



**Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на нормативни актове**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 25.09.2024 г. - 25.10.2024 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #10567-K

**Област на политика:** Архив - Околна среда

**Тип консултация:** Акт на Министерския съвет

**Вносител:** Министерство на околната среда и водите

**Тип носител:** Национално

С приемането на проекта на ПМС за изменение и допълнение на Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса ще бъдат конкретизирани задълженията на лицата, пускащи на пазара тютюневи изделия с филтри и филтри, продавани за употреба в комбинация с тютюневи изделия, по отношение заплащането на дължимите продуктови такси. Ще бъде ясно регламентиран реда и начина за изчисление на дължимите продуктови такси. С проекта на ПМС за изменение и допълнение на Наредбата за отработените масла и отпадъчните нефтопродукти, се поставят конкретни норми, касаещи изпълнението на целите по събиране и оползотворяване. Същото се очаква да има положителен ефект, поради залагането на по-ясни и конкретни критерии за изпълнение на целите от страна на задължените лица. С настоящия проект на ПМС за изменение и допълнение на Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства, се цели възпрепятстване на осъществяването на нерегламентирани дейности с излезли от употреба моторни превозни средства, което ще намали риска от увреждане на компонентите на околната среда.

**Отговорна институция**

**Отговорна институция**

## Министерство на околната среда и водите

Адрес: София, София 1000, бул. Княгиня Мария Луиза № 22

Електронна поща: edno\_gishe@moev.government.bg

### Документи

#### Пакет основни документи:

[PROEKT\\_PMS\\_NAREDBI.pdf - вер. 1.0 | 25.09.2024](#)

[Proekt na Doklad do MS NAREDBI.pdf - вер. 1.0 | 25.09.2024](#)

[Частична предварителна оценка на въздействието.pdf - вер. 1.0 | 25.09.2024](#)

[Становище MC.pdf - вер. 1.0 | 25.09.2024](#)

[Становище на Българска национална асоциация „Активни потребители” - вер. 1.0 | 28.10.2024](#)

---

#### Консултационен документ:

---

#### Справка становища:

---

### Коментари

**Автор:** БСК Пресцентър (25.10.2024 11:22)

Становище на БСК

Становището на БСК е публикувано на адрес <https://bia-bg.com/standpoint/view/33433/>

**Автор:** Ясен Цветанов (25.10.2024 08:27)

Още едно потвърждение за безобразия и беззаконие в МОСВ

## С препълнени сметища България отчита отлични резултати за пред ЕС

Половината общини третираат едва под 10% от отпадъците правилно

## За Земята

Нов доклад на "За Земята" разкрива слабостите и нуждата от реформа на управлението на битовите отпадъци в България.

Новините на "**Cera**" - директно във вашия мейл.

Пред Европа отчитаме, че сме отличници в рециклирането, докато у нас сметищата са пълни. Това показва нов доклад на екологично сдружение "За Земята", разкриващо сериозни проблеми с официалните данни относно управлението на битовите отпадъци в България. Според него драстичната разлика между високите резултати с рециклирането на отпадъци от опаковки, които България докладва към Брюксел, и слабите постижения, които се наблюдават на местно ниво, се дължат на ниски изисквания и значителни пропуски в данните, за което само показва нуждата от дълбока реформа на съществуващата система.

Докато в официалните съобщения, подавани до Евростат, България претендира, че е постигнала по-висока от средната за ЕС норма на рециклиране на пластмасовите отпадъци от опаковки, се оказва, че в 1/2 от българските общини степента на повторна употреба и рециклиране на битовите отпадъци е под 10% според данни за 2019 г. Дори и в някои областни градове и в някои популярни туристически центрове липсва функционираща система за разделно събиране на отпадъците, се посочва в доклада.

Логичното следствие от това е, че значителна част от отпадъците от пластмасови опаковки не се събират разделно, а се изхвърлят в смесените битови отпадъци. Така отговорността за финалното им третиране (обикновено изгаряне или депониране) се прехвърля на общините, които, от една страна, са с ограничен финансов капацитет, но, от друга, не са заложили и на оптимален, разходно ефективен метод за управление на отпадъците. Към това се прибавят и ниските нормативни изисквания към стопанските субекти, имащи връзка с управлението на пластмасови отпадъци от опаковки, и в частност към организациите за оползотворяване на отпадъци от опаковки (ОООО).

За да се справят с количествата отпадъци от опаковки, броят, разпространението и честотата на обслужването на контейнерите за разделно събиране трябва да бъдат увеличени 2-3 пъти във всички населени места, се отбелязва в доклада. Поради липсата на работещо разделно събиране, закономерно ниската ефективност на сепариращите инсталации (3-5%), означава, че икономиката ни губи от изгарянето и депонирането на потенциално ценни пластмасови суровини. Много общини продължават да разчитат на депониране, а допълнителни утежняващи фактори са проектите за горене на отпадъци, включително в Павликени, Гълъбово и Сливен, които подкопават усилията за намаляване и рециклиране на битовите отпадъци, генерирани в страната.

В резултат все повече обществени средства се харчат за справяне с отпадъците от опаковки, като в крайна сметка се натоварва такса "битови отпадъци". Въпреки значителните, дори за Европа, обществени разходи за управление на отпадъците в България, едва 4.8% от материалите се връщат обратно в икономиката - над 2 пъти по-малко от средното за ЕС и 5 пъти по-малко от водещата страна Нидерландия.

"Спешно решение чакат въпросите за правилното отчитане на данните, както и справедливото разпределение на отговорностите и на финансовите ресурси между производителите, местните власти и потребителите. Докладът предупреждава, че без драстични подобрения в организацията и контрола, България няма да успее да отговори на новите стандарти за управление на отпадъците и ще продължи да изостава в постигането на кръгова икономика", коментира Евгения Ташева, екип Нулеви Отпадъци в ЕС "За Земята".

**Автор:** Ясен Цветанов (22.10.2024 08:09)

Поредни доказателства за корупция и зависимости в МОСВ

## **Екоминистерството иска да се произнася и за най-дребните строежи**

<https://www.segabg.com/hot/category-economy/ekoministerstvoto-iska-da-se-proiznasya-i-za-nay-drebnite-stroezhi>

Главният архитект на Столична община Богдана Панайотова влезе в челен сблъсък със служебния министър на околната среда и водите Петър Димитров за съгласуването на подробни устройствени планове и инвестиционни проекти. Панайотова е изумена от правомощията, които МОСВ си приписва и огромната административна тежест, очертаваща се за общините и инвеститорите. За да не се стигне дотам, Панайотова е поискала в писмо до МРРБ изрично тълкуване на приложимото законодателство, става ясно от документи, публикувани в групата "Форум-КАБ" в социалната мрежа "Фейсбук".

Конфликтът е тръгнал от препратено от РДСНК становище на екоминистерството за приложимостта на Закона за опазване на околната среда и водите и Закона за биологичното разнообразие при съгласуването на устройствени планове и инвестиционни проекти. В писмото надълго и нашироко се цитират текстове от съответните закони и наредби, но от разясненията става ясно, че според МОСВ на екосъгласуване по съответния ред подлежат и най-дребните строежи шеста категория като летни кухни, гаражи, огради. Регионалните инспекции искат сами да преценяват и дали инвестиционните предложения попадат в списъците, при които задължително има процедура по ОВОС, вместо това да се прави от съответните възложители. Според Панайотова това е абсурден прочит на законите, който не отчита допуснатите изключения в специалния закон за устройство на територията.

**Автор:** Максим Германов (22.10.2024 02:24)

ПМС за изменение и допълнение на Наредбата за отработените масла и отпадъчните нефтопродук

Здравейте,

Липсва предварителната оценка на въздействието за това проекто ПМС. Моля добавете го.

Благодаря!

**Автор:** Kalin Gavrakov (15.10.2024 12:24)

Коментар 6 относно § 3 за изменение и допълнение на Наредбата ОРРЗПТ

Предлагам към § 1 от Преходните и заключителни разпоредби да се добави текст, който уточнява, че § 3 влиза в сила от 01.01.2025 г.

**Основание:** Данъците и таксите трябва да бъдат планирани предварително, а тяхното действие не може да бъде придадено със задна дата (обратна сила!). Ако настоящият текст остане непроменен, съществува вероятност той да влезе в сила преди 01.01.2025 г., което ще доведе до изискване от страна на МОСВ за плащане на такса за продукти, пуснати на пазара през 2024 г., с краен срок за плащане до 31.03.2025 г. по сметка на държавата (ПУДООС).

**Проблеми с колективните организации:** В момента, нито една организация по оползотворяване вероятно няма добавен в лиценза си конкретния отпадък по **Приложение № 1** от Наредбата за намаляване на въздействието на определени пластмасови продукти върху околната среда, който да покрива предложеното изменение, нито има съгласувана тарифа за таксуване на дружества, които искат да заплатят таксата чрез колективна организация. Това създава правна несигурност и липса на предвидимост за задължените лица.

**Подозрение за бързо запълване на бюджета:** Текстът изглежда като опит за спешно попълване на държавния бюджет, тъй като ПУДООС, което е част от МОСВ, разходва публични средства. Това създава впечатление за опит да се увеличат постъпленията чрез такси, които могат да бъдат обект на правни спорове.

**Риск от съдебни дела:** Ако МОСВ опита да изиска плащане на таксата за период преди официалното ѝ влизане в сила, има сериозен риск да загуби до едно всички заведени съдебни дела от лица, подлежащи на облагане. Тези лица могат да си позволят да оспорят пред съда задължението за плащане (въпреки предварително дадената на държавата сила, защото вземането е прогласено за публично), особено при явно нарушение на българското и европейското законодателство. Това са корпорации, които могат да си позволят воденето на международни арбитражни дела, а там присъдените обезщетения (и за имоджови вреди) са огромни.

Би било добре МОСВ изоснови да си промени подхода при изготвянето на проекти за нормативни актове, като предварително въвлече в работни групи засеганите страни

(и през браншовите организации). От нормативни актове приемани в спешен порядък, позитивното право на Р. България стана не хаос (защото и в него има някакъв ред - пример Вселената), а истински Ад по Данте, но с безброй кръгове.

**Автор:** Kalin Gavrakov (15.10.2024 12:08)

Коментар 5 относно § 2 за изменение и допълнение на Наредбата за ИУМПС

Относно предложеното създаване на нова буква „г“: „г) *моторно превозно средство с липсващи и/или увредени основни компоненти, чиято липса и/или повреда възпрепятства употребата му по първоначално предназначение.*“

1. **Съществуващ ред за класификация на отпадъци:** Вече съществува утвърден ред за установяване дали предмет/вещ е отпадък, който се извършва съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците.

В случая, инспекторите на РИОСВ ще трябва да докажат недоказуемото, освен и безспорното доказване (главно и пълно!) в съда на твърдението че предмет/вещ е негоден за ползване по предназначение и е станал отпадък.

2. **Некомпетентност на инспекторите по автотехнически въпроси**  
: Инспекторите, отговорни за проверките, не разполагат със специализирано техническо образование и опит, за да могат компетентно да определят дали едно МПС с липсващи или повредени компоненти е отпадък. Недостатъчната автотехническа компетентност поставя под съмнение обективността на техните решения, особено ако тези решения трябва да бъдат защитени пред съда.
3. **Правото на частни лица да извършват ремонти:** В нито един закон не е забранено на частно лице да извърши дори основен ремонт на моторно превозно средство в частния си двор. Необходимо е Министерството на околната среда и водите (МОСВ) да разработи ясни критерии в сътрудничество със заинтересуваните професионални гилдии, които да разграничават процесите на ремонт и разкомплектоване на МПС.

**В заключение:** Всеки, който реши да оспори пред съда издадено задължително предписание в констативен протокол (КП) за предаване на МПС за скрап като "излязло от употреба моторно превозно средство" (ИУМПС) (по същество КП се явява инд. адм. акт), или наложена глоба/санкция с наказателно постановление, със 100% сигурност ще спечели делото.

**Автор:** Kalin Gavrakov (15.10.2024 12:05)

Коментар 4 относно § 2 за изменение и допълнение на Наредбата ИУМПС

Относно предложените изменения в § 1, т. 1 от Допълнителните разпоредби: „б) В буква „б“ думите „на което не е заверен знакът за“ се заменят с „което не е преминало“ и се заличават думите „в случай, че то се намира върху държавна или общинска собственост“.

**1. Промените в сертификацията не влияят върху същността на МПС**

: Сертификацията за ползване на моторно превозно средство (МПС) (каквото е процедурата по регистрация) или липсата на такава не променя неговите основни свойства, характеристики или предназначение. Независимо дали едно МПС се намира на частен, общински или държавен имот, неговият статус като вещь, предназначение и стойност, остава същият.

Обратното разбиране, което се въвежда с предложените изменения, би довело до нечувани юридически проблеми относно собствеността и предназначението на предмети/вещи с оглед местонахождението им, съобразно прилагането на нормите от Закона за собствеността, като предложените изменения бих определил с една единствена дума - „батак“.

**2. Право на собствениците да прекратяват и възстановяват регистрацията**

: Всеки собственик (на МПС) има законното право да прекрати регистрацията на своя автомобил, ако не желае да плаща данъци за него, и да го регистрира отново, когато прецени.

Това право е дадено в Закона за движение по пътищата и уредено в Наредба № I-45/2000 и не трябва да бъде ограничаван чрез други подзаконовни нормативни актове!!!

**3. Несъответствие с целите на нормативните актове:** Проблемът с предложената разпоредба в буква „б“ е, че тя се основава на наредби, издадени за прилагането на закони, чиято цел не е да се отнема собственост или да се определя дали едно МПС е "излязло от употреба" (ИУМПС).

Пример: Наредба № I-45/2000 е издадена за изпълнение на чл. 140, ал. 2 и чл. 140 от Закона за движение по пътищата (ЗДвП) относно първоначална регистрация, прекратяване на регистрация и последваща регистрация, а Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. се отнася до провеждането на периодичните технически прегледи, която се базира на чл. 147 и чл. 148 от същия закон.

**4. Безсрочно възстановяване на регистрацията:** Според ЗДвП и Наредба № I-45/2000, прекратената регистрация на МПС може да бъде възстановена безсрочно. Това означава, че няма законово основание да се изисква превозното средство да бъде третирано като "отпадък" или да се въведат ограничения относно времето за възстановяване на регистрацията.

**Автор:** Kalin Gavrov (15.10.2024 12:01)

Коментар 3 относно § 2 за изменение и допълнение на Наредбата за ИУМПС

Относно предложените текстове в § 2, бих искал да илюстрирам конкретни проблеми, които могат да възникнат.

В предложената редакция на § 1, т. 1 от Допълнителните разпоредби: „а) моторно превозно средство с прекратена регистрация за повече от два месеца от датата на прекратяване на регистрацията“;

1. **Липса на законова забрана за притежание на нерегистрирано МПС:** В нито един закон не се забранява притежаването на моторно превозно средство (МПС) без регистрация. Това предложение не отчита този важен факт!
2. **Неяснота относно причините за прекратяване на регистрацията:** В предложената редакция не се прави никакво разграничение между различните причини за прекратяване на регистрацията на МПС. Ако текстът бъде приет в сегашната му форма, всички МПС-та с прекратена регистрация поради разпоредби от Закона за движение по пътищата или Наказателния кодекс ще бъдат третирани като "отпадъци", защото срокът за прекратяване на регистрация е винаги повече от два месеца.
3. **Проблем при отнети и задържани МПС:** Съгласно предложените промени, всички отнети и задържани МПС-та по принудителни административни мерки или съдебни актове с прекратена регистрация ще се считат за отпадъци след два месеца. Това би довело до парадоксални ситуации, при които НАП ще бъде задължен да продава тези „отпадъци“, вместо да третира МПС-та като активи, които подлежат на продажба за покриване на задълженията на собственика.
4. **Въздействие върху ретроавтомобилите:** В България има значителна общност от колекционери на ретроавтомобили, които притежават МПС-та, много от които нямат регистрация и са експонирани в музеи или частни колекции. Стойността на някои от тези автомобили достига милиони евро. Според предложените текстове, инспектори от РИОСВ ще могат да проверяват такива колекции и да съставят констативни протоколи за задължително предаване на тези автомобили за скрап. Това би било абсурдно, предвид факта, че тези превозни средства не са отпадъци, а културно и исторически значими обекти.

**Примерен сценарий:** Представете си как инспектори от РИОСВ проверяват музейна колекция от ретроавтомобили или корпоративен офис и съставят протокол за предаване на МПС-та на стойност милиони евро за скрап. Тази ситуация би породила юридически конфликти, които ще се отразят с плащания в милиони за обезщетения, които МОСВ и сега няма като парични средства!

**Автор:** Kalin Gavrov (15.10.2024 11:59)

Коментар 2 относно § 2 за изменение и допълнение на Наредбата за ИУМПС

Определението дали един предмет (вещ) е отпадък или не, може да бъде взето еднолично от собственикът му, а от администрацията само в строго определени случаи описани в нормативен акт със силата на закон.

Към днешна дата няма законов текст определящ кога едно МПС става отпадък (ИУМПС), още по-малко пък да въвежда задължение за собственик на МПС да го бракува, т.е. декларира като отпадък и предаде за скрап.

В подкрепа на това са следните изводи:

- Съгласно чл. 3 от Закона за нормативните актове (ЗНА), във връзка с чл. 4, ал. 1 от Конституцията на Република България (КРБ), права и задължения за гражданите и организациите могат да се създават единствено със закон.

- Наредбата е подзаконов нормативен акт, който се издава за прилагане на разпоредби на акт от по-висок ранг, както е указано в чл. 7, ал. 2 от ЗНА.

В нито една от съществуващите редакции на НИУМПС, както и в предложените изменения, не е обосновано задължението на гражданите или организациите да бракуват своите моторни превозни средства, което да води до квалифицирането им като "отпадък" по смисъла на Закона за управление на отпадъците (ЗУО). Това задължение трябва да бъде ясно и конкретно установено със закон, а не чрез наредба, която не може да създава нови права или задължения.

**Предложение:** Да отпадне предложената редакция. То и сега съществуващата е незаконосъобразна!

**Автор:** Kalin Gavrov (15.10.2024 11:55)

Коментар 1 относно цялостния подход по проекта за ПМС

Уважаеми дами и господа,

- 1. Общ подход и в един нормативен акт се въвеждат изменения в различни актове:** Не считам за уместно три отделни наредби да бъдат изменени с един общ акт за изменение и допълнение на Постановление на Министерския съвет, без ясно да бъде посочено в общественото обсъждане, че именно този акт се изменя. Това създава впечатление за непрозрачност и може да породи съмнения относно намеренията на инициаторите на изменението.
- 2. Нужда от отделни процедури за обществено обсъждане:**

Както е отбелязано в становището на администрацията на Министерския съвет, измененията са от толкова съществен характер, че изискват всяко изменение на подзаконов нормативен акт (наредба) да бъде предмет на отделно обществено обсъждане в самостоятелна процедура.

- 3. Липса на правна съгласуваност:**

Не виждам доказателства за съгласуване на проекта с правен експерт от МОСВ. Това е критично важно за качеството на предложенията от правна гледна точка и гарантира съответствието им с действащото законодателство.

**Предложения:**

- 1.** Настоящият проект на ПМС да бъде оттеглен на основание изложените съображения.
- 2.** МОСВ да въведе практика, според която всички предложения за изменения на подзаконови актове или закони задължително да се съгласуват с Дирекция „Правна“, за да се осигури съответствие с правната рамка и да се подобри качеството на процеса по изготвяните проекти на нормативни актове.

**Автор:** Ясен Цветанов (08.10.2024 13:45)

МОСВ работи за ГЕРБ

От всички публикации става ясно, че МОСВ работи за ГЕРБ. Явно чиновниците в МОСВ за затънали до гуша в корупция и зависимости! За да крият, че се тровят хората от ГЕРБ, явно има тежки зависимости.

Да видим и тази публикация:

## ЕК призовава България да намали замърсяването на въздуха

- 26 януари 2023

<https://novini.bg/sviat/eu/762125>

Къде е МОСВ? Къде са чиновниците, на които им пречат паркираните коли в частните дворове?

МОСВ е проядено от корупция!

**Автор:** Ясен Цветанов (08.10.2024 13:37)

МОСВ е криело, че се тровят софиянци от ГЕРБ 2

"Проблемите на официалната системата за измерване на въздуха в София са технически, но от друга страна се дължат и на действия на администрацията, включително преместването на измервателната станция за трафика от едно от най-ключовите кръстовища на града, Орлов мост, в двора на НИМХ в "Младост", който е на практика парк. Така станцията е разположена, според данни от доклада, на 65 метра от най-близкия бордюр. Това е над 6 пъти по-далеч спрямо официални изисквания за коректно измерване (най-много 10 м. отстояние от пътя)", пишат от "За Земята".

„Повод за преместването на измервателната станция от Орлов мост преди години беше провеждащ се в близост ремонт, свързан с изграждането на едноименната метростанция. Причините тя да не се върне след това на мястото ѝ обаче смятаме, че са свързани с нежеланието на определени хора в отговорните органи, както и на определени политици, да се вземат конкретни, понякога непопулярни първоначално мерки срещу замърсяването на въздуха в града от транспорта“, каза Ивайло Попов. „Най-лошото в случая обаче е, че докато в София няма коректно измерване на замърсяването на въздуха, не може да се очаква да има никакви реални мерки за

противодействие на проблемите, които произтичат от него. Тъпчем на едно място”.

От МОСВ отговарят [пред Нова телевизия](#), че "твърдението, че разположението на пунктовете за мониторинг не отговаря на изискванията на европейското и националното законодателство, е некоректно и силно преувеличено". Позицията гласи още, че пунктовете се разполагат изцяло съгласно изискванията и се отчитат конкретни условия на предоставените от съответната община терени. От МОСВ заявяват, че по последни данни за 2023 г. броят на превишенията е намалял във всички станции в страната, включително в тези с променено местоположение.

**Автор:** Ясен Цветанов (08.10.2024 13:36)

МОСВ е криело, че се тровят софиянци от ГЕРБ

## Години наред МОСВ е укривало замърсяването на въздуха

<https://www.segabg.com/hot/category-bulgaria/godini-nared-mosv-e-ukrivalo-zamursyavaneto-na-vuzduha>

**Поне две от петте станции на министерството не показват реалните концентрации на азотен диоксид**

От десетина години станцията за мониторинг на въздуха на Орлов мост е преместена в "Младост".

Министерството на околната среда и водите е укривало от обществеността в продължение на години, че системата за измерване на въздуха в София е компрометирана и не отчита коректно замърсяването, въпреки че е разполагало с данни за това. Междувременно хиляди жители на града са страдали, а някои от тях вероятно и починали преждевременно от болести, свързани със замърсения въздух.

Скандалната информация се съобщава от екологичното сдружение "За Земята" след спечелено съдебно дело срещу МОСВ, с което организацията изиска да се оповестят резултатите от доклад за условията за разполагането на пунктовете за контрол на качеството на атмосферния въздух в страната. Документът е изготвен още през 2022 г. по поръчка на тогавашния министър на околната среда. От "За Земята" напомнят, че преди да пратят казуса в съда, от МОСВ са отказали да им предоставят резултатите от въпросния доклад.

Според експертните оценки в доклада, който е бил готов още същата година, автоматичните измервателни станции „Младост“ и „Павлово“, които са двете транспортно-ориентирани автоматични измервателни станции в София, не отговарят на изискванията, защото са разположени далеч от пътното платно (те трябва да са на най-много 10 метра от тротоара - б.р.). По този начин те показват по-ниско от реалното ниво на замърсяване с азотен диоксид. Той е сред най-обществено значимите замърсители на въздуха в градовете в европейски мащаб и вероятно най-

важният, произхождащ от транспорта. През тази година германски екип от специалисти, поканени от "За Земята", отчете с фина апаратура, че в София пиковото замърсяване с азотен диоксид надвишава 18 пъти нивата, препоръчвани от Световната здравна организация. Така бе потвърден факт, който от години се отрича от властите у нас - национални и местни.

„Важно за здравето на всеки жител на София и за икономиката на града е възможно най-бързо да се поправят пропуските в мониторинговата система за въздуха. Това трябва да стане прозрачно и с участието на гражданите. Ключов е и въпросът за отговорността. Съответните органи също така би трябвало да потърсят виновните за циничното укриване на тази информация и да разследват действията, граничещи с престъпление срещу общественото здраве“, посочи Ивайло Попов от "За Земята".

Както "Сега" многократно е писал, официалните станции на МОСВ са далеч от местата с най-голям автомобилен трафик и, съответно, с най-голямо атмосферно замърсяване. Освен споменатите в "Младост" и "Павлово", станции на Изпълнителната агенция по околната среда има още в "Надежда", "Хиподрума" и "Дружба". Преди десетина години станцията на Орлов мост бе махната под претекст, че пречи на строителството на метрото и повече не бе възстановена. Това рязко намали дните в София с превишение на фините праходи частици - фалшива картина, която бе изобличена от Европейската сметна палата. Дори след [нейния доклад](#) и дори след края на ерата ГЕРБ в София, станцията не бе възстановена и там продължава да няма мерило на отровите.

**Автор:** Ясен Цветанов (08.10.2024 13:02)

Укриване на тровене на софиянци от МОСВ

[https://www.dnevnik.bg/burzi-novini/2024/10/08/4685268\\_burzi\\_novini\\_8\\_oktomvri/#4685681](https://www.dnevnik.bg/burzi-novini/2024/10/08/4685268_burzi_novini_8_oktomvri/#4685681)

### **Екоминистерството е крило за компрометираното измерване на замърсяването на въздуха в София**

Министерство на околната среда и водите е крило от обществеността в продължение на години, че системата за измерване на въздуха в София е компрометирана и не отчита коректно замърсяването, въпреки че е разполагало с данни за това.

Това съобщава природозащитната организация "За Земята", която се е добрала до информацията след спечелено дело за достъп до обществена информация в Административния съд - София-град, с което екоактивистите са изискали да се оповестят резултатите от доклад за условията за разполагането на пунктовете за контрол на качеството на атмосферния въздух в страната, изготвен още през 2022 г. по поръчка на тогавашния екоминистър. Тази информация беше укривана от обществеността дълго време.

Междувременно хиляди жители на града са страдали, а някои от тях вероятно и починали преждевременно от болести, свързани със замърсения въздух.

**Автор:** Стефан Стефанов (06.10.2024 07:17)

Ще идваме с лопатите по жълтите павета

Ах, как ми се иска сега да изкрещя: "Наркомани харвардски, жаби и дамаджани жълтопаветни, с това ли намерихте сега да се захващате, та и в двора ми да ми влизате и за колите ми стари мои спомени, с които не мога да се разделя, да ме санкционирате...", но няма да го изкрещя, защото трябва да си въздържам тук гнева в интерес на благоприличието, добрия тон и възпитанието, пък и току виж сте взели и да ме съдите за обида, защото нещо умно не можете да измислите, но със законите можете да си играете.

Моля, извинете ме! Не искам никого да обиждам. В Харвард съм убеден, че няма наркомани, а Жабата и Дамаджаната са от Кокаляне и нямат нищо общо с някакви политици. Що се отнася до жълтите павета - те са красиви.

Ето, за такива глупости хората от селото ни ви мразят, псуват и проклинат от сутрин до вечер и няма да ви гласуват.

Ето, затова и Герб е и ще бъде още първа политическа сила, защото Бойко - крадец бил, корумпиран бил, мутра бил, тиква бил, Винету само прочел, английски не знаел, с Пеевски бил, а ние сме простите селяни, гласуваме за него и пазим статуквото, защото не сме напредничави и в миналото сме били. Да, но само той ви пазеше и дано все още да ви пази от такива тъпи идеи.

Радвам се, че поне има все още разумни гласове, които по-горе в коментарите ясно, точно и аргументирано са изразили мнението си за тази глупост.

Я идете в САЩ да влезете в двора на някои фермер, за да го санкционирате за старите му коли, като знаете, че ще ви гръмне още когато прекрачите прага на имота му без разрешение, защото там частната собственост е наистина защитена, а тук явно сте убедени с този проект, че аз ще позволя да влезете в двора ми и да ме санкционирате за старата ми Лада и Трабант - спомен от дядо ми. Убедени сте, защото знаете, че тук не е Америка, но на народа рано или късно ще му писне. Тук по селата само ви псуваме и мълчим все още, но ако въведете тези глупости и един двама чиновници бъдат пребити с лопати на прага на имотите ни, тогава ще проумеете какво сте сътворили.

Надявам се, че няма да допуснете да идваме с лопатите по жълтите павета.

**Автор:** Ясен Цветанов (02.10.2024 16:10)

Част 6 - чиновникът от МОСВ третира гражданите като престъпници

## Правна рамка

На какво правно основание, МОСВ може да указва кой какво да си прави с частната си собственост?

Допусканията на чиновниците от МОСВ, че престояващите в частни дворове коли замърсяват околната среда означава еднозначно, че всички нови автомобили, които престояват на частните паркинги на фирмите вносители и продавачи, също замърсяват околната среда!

Допусканията на чиновниците от МОСВ, че те могат да се разпореждат с частна собственост, против волята на собствениците са противоконституционни! Съгласно конституцията на Р България (която явно не важи за чиновниците в МОСВ), частната собственост е неприкосновена!

Ако някъде има замърсяване, нека чиновниците се размърдат от столовете в кабинетите си и да наложат санкциите по закон на този, който замърсява.

Ако някъде има нерегламентирана дейност по разкомплектоване на МПС, нека чиновниците се размърдат от столовете в кабинетите си и да наложат санкциите по закон на този, който се занимава с това.

Незаконните сметища никнат като гъби след дъжд, виждаме ги навсякъде, но МОСВ си измисли хипотетично бъдещо образуване на камари от стари автомобили, някъде си.

Всеки иска срещу собствеността си, да получи някакво финансово обезщетение. Няма житейска логика в твърденията, че хората по неизвестен на науката начин, ще си транспортират полу разкомплектованите ИУМПС и ще ги зарязват ей така, някъде си! Отделно от това, ромите бързо почистват всякакви метални отпадъци. Дори и някъде някой да занесе на гърба си старата си кола, понеже не може да се движи, ромите бързо ще я разчистят от там.

Има проблем и със законодателството на ЕС. ЕС изисква максимално повторно използване на всякакви части, в т.ч. и електрониката, която е голям замърсител. Промените в наредбата за ИУМПС тича в обратната посока! Иска пълна забрана и

тежки ограничения на повторното използване на годни авто части, което е в пълен унисон със ЗУО!

Изводът от написаното е много прост: с промяната в една наредба, чиновниците от МОСВ изхвърлиха Конституцията в кофата! Започнаха да се разпореждат с частна собственост и започнаха да твърдят, че хората ще станат престъпници и закононарушители, щом тяхната кола остарее и решат стриктно спазвайки закона, да продадат части от нея!

МОСВ категоризира продажбата на джанти, брони, дръжки, мигачи, фарове, седалки или крушки като замърсяване на околната среда, а този който си свали джантата ще бъде глобен, защото замърсява околната среда!

Докога такива чиновници ще получават заплати от нашите пари?

Докога държавната администрация ще работи срещу интересите на хората?

Докога държавната администрация ще работи за точно определени частни бизнеси?

Докога държавната администрация ще страда от тежка корупция?

**Автор:** Ясен Цветанов (02.10.2024 15:50)

Част 5 - чиновникът от МОСВ третира гражданите като престъпници

Отделно от това, какво да прави човек със старата си кола? Ами може да изкара някой лев, преди да я върне на вторични. Може да продаде седалки, окачване, брони, решетки в купето и какво ли още не! Аз си купих няколко комплекта джанти втора употреба, за да не сменям зимни с летни гуми на едни джанти. Откъде да намеря нови такива и колко биха ми стрували? Купувайки джанти втора употреба, аз съм изпълнил стриктно закона! И по-точно чл.6 от ЗУО – предотвратил съм образуването на отпадък (най-високата степен за управление на отпадъците) и съм използвал повторно годни части от ИУМПС!

На кой чиновник в МОСВ му пречи спазването на закона от гражданите? И защо? Единственият възможен отговор е: КОРУПЦИЯ! Тежка корупция в МОСВ! Със законови промени се облагодетелстват вносителите на автомобили и продавачите на нови части!

В т.3.2 от мотивите на МОСВ е записано следното:

3.2 За Наредбата за излезлите от употреба моторни преводни средства (ИУМПС):

- собствениците на ИУМПС;

Тази група лица не следва да бъдат засегнати пряко от приемането на ПМС за изменение и допълнение на НИУМПС.

Чиновниците от МОСВ дори са записали, че собствениците на ИУМПС няма да бъдат засегнати! Кой и колко плати на чиновниците от МОСВ, да запишат това? Защо няма и дума за въздействието на промените в наредбата върху всички собственици на МПС?

Отделно от описаното по-горе, чиновническата мисъл е стигнала и до нови висоти със следният опит за мисъл:

С приемането на настоящите промени, ще се намали нелоялната конкуренция, тъй като ще се създаде ясна дефиниция на излязло от употреба моторно превозно средство, чрез която да бъде упражняван ефективен контрол не само на лицата, притежаващи разрешение за дейности с отпадъците от ИУМПС, но и на тези, които осъществяват тази дейност изцяло незаконно и без изискуемото обезпечение в размер от минимум 20 000 лв.

Къде чиновникът от МОСВ видя нелоялна конкуренция, от продажбата на части втора употреба от собствениците на ИУМПС? Ами тогава да забраним продажбата на компютри втора употреба, телевизори, перални и какво ли още не, което се продава по сайтовете, директно от хората! Ами направо да забраним хората да си продават и колите, защото правят нелоялна конкуренция на авто къщите и вносителите на автомобили!

Отново възниква въпросът: Кой и колко си плати, за да получи тези промени в наредбата? По какво се различава продажбата на други части от техника от физически лица, от тези за автомобили? Или забраната трябва да е за всички тях или за никой! Според чиновниците в МОСВ, всеки който си разглоби уреда, ще продаде котлона, двигателя или нещо друго, а останалото задължително ще го изхвърли някъде и ще направи сметище!

Промените в наредбата показват, колко ниско е нивото на чиновниците в България! Промените в наредбата показват, че се търси формално отчитане на дейност от чиновниците, като същите не са в състояние да осъзнаят последствията от действията си!

**Автор:** Ясен Цветанов (02.10.2024 15:50)

Част 4 - чиновникът от МОСВ третира гражданите като престъпници

Икономически последствия

МОСВ иска практически да прекрати експлоатацията на по-старите автомобили. По никакъв начин по-стари не означава по-мръсни автомобили! Подобно твърдение противоречи на здравият разум и на фактите.

Парализирайки продажбата на части, практически ще стане невъзможно да се обслужват на достъпни цени по-старите автомобили. Пред техните собственици има само два варианта:

- Да си закупят по-нови коли втора употреба;
- Да си закупят нови автомобили.

До какво ще доведе това:

Ако се закупят по-нови коли втора употреба, ще е необходимо всеки собственик да инвестира поне 10-12 хил. лв. Отделно от това, частите ще са много по-скъпи, отделно от това може да се иска и застраховка „Каско“. Ако 1 млн. автомобили бъдат засегнати от безумната промяна на наредбата за ИУМПС, МОСВ ще извади от джоба на най-бедните хора в България 10-12 млрд. лв!!! Тези пари няма да отидат в икономиката, няма хората да си купят с тях стоки от различни магазини. Тези пари ще бъдат извадени насила от джоба на собствениците на ИУМПС и от икономиката. Тези пари ще се насочат само към малък брой фирми.

Ако се закупят нови коли от собствениците на ИУМПС, вече ще говорим за поне 30-40 хил. лв за кола + Каско + изключително скъпа годишна поддръжка. В този случай, годишните разходи по новите коли ще са поне по 1500 – 2500 лв. Така освен първоначалното изваждане на 30-40 млрд. лв. от джоба на гражданите, че трябва да се вадят всяка година 1,5-2,5 млрд. само за да се карат тези нови коли. Отново тези пари няма да отидат в икономиката, няма хората да си купят с тях стоки от различни магазини. Тези пари ще бъдат извадени насила от джоба на собствениците на ИУМПС и от икономиката. Тези пари ще се насочат само към малък брой фирми.

Какъв ще бъде ефекта от това? Категорично ще бъде една стагнираща икономика!

Защото няколко чиновника в МОСВ са се взели на сериозно, решили са да отчитат дейност, обявили са собствениците на ИУМПС за бъдещи престъпници и закононарушители и се готвят да ударят много силно бедният българин.

Възниква простият въпрос: какво ще прави моят баща, който е на 86 години и все още кара кола, защото в неговото село няма магазин. Колата му е от 1999 г. и не се кара много. Просто отива до близкия град, за да си пазарува.

МОСВ иска да принуди моят баща да спре да кара старата си кола, да инвестира десетки хиляди левове в по-нова и да умре от глад! Исква да го лиши от значително по-евтината поддръжка на автомобилите с части втора употреба, които са годни. Това е геноцид! Това е държавен терор! Аз нямам друго определение за това желание на МОСВ!

Ако има лица които разкомплектоват нелегално автомобили, моля МОСВ да си свърши работата, съгласно закона! А не да твърди, че всички ще станат престъпници!

**Автор:** Ясен Цветанов (02.10.2024 15:17)

Част 3- чиновникът от МОСВ третира гражданите като престъпници

Това твърдение противоречи със здравият разум! Само човек, който няма никаква представа за какво говори и/или е с ограничени умствени способности, може да твърди подобни неща!

Как демонтажът на почти всички компоненти, ще замърсява околната среда? Масла има само в двигателя, скоростната кутия и диференциала! Антифриз има само в двигателя! Откъде се взе това тежко замърсяване на околната среда, от един автомобил?

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ КЪМ ПЪРВА ЧАСТ:**

Искам доказателства за нелепите до абсурдност и противоречащи на здравият разум и факти, чиновнически твърдения!

Твърденията на чиновниците от МОСВ, че гражданите по подразбиране са престъпници, че умишлено никога няма да спазват закона и че с всяко свое действие увреждат умишлено околната среда, са ужасяващи! Огромната част от един автомобил, не замърсява околната среда! Предлагането на годни за повторна употреба части, е в пълна хармония с чл.6 на ЗУО! Обратното – чиновниците от МОСВ не цитират в проекта членове от нормативни актове, които гражданите задължително ще нарушат!

Пазарът на части втора употреба е много важен за опазването на околната среда! Фирмите, разкомплектоващи автомобили, масово са се отказали от

разкомплектоването на автомобили, с регистрация преди 2000 г. А това означава, че принудителното предаване на сертифицирана фирма за разкомплектоване на автомобили пред 2000 г., ще извади огромно количество части втора употреба от пазара, което ще доведе до закупуване на нови такива, (ако ги има изобщо) и до тежко увреждане на околната среда за тяхното производство!

Това е мечтата на чиновника в МОСВ – да направи живота на хората черен, като ги трови и принуждава да си купуват само скъпи нови части, а ако няма такива, да си изхвърли колата, която ползва и да си купи друга!

Чи интереси обслужват чиновниците в МОСВ? Доказано не обслужват интересите на обществото!

Явно, понеже чиновниците в МОСВ са затънали в корупция и за тях десетките хиляди левове за нова кола са нищо, затова те карат само нови коли и искат всички да са като тях – с много пари, защото са затънали в корупция!

**Автор:** Ясен Цветанов (02.10.2024 15:16)

Част 2- чиновникът от МОСВ третира гражданите като престъпници

закононарушители! Чиновниците спекулират с хипотези и допускания, а не се позовават на факти!

Защо чиновниците от МОСВ не записаха, че собствениците съвестно ще се обалят по телефона на лицензирана фирма, която ще из земе МПС-то и ще го утилизира? На какво правно основание чиновниците от МОСВ вменяват престъпни намерения и подбуди на гражданите?

Навсякъде в страната е пълно с незаконни сметища от битови и строителни отпадъци, а не с купчини от стари коли! Аз не съм видял дори и една стара кола, изхвърлена в река! Но съм виждал много сметища по коритата на реки! Дори СО е организи рала незаконно сметище, както разкри сегашният кмет на София. Къде беше МОСВ през всичките тези години, когато ГЕРБ управляваше София? Защо не спря незаконните сметища за битови отпадъци, а те се превърнаха в планини?

Фактите са опровергават чиновниците от МОСВ – много хора, които не искат да се занимават със старият си автомобил, се обаждат на фирмите за рециклиране, да дойдат и да им изземат колите от при тях, срещу някакво малко заплащане.

3). Чиновниците от МОСВ твърдят, че гражданите задължително ще разкомплектоват ИУМПС с цел продажба на годните за употреба части и компоненти, а негодните такива задължително ще изхвърли на неразрешени за това места, което води до образуване на сметища.”

Къде видяха сметища от стари автомобили, чиновниците от МОСВ? В корито на коя река? Къде са фактите, доказващи твърденията за чиновниците от МОСВ?

Това твърдение е абсурдно! Чиновникът третира собствениците на МПС като престъпници! Той не вижда никаква добронамереност и желание за спазване на закона в гражданите! Чиновникът навсякъде вижда престъпници и закононарушители! Отново чиновниците спекулират с хипотези и допускания, а не се позовават на факти!

4). Чиновниците от МОСВ твърдят, че ако човек сам си разглоби ИУМПС, това е нерегламентирана дейност, поради разпоредбите на ЗУО, които категорично определят, че за извършването на дейности по съхраняване и разкомплектоване на МПС-та, негодни за употреба и представляващи отпадъци, е необходимо лицето, което извършва тези дейности да притежава разрешително по същия закон.

Това твърдение е абсурдно! За чиновника от МОСВ, демонтажът на стоп, фар, броня или автомобилна крушка, противоречи на ЗОУ! Дори и демонтажът на джанта според чиновника уврежда околната среда!. Същото се случва и при демонтажът на врата, капак, стъкло, тапицерия, седалки, уреди от таблото, мигачи, механизъм на чистачките, ключета, копчета, лостчета и др. За чиновника от МОСВ, всичко това са престъпления, водещи до увреждане на околната среда!

**Автор:** Ясен Цветанов (02.10.2024 15:16)

Част 1- чиновникът от МОСВ третира гражданите като престъпници

Чиновникът от МОСВ третира собствениците на МПС като престъпници - Част 1

Нелепите до абсурдност твърдения на чиновниците от МОСВ в частичната предварителна оценка на въздействието на наредбата за автомобилите, граничи с невменяемост.

Чиновниците в МОСВ са записали следното като проблем: „Проблем 2: Чрез сега действащата дефиниция за излязло от употреба моторно превозно средство в

Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства е създадена възможност за извършването на нерегламентирана дейност с този поток отпадъци“ .

По-нататък, в опит за мислене, чиновниците от МОСВ са записали следното:

*„Важно е да бъде отбелязано, че според Наредба № 1-45 на МВР, съществуват 7 възможности за дерегистрация на МПС. Една от тези възможности е разписана в чл. 18а, ал. 2, т. 4 от Наредба № 1-45 и дава възможност МПС да бъде съхранено в който и да е частен имот за неопределен период. Именно тази възможност, както и легалната дефиниция за ИУМПС към настоящия момент, създават предпоставки за извършване на нерегламентирани дейности с ИУМПС, тъй като собственикът на вече негодно за употреба МПС, дерегистрирано на основание чл. 18а, ал. 2, т. 4 от Наредба № 1-45, може на по-късен етап и по негова преценка да го предаде като отпадък на площадка за разкомплектоване или да го продаде на лице, непритежаващо документ за дейности с отпадъци, което да го разкомплектова с цел продажба на годните за употреба части и компоненти, а негодните такива да изхвърли на неразрешени за това места, което води до образуване на сметища.“.*

КОМЕНТАРИ:

1). Чиновниците от МОСВ твърдят, че ако излезлите от употреба МПС (ИУМПС) стоят само определено време в частен имот, собственикът им не може да се договори с когото и да е било и не може да си разкомплектова сам своето МПС!

Това твърдение противоречи със здравият разум! Не времето ограничава някого да извърши нещо, а желанието му! Човек може и за една седмица да разкомплектова сам колата си. Не са му нужни месеци за това!

2). Нещата с ограничената чиновническа мисъл отиват дори още по далече! Чиновниците от МОСВ твърдят, че собственикът на по-късен етап и по негова преценка може да предаде колата си като отпадък на площадка за разкомплектоване или да го продаде на лице, непритежаващо документ за дейности с отпадъци.

Това твърдение е абсурдно! Чиновникът третира собствениците на МПС като престъпници! Той не вижда никаква добронамереност и желание за спазване на закона в гражданите! Чиновникът навсякъде вижда престъпници и

**Автор:** Георги Иванов (02.10.2024 13:30)

Не сме вече в соца

Предложените промени в Наредбата за ИУМПС противоречат на здравия разум и на демократичните принципи - недопустимо е държавата да задължава хората да се освобождават от имущество, което възнамеряват да използват в по-късен момент или да ги принуждават да ремонтират автомобилите си в период, в който е възможно да се намират във финансово затруднение. Това, освен че е дискриминация на имуществена основа, засяга и неприкосновената частна собственост.

Посоченото в доклада наличие на "множество случаи на нерегламентирани дейности с излезли от употреба МПС във връзка с тяхното съхраняване и третиране в частни имоти от физически лица" не се бори с допълнителни забрани и ограничения, а с подобряване на контролната дейност или с увеличаване на щата на контролните органи. Крайно време е чиновниците да започнат да вършат истинска работа, вместо да пишат безсмислени текстове в наредбите.

**Автор:** Ясен Цветанов (30.09.2024 16:49)

Много трудно намерих мястото, където да си изкажа мнението

Бих искал да отбележа на служителите в МОСВ, че понеже са обединили няколко неща в едно ПМС, много трудно успях да стигна до това място, за да си изкажа мнението относно предложените изменения. Наложих ми се да говоря по телефона с двама служители на МОСВ, за да стигна до тук! Това не е нормално!

Съвсем скоро, ще изкажа мнението си в цялост. Като кратка анотация, то звучи така: с промените в Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства, МОСВ ще докара гражданите до просешка тояга, ще предизвика стагнация на икономиката и ще увеличи замърсяването на околната среда. Отделно от това, промените противоречат на ЗУО и на искането на ЕС за масово използване на части втора употреба по автомобилите.

Нека разгледме какво си мисли ЕС по въпроса. То е точно обратното. Частите на колите трябва максимално да се използват повторно, а не да се забранява тяхната употреба, както иска МОСВ. Служителите в МОСВ да се запознаят със следният документ:

#### РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС) 2018/858 и 2019/1020 и за отмяна на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО, Варианти на политиката: 3А, 3Б, 3В и др.

Служителите в МОСВ да се запознаят и с чл.6 от ЗУО! Повторната употреба е втора в йерархията на управлението на отпадъците, след тяхното предотвратяване! А с повторната употреба дори се предотвратява образуването на отпадъци!

Що за промени ни предлагат от МОСВ? Дали целта е всички да си купуваме само нови коли? Или да замърсяваме значително повече околната среда с производството на нови части, вместо да използваме годни съществуващи? На кой чиновник му пречи факта, че нещо се използва повторно масово и не се генерира отпадък?

Безумията на държавната администрация нямат край!

## История

**Начало на обществената консултация - 25.09.2024**

**Приключване на консултацията - 25.10.2024**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---