



Изм. № 05-10-10/14.06.2018 г.

ДО

Г-Н НЕНО ДИМОВ

МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

ОТНОСНО: Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове в областта на управление на отпадъците

УВАЖАЕМИ Г-Н ДИМОВ,

Във връзка с предвиденото разширяване на разширената отговорност на производителите и въвеждане на продуктови такси за категориите за превоз на повече от 8 пътници и за превоз на товари над 3,5 t (категории M2, M3, N2, N3 и G, съгласно чл. 149 от Закона за движение по пътищата), изразяваме настоящото становище.

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 дейностите 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 10 г.) варираше между 30 лв. и 50 лв. След промените в ЗУО през 2012 г. на практика остана една организация с господстващо пазарно положение (над 80 % пазарен дял), а останалите регистрирани организации създават привидна конкурентна пазарна среда. По официални данни на МОСВ, към настоящия момент само четири организации имат разрешение за оползотворяване на ИУМПС, а цената на услугата за най-масовите у нас автомобили (тези над 10 г.) при всички регистрирани организации е еднаква - 275 лв. 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 образуват масово разпространени отпадъци. Кой в страната пуска на пазара МПС и дължи продуктовата 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 М1, М2, М3, 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, действие 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, който се заплаща ежегодно на общините. Той може да бъде намален, в случай 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 на ИАОС и заповедите на МОСВ за приемането на целите за изпълнени – повече от формални и без никаква информационна стойност.

С УВАЖЕНИЕ,

