоизключващи се предложения и необходимостта от допълнително обследване за статут „край на отпадъка“ на ИУГ, в т.ч. и при други технологични процеси, като например пиролиза. Критериите за край на отпадъка на ИУГ ще бъдат предложени при следващо изменение на Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми. | |
| 14 | **Столична община** | Предложение към чл. 24 от Наредбата за опаковките и отпадъците от опаковки, както следва:  Столична община попада в изключението предвидено по чл.33, ал.2 и сключва договори, с които обхваща административни райони, а не отделни населени места на територията на общината. В тази връзка предлагаме към чл. 24, ал.1 да се допълни текст, с който се регламентира, че за населените места с районно деление минималния общ обем на съдовете се осигурява, като по чл. 24, ал.1, т.1 а), б) и в) се отчита броят на жителите в района, въз основа на последните данни за населението по настоящ адрес на ГД "ГРАО" на МРРБ, актуални към 1 януари на текущата година.  Предложението е в съответствие с пакета мерки „Кръгова икономика” на Европейския съюз и съпътстващите го повишени цели за рециклиране и оползотворяване на отпадъци от опаковки, както и цели организираните системи за разделно събиране на територията на Столична община да се разширят и да се подобри тяхната ефективност и ефикасност. | **Приема се.**  Отразено в текста. |  |
| 15 | **Асоциация на вносителите на автомобили** | Асоциация на вносителите на автомобили е против готвените от Министерство на околната среда и водите промени в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса и по-конкретно сумите, които се предвижда да се заплащат при регистрация на леки и тежкотоварни автомобили. От самото начало придобилата гражданственост дума „екотакса” заблуждава гражданите, че парите, събирани чрез нея, се използват за мерки за опазване на околната среда.  Продуктовата такса, т.нар. „екотакса” противоречи и на Директива 2000/53/ЕО. По закон таксата се плаща от вносителите на автомобили, като за внос на превозни средства се тълкува само вносът от трети страни. Всяко едно допълнително облагане в рамките на Европейския съюз е утежняващ налог и противоречи на принципа за свободно движение на стоки.  От въвеждането на продуктовата такса до момента се вижда, че тя не постига ефекта за ограничаване на старите автомобили на територията на Република България. Напротив, те се увеличават, като в момента над 60 процента от общо регистрираните превозни средства са над 20 години.  Готвените от Министерство на околната среда и водите промени са изцяло в полза на частни организации. Приходите от събираните „екотакси” не отиват в бюджета и следователно държавата отново няма да разполага нито с механизми, нито със средства за реализиране на реални мерки за подобряване на качеството на въздуха и здравето на гражданите.  По закон чрез продуктовата такса, организациите по оползотворяване на отпадъци от излезли от употреба моторни превозни средства, поемат ангажимент за последстващо рециклиране на въпросното превозно средство, след неговото бракуване. Това също е една голяма заблуда, тъй като договорите с подобни организации са едногодишни и след изтичането им, те не носят никаква отговорност за тези автомобили. На практика екотаксите се явяват скрито мито.  Огромен проблем се явява и това, че системата за управление на ИУМПС функционира при пълна липса на прозрачност. Не е ясно кой извършва дейностите по събиране, транспортиране, оползотворяване и обезвреждане на ИУМПС, какви са стойностите на всяка една отделна дейност и как се отчита тя. Тук става въпрос за парите на българските граждани, на които им е отнето правото да знаят и проследяват как и за какво се разходват техните средства. |  | Не се приема. Продуктовата такса не нарушава правилата на ЕС за забрана на митата и таксите с равностоен ефект, защото е израз на принципа за заплащане на вредите, причинени на околната среда от замърсителя. Този принцип е въведен със ЗООС и ЗУО в съответствие с изискванията на европейското законодателство по опазване на околната среда. Същевременно въведената разширена отговорност на производителя води до естествен пазарен механизъм, чрез който се компенсират индивидуалните физически лица. Организациите по оползотворяване са мотивирани да заплащат цена при приемане на излязло от употреба МПС на собственика му, тъй като те са стимулирани да изпълнят задължението си за постигане целта за рециклиране.  Стойността на продуктовата такса до голяма степен е аналогична на стойността, която физическото лице, което е закупило МПС получава след предаването му на дружество, което го рециклира. По този начин то възстановява стойността, която е платило при вноса, или закупуването на ново МПС в България, изпълнявайки задължението си да рециклира продукта и да опази околната среда.  Специално за организациите и индивидуалистите, е разработен специфичен ред за проверка на изпълнение на техните годишни цели, който включва проверка на информацията, в т.ч. финансовата от независим одитор, както и допълнителна проверка от МОСВ и РИОСВ и накрая издаване на заповед от страна на министъра за признаване изпълнение на целите им, или съответно непризнаване изпълнение на целите им, съдържаща в обобщен вид информацията от докладите им, и която съгласно практиката на министерството се публикува на интернет страницата на министерството за достъп до информацията в обобщен вид от страна на обществеността. |
| 16 | **STUDENT MEDIA WORLD ASSOCIATION** | Изрично изразяваме нашата подкрепа по предложени конкретни текстове във връзка с обществено обсъждане на Проект на постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците, относно следното:  1. По параграф 7 от проекта - предложеното изменение на чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, което въвежда нови тежки категории ИУМПС (M2, M3, N2, N3 и G).  Мотиви: Подкрепяме въвеждането на тежките категории в приложното поле на Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства, и в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса. Дейностите към момента с този вид МПС се извършват нерегламентирано и е изключително важно те да влязат в обхвата на наредбите, за да се предотврати голямото количество опасни отпадъци, които се третират нерегламентирано.  2. По параграф 7 от проекта - предложеното увеличение на продуктовата такса за съществуващите категории МПС по Приложение № 2 към чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.  Мотиви: Подкрепяме предложението, тъй като новите европейски изисквания, както по отношение на производството на автомобили, така и по отношение на рециклирането водят до увеличаване на цената за рециклирането им, което следва да бъде отразено и в съответните такси, които финансират тази дейност.  3. По предложение на Българска асоциация по рециклиране - предложено допълнение за изискване всички оператори с код R 12 за ИУМПС да се сертифицират със стандарти БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005, както и изискване към площадките на тези оператори, да са налице подходящи съоръжения за източване на всички течности, съдържащи се в ИУМПС, според най- добрите налични техники, както и да разполагат с внедрена система за управление на качеството на дейностите с ИУМПС.  Мотиви: Считаме, че стандартите и НДНТ водят до по-добро и екологосъобразно третиране на отпадъците и са необходими, особено за извършване на дейности с ИУМПС.  4. По предложение на Българска асоциация по рециклиране - предложено допълнение за изискване всеки оператор, който извършва дейност по разкомплектоване на ИУМПС да има собствено или наето съоръжение за шредиране на ИУМПС, или да представи договор с лице, което има такова разрешение за шредиране и да предава отпадъците от ИУМПС на това лице.  Мотиви: Подкрепяме предложението, тъй като то гарантира потока на предаване на отпадъка, който се образува в тези центрове и съответно последващото изпълнение на цели за оползотворяване, в т.ч. и рециклиране.  5. По предложение на Българска асоциация по рециклиране - предложено допълнение за изискване колективните и индивидуалните системи за ИУМПС да представят договори поне с 1 оператор на шредерна инсталация, притежаваща комплексно разрешение.  Мотиви: Подкрепяме предложението, тъй като с него се осигуряват по-високи изисквания и отговорности, по отношение на околната среда, което е в унисон и с отговорността, която тези системи носят. | **Липсва ново предложение. Становището е в подкрепа на вече разгледани по-горе предложения от Българска асоциация по рециклиране.** |  |
| 17 | **Сдружение „Глобално развитие“** | С настоящото изразяваме подкрепа за предложенията на Българска асоциация по рециклиране, разпространени до нас относно следното:  - Въвеждане на изискване всички оператори с код R 12 за ИУМПС да се сертифицират със стандарти БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005 и на изискване към площадките на тези оператори, да са налице подходящи съоръжения за източване на всички течности, съдържащи се в ИУМПС, според НДНТ, както и да разполагат с внедрена система за управление на качеството на дейностите с ИУМПС.  - Въвеждане на изискване всеки оператор, който извършва дейност по разкомплектоване на ИУМПС да има собствено или наето съоръжение за шредиране на ИУМПС, а когато няма да представи договор с лице, което има такова разрешение за шредиране и да предава отпадъците от ИУМПС на това лице.  - Въвеждане на изискване колективните и индивидуалните системи за ИУМПС да представят договори поне с 1 оператор на шредерна инсталация, притежаваща комплексно разрешение.  Мотиви: Считаме, че чрез въвеждането на стандарти в законодателството, ще се увеличи доверието във вторичните суровини и в рециклираните материали и ще се подпомогне пазарът, като такава е практиката и в много други държави. От друга страна въвеждането на НДНТ ще осигури екологосъобразното извършване на дейностите в съответствие с най-добрите възможности, които осигурява пазара.  Въвеждането за изискване на шредерна инсталация, съгласно горното предложение е необходимо, тъй като то гарантира потока на предаване на отпадъка, който се образува в тези центрове и съответно последващото изпълнение на цели за оползотворяване, в т.ч. и рециклиране.  В шредерните кампании, които се изисква да се провеждат съгласно нормативната уредба, следва да фигурира поне един подизпълнител на тези системи. Така се гарантира, че съответната система ще прилага и строгите изисквания, които са въведени по отношение на този вид оператори, притежаващи комплексно разрешително.  С настоящото изразяваме подкрепа и за следните предложения по Проект на постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците:  - изменения по параграф 7 от проекта, и в частност предложенията, направени във връзка с въвеждането на нови тежки категории ИУМПС - предложеното изменение по в чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, както и А предложеното увеличение на продуктовата такса за съществуващите категории МПС по Приложение № 2 към чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.  Считаме, че предложените изменения и допълнения изцяло кореспондират и са в духа на политиката на ЕС за увеличаване на количествата рециклирани отпадъци, намаляване на вредното въздействие върху околната среда, опазването и на околната среда и на човешкото здраве. | **Липсва ново предложение. Становището е в подкрепа на вече разгледани по-горе предложения от Българска асоциация по рециклиране.** |  |
| 18 | **Сдружение „Следваща стъпка“** | Във връзка с обществено обсъждане на Проект на постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците, изразяваме нашата подкрепа във връзка със следните предложения по нормативните актове:  ■ Предложените изменения по параграф 7 от проекта по т. 1 и т. 3, а именно:  въвеждането на нови тежки категории ИУМПС (изменен чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса),  увеличение на продуктовата такса за съществуващите категории МПС по Приложение № 2 към чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.  Измененията са необходими както за въвеждане на мерки за намаляване на вредните емисии във въздуха, така и за екологосъобразно извършване на дейности по третиране на ИУМПС, от въведените нови категории ИУМПС, за които до този момент имаше празнота в нормативната уредба в сферата на управление на отпадъците.  ■ Предложените изменения и допълнения от страна на Българска асоциация по рециклиране, разпространени до нас от Асоциацията:  въвеждане на изискване системите за ИУМПС да представят договори поне с 1 оператор на шредерна инсталация, притежаваща комплексно разрешение.  въвеждане на изискване всеки оператор, който извършва дейност по разкомплектоване на ИУМПС да има собствено или наето съоръжение за шредиране на ИУМПС, а когато няма да представи договор с лице, което има такова разрешение за шредиране и да предава отпадъците от ИУМПС на това лице.  въвеждане на изискване всички оператори с код R 12 за ИУМПС да се сертифицират със стандарти БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005. Въвеждане на изискване към площадките на тези оператори, да са налице подходящи съоръжения за източване на всички течности, съдържащи се в ИУМПС, според най-добрите налични техники, както и да разполагат с внедрена система за управление на качеството на дейностите с ИУМПС.  Въвеждането на строги правила по отношение на системите за отговорност на производителя е от значение за сектора за рециклиране. В този смисъл изцяло и категорично подкрепяме направените предложения от Асоциацията, които осигуряват:  1. Гарантирано последващо предаване на отпадъка от и на шредерната инсталация;  2. Прилагане на по-строги изисквания към системите за отговорност на производителя.  3. Прилагането на строги изисквания по отношение на операторите, които извършват дейности по разкомплектоване на ИУМПС - като стандартизиране на дейностите и въвеждане на НДНТ | **Липсва ново предложение. Становището е в подкрепа на вече разгледани по-горе предложения от Българска асоциация по рециклиране.** |  |
| 19 | **Сдружение „Левента“** | Подкрепяме Проект на постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците, качен на страницата на министерството за обществено обсъждане в следната му част:  § 7. В Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, приета с Постановление № 76 на Министерския съвет от 2016 г. (Обн., ДВ, бр. 30 от 2016 г.) се правят следните изменения и допълнения:  „1. В чл. 3, ал. 1, т. 2 се изменя така:  „2. моторни превозни средства от категориите , Ml, M2, M3, N1, N2, N3 и G по смисъла на чл. 149, ал. 1, т. 1, т. 2, букви „а“, „б“ и „в“, т. 3 букви „а“, „б“ и „в“ и т. 6 от Закона за движение по пътищата, съгласно приложение № 2;“  3. Приложение №2 към чл. 3, ал. 1, т. 2 се изменя така: “  Новите материали, които се използват за производството на МПС (като например увеличено количество пластмаса за сметка на метала, който се съдържа в тях), налагат търсенето на нови и скъпи методи за тяхното рециклиране и абсолютно необходимо финансовата отговорност да кореспондира с новите и скъпи етапи на рециклиране.  Същевременно поради по-големия си размер и тегло, категориите МПС: M2, M3, N2, N3 и G, съдържат много повече опасни отпадъци (като количество) и е недопустимо тяхното третиране да остане нерагламентирано. Ето защо подкрепяме и въвеждането на тези нови категории и в Наредбата за продуктовите такси, и в Наредбата за излезли от употреба моторни превозни средства.  Изразяваме и нашата категорична подкрепа за следните предложения на Българска асоциация по рециклиране:  1. Въвеждане на изискване всеки оператор, който извършва дейност по разкомплектоване на ИУМПС да има собствено или наето съоръжение за шредиране на ИУМПС, а когато няма да представи договор с лице, което има такова разрешение за шредиране и да предава отпадъците от ИУМПС на това лице.  2. Въвеждане на изискване всички оператори с код R 12 за ИУМПС да се сертифицират със стандарти БДС EN ISO 9001:2008 и стандарт БДС ISO 14001:2005. Въвеждане на изискване към площадките на тези оператори, да са налице подходящи съоръжения за източване на всички течности, съдържащи се в ИУМПС, според най-добрите налични техники, както и да разполагат с внедрена система за управление на качеството на дейностите с ИУМПС.  3. Въвеждане на изискване колективните и индивидуалните системи за ИУМПС да представят договори поне с 1 оператор на шредерна инсталация, притежаваща комплексно разрешение.  Тези предложения осигуряват висококачествено третиране, при спазване на унифицирани правила и норми, които в най-голяма степен защитават човешкото здраве и околната среда (конкретно прилагането на НДНТ и стандарти).  Организациите по оползотворяване и лицата, които извършват индивидуално дейности, следва да имат в системите си минимум един оператор с шредерна инсталация и комплексно разрешително, което именно гарантира използването на тези НДНТ.  За осигуряване на договор с шредерна инсталация или наличие на такава, следва да е ангажимент на съответния оператор, който извършва дейности по разкомплектоване, защото материалния поток отпадъци следва да попадне именно в такива системи за третиране. | **Липсва ново предложение. Становището е в подкрепа на вече разгледани по-горе предложения от Българска асоциация по рециклиране.** |  |
| 20 | **Българска национална асоциация АКТИВНИ ПОТРЕБИТЕЛИ** | Във връзка с направените предложения за изменение и допълнение на нормативни актове (дата на откриване на общественото обсъждане на 18.5.2018 г.), Българска национална асоциация „Активни потребители” изразява следното становище.  Приветстваме усилията на МОСВ за продължаване политиката за стимулиране употребата на автомобили, които водят до много по-ниски нива на замърсяване и отделяне на вредни емисии в атмосферата, както и за ограничаване на вредните емисии от определени категории моторни превозни средства.  В същото време, изразяваме категоричното становище, че с увеличаването или респективно намаляването размера на продуктовата такса едва ли ще се решат проблемите на замърсяването на въздуха. Споделяме разбирането, че подобни мерки с палеативен и непрозрачен характер затвърждават убеждението в обществото за необосновано и непрозрачно акумулиране на средства (по-голямата част от продуктовите такси не постъпват в бюджета на държавата), чието използване остава неясно, в ущърб на икономиката и потребителите на страната.  За нас предложението не съумява да даде отговор на множество въпроси, от които ще откроим следните два:  1. Защо таксата трябва да се заплаща от купувач (регистратор) на МПС, а не от този, който създава бъдещия отпадък (вносителя)? Ако отговорът се основава на инерцията, създадена от досегашната порочна практика, то той би бил несъстоятелен.  2. За какво се използват събраните суми от екотакси (ТАКСА, а не ДАНЪК) и има ли връзка със замърсяването на въздуха, което автомобилите генерират?  Ако еко такса се събира, за да финансира обезвреждането на излязлото от употреба МПС, то тя е несъстоятелна - тази дейност е печеливша и в много страни не се събира такса за обезвреждане.  Единственият разумен аргумент за налагане на увеличени/нови финансови инструменти може да се приеме в създаване на нов механизъм, чрез който увеличените средства да постъпват в обществен Фонд за екологични дейности и/или енергийно  бедни семейства, като чрез него се финансират дейности за по-чист въздух. Например, подпомагане смяната на замърсяващи методи на отопление с по-екологични такива (като преминаване на отопление с газ, климатици, термопомпи и др. вместо дърва и въглища).  Европейските средства далеч не са единственият и достатъчен източник за борба със замърсяването на въздуха. Смятаме, че Министерството на околната среда и водите също може да допринесе за подобряване на състоянието на въздуха в собствената държава, чрез адекватното разпределяне на средствата, които собствените граждани предоставят. |  | **Не се приема.** Становището не съдържа конкретни предложения по проекта на ПМС.  **По въпрос 1:**  Продуктова такса се заплаща при пускане на пазара на Република България на продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци, определени с наредбите по чл. 13, ал. 1 от ЗУО.  Съгласно чл. 5, ал. 2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, при придобиване на МПС за лична употреба чрез въвеждането на територията на страната от друга държава - членка на ЕС или чрез внасянето им от държава извън ЕС продуктовата такса се заплаща преди първоначалната регистрация на МПС в отдел/и "Пътна полиция" на Столичната дирекция на вътрешните работи или на съответната областна дирекция на Министерството на вътрешните работи.  **По въпрос 2:**  Средствата от продуктовата такса за МПС, набрани по реда на чл. 59 от ЗУО, се разходват от ПУДООС  за информационни кампании, контролни и други дейности в съответствие с Правилника за устройството и  дейността на ПУДООС.  Финансовите постъпления на организациите по оползотворяване имат за цел да обезпечат изграждането и функционирането на системите на разширена отговорност на производителя и да гарантират постигането на конкретни количествени цели по събиране и по рециклиране и оползотворяване. Тези средства имат за цел да покрият всички разходи по събиране, в т.ч. изкупуване от гражданите, транспорт и разкомплектоване на ИУМПС, оползотворяване в т.ч. рециклиране на части, компоненти и материали, както и обезвреждане на нерециклируемите компоненти. Също така и за разширяване на системите чрез изграждане на площадки за разкомплектоване на ИУМПС като част от системите на организациите по оползотворяване.  Въведените такси за моторни превозни средства от категории M2, M3, N2 и N3 са съобразени с по-голямото въздействие върху околната среда като отпадъци и източници на емисии. Като част от комплексните мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух те целят ограничаване на вредните емисии от по-мощни МПС двигатели с вътрешно горене, емитиращи по-големи количества вредни изгорели газове, с по-висока средна възраст спрямо леките автомобили и с по голям принос в замърсяването. |
| 21 | **Община Пловдив** | Във връзка с публикувания за обществени консултации на интернет страницата на Министерство на околната среда и водите проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове, представяме на вниманието Ви предложение за допълнение към чл. 24 от Наредбата за опаковките и отпадъците от опаковки, както следва:  В чл. 24, ал.1 да се допълни текст, с който се регламентира, че за населените места с районно деление минималния общ обем на съдовете се осигурява, като по чл. 24, ал. 1, т.1 а), б) и в) се отчита броят на жителите в района, въз основа на последните данни за населението по настоящ адрес на ГД ТРАО" на МРРБ, актуални към 1 януари на текущата година.  Община Пловдив е община с районно деление. Считаме, че настоящото предложение ще повиши ефективността на системите за разделно събиране, ще допринесе за включване на по-голям процент от населението в системата за разделно събиране на отпадъци. | **Приема се.**  Отразено в чл. 24 – създава се ал. 3. |  |
| 22 | инж. Станислав Николов  Член на Управителния съвет на Асоциация на специалистите по управление на околната среда | Предложение за допълнение и редакция към чл. 65, т.5 и чл. 67 по **§**.5 - Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми:  5. производителят прилага система за управление на качеството***, в съответствие с изискванията на ISO 9001.***  **Чл. 67.** Производителят прилага система за управление на качеството, сертифицирана***, от акредитирана за целта организация***, по ***актуалната версия на*** ISO 9001**~~:2015~~** за доказване на съответствието с изискванията на чл. 65, т. 1 - 4. | Параграф 5, т. 3 отпада, поради получените взаимоизключващи се предложения и необходимостта от допълнително обследване за статут „край на отпадъка“ на ИУГ, в т.ч. и при други технологични процеси, като например пиролиза. Критериите за край на отпадъка на ИУГ ще бъдат предложени при следващо изменение на Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми. | |
| 23 | Филип Алексиев | Приложение N2 към чл. 3, ал. 1, т. 2 във всички категории превозни средства с двигатели с вътрешно горене да бъдат обособени три отделни подкатегории – газ/метан; бензин и дизел. Съответно продуктовите такси за първата подкатегория (газ/метан) да бъдат намалени с 10%; за втората подкатегория (бензин) да бъдат запазени, така както са в представения проект и за третата подкатегория (дизел) да бъдат увеличени с 10%.  ***Мотиви:***  Предлаганите промени разграничават значително по-ясно автомобилите по техните екологични характеристики и съответно стимулират закупуването на такива, които щадят повече околната среда. Спазва се и принципът „замърсителя плаща“.  Както е добре известно и научно доказано дизеловите автомобили замърсяват значително повече от останалите (газ/метан, бензин) с опасни канцерогенни газове и твърди частици. Не случайно, непрекъснато нарастват държавите и градовете в Европа, които анонсират бъдещи ограничения/забрани за движението на дизелови автомобили. Това представлява огромен риск българските градове да се превърнат в дизеловото (раковото) гробище на Европа.  Предлаганите промени са изцяло съобразени с моментните финансови възможности на средностатистическия гражданин и няма да доведат до въвеждането на непосилни за плащане такси. По-скоро се цели допълнителен „образователен“ ефект, който да информира населението за изключително сериозните опасности, които представлява дизела за околната среда и здравето и постепенно да го ДЕстимулира да закупува и използва тази силно замърсяваща технология. |  | Не се приема. По смисъла на законодателството за управление на отпадъци, продуктовата такса е задължение, което се определя по размер и длъжник в зависимост от различни хипотези, за да бъде в тежест на лице, което е замърсител или е поело задължение към държавата да предприеме мерки за предотвратяване настъпването на замърсяване. Продуктовите такси за моторните превозни средства са съобразени с въздействието им върху околната среда като отпадъци и източници на емисии.  Въведените такси за моторни превозни средства от категории M2, M3, N2 и N3 са съобразени с по-голямото въздействие върху околната среда като отпадъци и източници на емисии. Като част от комплексните мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух те целят ограничаване на вредните емисии от по-мощни МПС двигатели с вътрешно горене, емитиращи по-големи количества вредни изгорели газове, с по-висока средна възраст спрямо леките автомобили и с по голям принос в замърсяването. |