



АСОЦИАЦИЯ НА РЕЦИКЛИРАЩАТА ИНДУСТРИЯ

Изх. № 23/22.06.2015 г.

ДО

**Г-ЖА ИВЕЛИНА ВАСИЛЕВА
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ**

**Г-Н ТОМИСЛАВ ДОНЧЕВ
ЗАМЕСТНИК – МИНИСТЪР ПРЕДСЕДАТЕЛ ПО
ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ И ИКОНОМИЧЕСКАТА ПОЛИТИКА**

**Г-Н БОЖИДАР ЛУКАРСКИ
МИНИСТЪР НА ИКОНОМИКАТА**

**ЧЛЕНОВЕТЕ НА
КОМИСИЯ ПО ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
43-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ**

КОПИЕ:

**Г-Н БОЖИДАР ДАНЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ПРЕДСЕДАТЕЛ
БЪЛГАРСКА СТОПАНСКА КАМАРА**

**Г-ЖА ПОЛИТИМИ ПАУНОВА
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ НА МЕТАЛУРГИЧНАТА ИНДУСТРИЯ**

**Г-Н МЛАДЕН МЛАДЕНОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
БЪЛГАРСКА БРАНШОВА КАМАРА «ФЕНИКС РЕСУРС»**

ОТНОСНО: Сигнал от Асоциация на рециклиращата индустрия относно системата за събиране на еко-такси за рециклиране на излезли от употреба моторни превозни средства /ИУМПС/ в България.



АСОЦИАЦИЯ НА РЕЦИКЛИРАЩАТА ИНДУСТРИЯ

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Асоциация на рециклиращата индустрия (АРИ) е неправителствена организация за дейност в обществена полза, която обединява над 50 фирми в областта на събиране, транспортиране, оползотворяване и обезвреждане на отпадъци от хартия, стъкло, пластмаса, черни и цветни метали, както и масово разпространените отпадъци (в т.ч. излезли от употреба моторни превозни средства, излязло от употреба електрическо и електронно оборудване, негодни за употреба батерии и акумулатори, излезли от употреба гуми, отработени масла и отпадъци от опаковки) и др.

През последните две години фирмите в отрасъла претърпяха сериозни икономически и финансови загуби, причинени от създалата се неблагоприятна и антиконкурентна пазарна среда, както и от възникналите картели при организациите по оползотворяване на масово разпространени отпадъци, включително на излезли от употреба моторни превозни средства. Създалата се ситуация естествено поражда съмнения за наличие на политически и административни протекции по отношение на конкретни стопански субекти.

Съществуващата в България нормативна уредба на системата за събиране на екотакси за рециклиране на излезли от употреба моторни превозни средства /ИУМПС/ представлява предпоставка за възникване на неконкурентна среда и събиране на необосновано високи такси. След влизане в сила на действащия Закон за управление на отпадъците /“ЗУО“/ (в сила от 13.07.2012 г.)¹ се създадоха условия за реструктуриране на пазарните субекти в сектора по управление на ИУМПС. ЗУО въведе по-високи, понякога напълно необосновани, нормативни изисквания към организациите по оползотворяване на ИУМПС, което доведе до отпадане от сектора на организациите с по-малки икономически възможности и до пазарни концентрации. По този начин, съществуващата дотогава пазарна среда, характеризираща се с наличието на множество конкуриращи се стопански субекти с относително малък пазарен дял, бе заменена от няколко икономически оператора (към днешна дата три организации по официални данни на МОСВ²), между които се разпределя пазарът. Пазарната концентрация и възникването на субекти с голям пазарен дял създава благоприятна среда за антиконкурентни практики, като забранени споразумения, съгласувани практики и злоупотреби с господстващо пазарно положение, увреждане на интересите на потребителите и на останалите икономически субекти, изкривяване на свързаните пазари, повишен риск от причиняване на щети на околната среда и като цяло увреждане на интересите на цялото българско общество.

Понастоящем България има най-високите екотакси при внос на автомобили в целия Европейски съюз. Към днешна дата при внос/регистрация на кола трябва да бъдат платени 267 лв. за всички МПС над 10 години; за МПС от 5 до 10 години таксата е 253 лв.; за МПС до 5 г. - 200 лв., а за новите автомобили - 146 лв.

ПРЕДПРИЯТИЯ С ГОСПОДСТВАЩО ПАЗАРНО ПОЛОЖЕНИЕ

Концентриране на над 80 % от пазарния дял в една фирма

До края на 2012 г. в България функционираха 14 организации по оползотворяване на ИУМПС. След промените в ЗУО през 2012 г. на практика остана една организация с господстващо пазарно положение, притежаваща над 80 % пазарен дял. Останалите

¹ Закон за управление на отпадъците, Обн. ДВ. бр.53от 13 Юли 2012г.

²<http://www3.moew.government.bg/?show=top&cid=462>



АСОЦИАЦИЯ НА РЕЦИКЛИРАЩАТА ИНДУСТРИЯ

организации, получили разрешение, служат за прикриване на предприятието с господстващо пазарно положение и за създаване на привидна конкурентна пазарна среда. При заплащането на екотакси гражданите теоретично могат да избират към коя организация да заплатят такса. Цената на услугата при всички регистрирани организации е **еднаква**, тъй като зад тях на практика стоят едни и същи хора. Така организацията с господстващо пазарно положение успява да централизира в ръцете си ресурс, който възлиза на около **57 млн. лв./годишно**.

Липса на прозрачност, проследимост и обществен контрол

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, по какъв начин се избират лицата, извършващи тези дейности, колко пари, на кого и за какво се плащат.

Липсва прозрачност при данните и статистика за броя на колите с първа регистрация и на колите с дерегистрация. Няма механизъм, по който да се проследи дали всички такси, получени от организацията, са декларирани. Не е ясно колко са свидетелствата в КАТ, на каква стойност и колко пари са отишли в организацията.

Липсва проследимост на пътя на ИУМПС и гаранции за тяхното екологосъобразно събиране, транспортиране, оползотворяване и/или обезвреждане при спазване на всички нормативни изисквания. Всеки притежател на ИУМПС трябва да може да проследи какво се случва с предадения от него автомобил и да има гаранции и контрол, че третирането на отпадъка е извършено при спазване на най-добрите практики без рискове за човешкия живот и здраве и околната среда.

Тук става дума за **парите на гражданите**. На гражданите е наложено да плащат, а им е отнето правото да знаят и проследяват как и за какво се харчат техните пари.

Парите, събрани от екотакси, са **публични средства** и като такива трябва да се събират и разходват при спазване на правилата за ефективност, публичност и прозрачност. Екотаксите се събират за заплащане на разходите за извършването на определена услуга – екологосъобразното събиране, транспортиране и третиране на ИУМПС. С оглед на това, **размерът на екотаксите** трябва да е разходоориентиран, т.е. да се определя въз основа на необходимите материално-технически и административни разходи по предоставяне на услугата³. **Разходването на парите от екотакси** като публични средства следва да се извършва по начин, който да гарантира неговата ефективност. Възлагането на дейностите по събиране, транспортиране, оползотворяване и обезвреждане на ИУМПС или техни компоненти следва да се извършва при спазване на **принципите на публичност и прозрачност, свободна и лоялна конкуренция, равнопоставеност и недопускане на дискриминация чрез процедури за възлагане на обществени поръчки, публични търгове и конкурси**. Процедурите за избор на изпълнители на дейностите по събиране, транспортиране и третиране на ИУМПС трябва да могат да бъдат обжалвани пред Комисия за защита на конкуренцията и съдилищата, за да се гарантира законосъобразното разходване на средствата. Сметната палата, Агенцията за държавна финансова инспекция, НАП трябва да имат контролни правомощия над отчитането и разходването на средствата, събрани от екотакси. Резултатите от проверките на контролните органи трябва да са публични и достъпни за гражданите, които имат право да изискват и получават информация за това кой, как и за какво харчи парите им.

Съществуващата в момента система е капсулирана в картелна схема за източване на публични средства и облагодетелстване на определени пазарни субекти в ущърб на икономиката на страната, потребителите, българските граждани и околната среда.

³ Чл. 2, ал. 2 от Закона за държавните такси, Обн. ДВ. бр.104 от 28 Декември 1951г.



АСОЦИАЦИЯ НА РЕЦИКЛИРАЩАТА ИНДУСТРИЯ

Налице е **спешна необходимост от реформиране на системата** и превръщането ѝ в отворена, достъпна и прозрачна система, каквото би трябвало да бъде всяка система, използваща парите на гражданите.

Свързаност между организациите и фирмите, изпълняващи целите – къде потъват средствата

Съгласно действащия Закон за управление на отпадъците организациите по оползотворяване нямат право да разпределят печалби, а следва да разходват всички средства за покриване на разходите по рециклиране и инвестиране в нови съоръжения, средства и технологии за събиране, транспортиране и третиране на отпадъци. В действителност, организациите и фирмите, които изпълняват техните цели, са свързани лица. По тази схема **средствата стават цел** сами по себе си, а рециклирането остава предимно на хартия. Съгласно действащата нормативна уредба за рециклиране на ИУМПС се плаща авансово. За едно ИУМПС се събират екотакси от 4 до 5 внесени или произведени МПС подлежащи на първична регистрация, което означава на практика, че картелът получава над 1100 лв. **от гражданите**, за да рециклира едно излязло от употреба моторно превозно средство!

Рециклирането носи печалба само за себе си защото стойността на получените материали (отпадъчни метали, пластмаси, стъкло, гуми, масла и др.) покрива средствата за рециклиране, **което логично води към заключението: или организацията допуска излишно необосновани разходи по дейността или, което е по-вероятно, извършва неправомерни пренасочвания на финансови средства за облагодетелстване на отделни стопански субекти и създаване на условия за корупционни схеми за подържане на картела.**

В потвърждение на гореупоменатото, в момента над 90 % от рециклиращите компании извършват дейността и без да получават екотакси, като заплащат между 300 и 500 лв. на собствениците на стари автомобили и реализират печалба.

Откази за издаване не разрешителни

С действащия Закон за управление на отпадъците законодателят постави изключително високи нормативни изисквания за получаване на разрешение за извършване на дейност като организация по оползотворяване на ИУМПС. Въвеждането на новите нормативни изисквания означаваше априори отпадане на част от конкурентните организации на пазара и оказва въздействие върху икономическия сектор в посока на пазарна концентрация, възникване на предприятия с господстващо пазарно положение, картелни споразумения и антиконкурентни практики, увреждащи интересите на потребителите.

Основен проблем, обаче не са необосновано завишените нормативни изисквания, а **административните бариери за навлизане на пазара на нови стопански субекти**. Съгласно чл. 81 от ЗУО условие за извършване на дейност като организация по оползотворяване на ИУМПС е получаването на разрешение от Министъра на околната среда и водите или оправомощено от него длъжностно лице. По официални данни, публикувани на интернет страницата на Министерство на околната среда и водите⁴, до настоящия момент три организации са получили разрешение за оползотворяване на ИУМПС. **На дванадесет други организации са постановени откази за издаване на разрешение**, като някои от отказите са напълно немотивирани, за което свидетелстват отменителните съдебни решения. **Някои от получените отказ кандидати имат над 25 години безупречна история в рециклиращия бранш.**

⁴<http://www3.moew.government.bg/?show=top&cid=462>



АСОЦИАЦИЯ НА РЕЦИКЛИРАЩАТА ИНДУСТРИЯ

Същевременно, разрешения са дадени на лица, напълно непознати в професионалните среди, пораждащи неизбежно съмнения за привидност и прикриване на реалните собственици.

Необосновано високи такси

Българите заплащат **най-високата екотакса** за рециклиране на автомобили в Европейския съюз.

За определянето на размера на тази такса у нас не съществуват правила. Таксата се определя привидно на пазарен принцип, но поради липсата на нормална пазарна и конкурентна среда, на практика размерът на екотаксата се определя и налага едностранно, по напълно независим и безконтролен начин, от предприятието с господстващо пазарно положение съобразно неговите икономически интереси и потребности.

В момента при внос/регистрация на автомобил трябва да бъдат платени екотакси по сметките на организация по оползотворяване или на държавата в лицето на Предприятие за управление на дейностите по опазване на околната среда – ПУДООС. ПУДООС е определило много висок размер на таксите, икономически напълно необоснован, без анализ на икономическата стойност и действителните разходи за събиране, транспортиране, оползотворяване и обезвреждане на едно ИУМПС. Организациите предлагат малко по-ниска такса, което автоматично насочва основния поток от средства към тях.

При определянето на екотаксите би следвало да бъде приложен принципът, прилаган и при събирането на такси от държавата, а именно, таксите да покриват единствено разходите за предоставяне на услугата, без печалба.

Действащата нормативна уредба установява напълно порочен модел за уреждане на начина на плащане на дейностите по управление на едно ИУМПС. По същество налице е авансовото плащане за рециклиране, вместо покриване на действително извършени и доказани разходи по третиране на ИУМПС. По този начин липсва икономически стимул и контрол над действителното третиране на ИУМПС.

В тази връзка следва да се има предвид и практиката на европейските органи и институции и по-конкретно на Европейската комисия, и техният анализ и оценка на националните системи за управление на отпадъците от гледна точка на правилата за защита на конкуренцията, контрола на държавните помощи и екологичното право. Европейската комисия е изразила своите виждания по повод на холандския модел за събиране и разходване на екотакси за ИУМПС. С Решение от 30 октомври 2001 г.⁵ на Европейската комисия за евентуална държавна помощ в Холандия, Комисията приема, че екотаксите, макар да не са директни държавни такси, по същество се приравняват на такива и представляват квази държавни такси. Ето защо за тях би следвало да бъде приложен принципът, прилаган при събиране на такси от държавата, а именно таксите да покриват единствено разходите, без печалба, както и спрямо тях намират приложение всички нормативни правила за разходване и контрол над публични средства. Според Европейската комисия необосновано високите такси са индикация за скрита държавна помощ.

Събирането и разходването на средствата по непрозрачни пътища, в условията на **политически поддържан** картел води и до **щети за околната среда**. Целта на таксите е да покриват реално извършени разходи по рециклиране на материали, които не носят печалба на рециклаторите. Когато таксите служат за обогатяване на определени стопански субекти и има политически протекции за тяхното съществуване, споменатите процеси се извършват чрез

⁵Commission decision of 30 October 2001 on the waste disposal system for car wrecks implemented by the Netherlands (2002/204/EC)



АСОЦИАЦИЯ НА РЕЦИКЛИРАЩАТА ИНДУСТРИЯ

депонирание, нерегламентирано изхвърляне и др. лоши практики, което не е тайна за бизнеса, МОСВ и българското общество.

Изкривяване на конкуренцията - нарушения на Директивата за ИУМПС

Европейското законодателство (т. 20 от преамбюла на Директива 2000/53) изрично изисква да не бъде нарушавано **нормалното функциониране на пазарните сили**.

У нас законът безспорно изключва малките и средни предприятия от пазара, по споменатата горе схема, като същевременно задължава кметовете на общини да сключват договор с организации по оползотворяване и само когато всички организации откажат, кметът може да сключи договор и с лице с разрешително по чл. 35 ЗУО.

Българското законодателство влиза в пряко противоречие и с т. 23 от преамбюла на Директива 2000/53 за достъпа на малките фирми до пазара, според която държавите-членки трябва да осигурят запазването на конкуренцията при изпълнението на разпоредбите на настоящата директива, особено по отношение на достъпа на малки и средни предприятия до пазара за събирането, разкомплектоването, третирането и рециклирането.

Съществуващият в България порочен модел за управление на ИУМПС, който, както беше посочено по-горе, се характеризира със събиране на огромни, необосновани по размер екотакси от няколко икономически субекта, разходване на средствата по напълно непрозрачен начин, не за целта, за която са събрани, увреждане на интересите на потребителите и на българските граждани, замърсяване и причиняване на дългосрочни щети на околната среда от неекологосъобразно разкомплектоване и третиране на ИУМПС, поставяне в риск на живота и здравето на лица, които без квалификация, без предпазни средства и безконтролно извършват дейности с ИУМПС. Същевременно, акумулирането посредством екотаксите на толкова голям паричен ресурс от няколко фирми поставя другите икономически субекти на пазара в изключително неравностойно положение и неспособност да се конкурират с предприятията, участващи в антипазарната, картелна схема. Фирмите, които стоят зад организациите и едновременно са изпълнители на техните цели, отделят от таксите не за рециклиране, а за повишаване на цените на потоците отпадъци, които са им нужни, като поставят в **неконкурентна среда** всички останали на пазара.

Извън всяко съмнение е, че установяването и поддържането на картела става с политическа протекция, което автоматично говори за корупция.

Картелът и корупцията водят до ощетяване на гражданите на България. Не само финансово. Околната среда също е ошетенена от съществуващата в момента изкривена схема и това носи двойна, напълно неприемлива щета за обществото ни.

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Поради изключителния обществен интерес към незаконосъобразното извършване на дейност от страна организациите по оползотворяване на ИУМПС, което касае националната политика по управление на отпадъците, и застрашава изпълнението на националните цели за излезли от употреба моторни превозни средства, се обръщаме към Вас за предприемане на незабавни мерки и проверка на законосъобразността на действията на организациите по оползотворяване на ИУМПС, които видно от гореизложеното се възползват по незаконосъобразен начин от изградената от тях картелна пазарна среда.



АСОЦИАЦИЯ НА РЕЦИКЛИРАЩАТА ИНДУСТРИЯ

Ето защо се надяваме на Вашата своевременна реакция по компетентност, с цел защита на обществения интерес и осигуряване изпълнението на националните цели за оползотворяване на отпадъците от излезли от употреба моторни превозни средства, и не само.

С уважение,

Владимир Димитров
Изпълнителен директор