

# СПРАВКА

**за отразяване на становищата, получени след проведена процедура по обществено обсъждане на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове**

№		Предложение (получено/неполучено)	Приема предложението	Не приема предложението/ Мотиви
1.	<p style="text-align: center;"><b>НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА ОБЩИНИТЕ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ (НСОРБ)</b></p>	<p>Предлагаме в цитираната Наредбата, издавана от Министерския съвет, изрично да бъде установен редът за разходване на средствата, постъпващи от продуктовата такса, предвидена в Приложение № 1, част Д, раздел III от Наредбата за намаляване на въздействието на определени пластмасови продукти върху околната среда (обн. ДВ, бр. 91 от 2021 г.).</p> <p>В тази връзка, настояваме текстът от проекта на чл. 5, ал. 5 „Постъпилите средства по ал. 4 се разходват съгласно правилата за работа на ПУДООС.“ да бъде изменен, както следва:</p> <p>чл. 5, ал. 5: „Пълният размер от постъпилите средства по ал. 4 се разпределя към общините в срок до 31 май на текущата година, пропорционално на броя на населението в съответната община, по данни на Националния статистически институт (НСИ).“</p> <p>Мотиви:</p>	<p>Не се приема</p>	<p>След влизане в сила на измененията на нормативната уредба ще бъде организирана работна среща с ПУДООС, на която да бъде обсъдено включването на нов приоритет за финансиране на ПУДООС в сектор „Отпадъци“, който да дава възможност натрупаните средства събирани по този ред да бъдат разходвани за финансиране на проекти на общини за „Подобряване и надграждане на системата за сметосъбиране в частност след потреблението на тютюневи изделия с филтри и филтри, продавани за употреба в комбинация с тютюневи изделия“.</p>

	<p>Правната природа на продуктовата такса я определя като публичен приход със строго целево предназначение, събиран по силата на нормативен акт. Съгласно екологичното законодателство и принципа за „Разширена отговорност на производителя“, тези средства не представляват общ фискален приход, а са предназначени единствено за финансиране на дейности, свързани с предотвратяване, ограничаване и компенсиране на вреди върху околната среда.</p> <p>Именно такова предназначение има и новата продуктова такса за тютюневи изделия, по приложение № 1, част Д, раздел III от Наредбата за намаляване на въздействието на определени пластмасови продукти върху околната среда (обн. ДВ. бр.91 от 2021 г.).</p> <p>За нея конкретно в чл. 9, ал. 3 от Наредбата за намаляване на въздействието на определени пластмасови продукти върху околната среда, е посочено, че производителите на определени тютюневи изделия (с пластмасови филтри) следва целево да покриват разходите за:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. събиране на отпадъците от продуктите, които са изхвърлени в обществени системи за събиране, включително за инфраструктурата и нейното функциониране (например подходящи контейнери на обичайни</li></ol>		
--	--	--	--

		<p>места на замърсяване с отпадъци), и за последващото транспортиране и третиране на тези отпадъци;</p> <p>2. почистване на замърсяването с отпадъци, които произтичат от употребата на продуктите по ал. 1, и за последващото транспортиране и третиране на тези отпадъци;</p> <p>3. провеждане на национални представителни проучвания по чл. 13.</p> <p>Тези задължения недвусмислено предполагат разходването на съответните средства да бъде осъществявано от публични органи, каквито са общините, и които реално са ангажирани с дейностите по събиране и почистване на битови отпадъци в урбанизираните територии.</p> <p>Същите изисквания за целевия характер на таксата са залегнали и в член 8 „Разширена отговорност на производителя“ от Директива (ЕС) 2019/904 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г., относно намаляването на въздействието на определени пластмасови продукти върху околната среда. В цитирания член е посочено, че „ По отношение на пластмасовите продукти за еднократна употреба, посочени в раздел III на част Д от приложението към настоящата директива, държавите членки правят необходимото производителите да покриват и разходите за събирането на</p>		
--	--	---	--	--

		<p>отпадъците от тези продукти, които са изхвърлени в обществени системи за събиране, включително за инфраструктурата и нейното функциониране, и за последващото транспортиране и третиране на тези отпадъци. Разходите може да включват създаването на специална инфраструктура за събирането на отпадъците от тези продукти, като например подходящи контейнери за отпадъци на обичайни места на замърсяване.“</p> <p>Също така, не може да се възприеме подходът, при който разходването на таксата се определя по "правилата за работа на ПУДООС", тъй като това, според нас, е юридически необосновано и изцяло липсва конкретика за бъдещия механизъм за разпределение. Съгласно Правилника за устройството и дейността на ПУДООС, средствата на предприятието се разходват по общи правила за реализиране на екологични проекти, чрез безвъзмездно финансиране или отпускане на заеми, без обвързаност с конкретните задължения на производителите, произтичащи от разширената отговорност.</p> <p>В тази връзка, с цел гарантиране на правната сигурност и ефективност при изпълнение на задълженията по Наредбата за намаляване на въздействието на определени</p>		
--	--	---	--	--

	<p>пластмасови продукти върху околната среда и Директива (ЕС) 2019/904, настояваме:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• да се въведе ясно разписан механизъм, относно разходването на събраните средства в ПУДООС;</li><li>• да се гарантира, че средствата ще постъпват в бюджетите на общините, които имат конкретните задължения по събиране, почистване и третиране на този вид отпадъци;</li><li>• да се въведе принципът на справедливо разпределение на средствата въз основа на населението на всяка община, по данни на НСИ;</li><li>• да се избягва нецелево разходване на продуктовата такса от схемата на разширена отговорност на производителя на пластмасови продукти за еднократна употреба, които не са съобразени с конкретните ангажименти по европейската и национална нормативна уредба.</li></ul> <p>Не на последно място, подобен текст беше включен в първоначалната редакция на Наредбата, публикувана за обществено обсъждане на 25.09.2024 г., където беше разписан механизъм за пропорционално разпределение на средствата към общините — механизъм, съответстващ на принципите на прозрачност, предвидимост и законосъобразност при управление на публичните финанси.</p>		
--	--	--	--

	НСОРБ	<p><b>ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОМЕНИ:</b>  Във връзка с текущите усилия за подобряване на подзаконвата нормативна уредба в областта на управлението на отпадъците, бихме искали да обърнем внимание и на необходимостта от спешен преглед и промени в още две наредби, касаещи масово разпространени отпадъци.</p> <p>На първо място, настояваме за актуализиране на <b>Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми</b>. Към момента общините в цялата страна събират значителни количества гуми, изоставени по улиците, дерета и други обществени терени. Независимо че местните власти нямат законово задължение да управляват този вид отпадъци, те на практика поемат тази отговорност, за да запазят чистотата на населените места и да предотвратят замърсяване на околната среда, включително и да опазят чистотата на атмосферния въздух.</p> <p>За съжаление, това води до значителни разходи от общинските бюджети – към момента достигащи до 1000 лв. на тон за предаване към оторизирани инсталации. Липсата на ефективна система за обратно приемане и реална ангажираност на организациите по оползотворяване поставя общините в затруднено положение и пречи на намирането на</p>	Приема се по принцип	Предложенията ще бъдат обсъдени и взети под внимание при бъдещо изменение на <b>Наредбата за изискванията за третиране на излезли от употреба гуми и Наредбата за опаковките и отпадъците от опаковки</b> . Към настоящия момент цитираните нормативни актове не са обект на настоящия Проект на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове.
--	-------	---	----------------------	--

		<p>дългосрочно и устойчиво решение на проблема.</p> <p>Във връзка с горното настояваме да бъде разгледана възможността за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• увеличаване на целите за рециклиране и оползотворяване, както и по-ясно дефиниране на отговорностите на участниците в системата;</li> <li>• повишаване на проследимостта и контрола върху количествата излезли от употреба гуми;</li> <li>• стимулиране на рециклиращите и оползотворяващи предприятия да работят с общините при преференциални условия, като разходите се поемат от лицата, пускащи гуми на пазара;</li> <li>• създаване на механизъм за централизирано събиране и предаване.</li> </ul> <p>Второто предложение е свързано с <b>Наредбата за опаковките и отпадъците от опаковки</b>. Във връзка с предстоящите промени в Закона за управление на отпадъците (ЗУО) считаме за необходимо своевременно да се подготвят и съответни изменения в тази наредба, които да осигурят по-ефективно и справедливо прилагане на системите за разделно събиране на отпадъци от опаковки. Част от основните ни предложения са:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• системите за разделно събиране трябва да обхващат всички жители на територията на страната, като</li> </ul>		
--	--	--	--	--

		<p>бъде премахнато изискването за обхват от „не по-малко от 6 000 000 жители“;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• поетапно задължително включване на всички населени места с население над 700 души, както и на курортните селища;</li> <li>• увеличаване на броя на съдовете за събиране на отпадъци от опаковки от домакинствата в обхванатите населени места;</li> <li>• унифициране на данните, като броят на жителите се изчислява по официалните данни на Националния статистически институт към 31 декември на предходната година, вместо по информация от ГРАО;</li> <li>• възможността общините самостоятелно да изграждат или надграждат системи за разделно събиране на опаковки, както и да имат право на финансиране чрез събраните продуктови такси.</li> </ul> <p>Оставаме на разположение за съвместни обсъждания и предоставяне на допълнителна информация с оглед финализиране на предложените разпоредби.</p>		
2	<b>БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ ПО РЕЦИКЛИРАНЕ (БАР)</b>	Съгласува без бележки и предложения	-	
3	<b>БЪЛГАРСКА СТОПАНСКА</b>	<u>По §1 от проекта на ПМС, за изменения на НИУМПС:</u>	Не се приема.	С новият метод на изчисление ще се използват само и единствено статистически достоверни данни от компетентен орган, а именно този, извършил

	<p><b>КАМАРА (БСК)</b></p>	<p>След обстоен анализ на предложените изменения и допълнения в Наредбата отчитаме редица съществени слабости и несъответствия с действащото законодателство, принципите на правната сигурност и административната ефективност.</p> <p><b>А. Относно предложената методология за определяне на количествата ИУМПС</b></p> <p>Неясен и неточен експлоатационен коефициент (Ек) - В Приложение № 2 и 2а към Наредбата за ИУМПС е въведена нова формула за изчисление на количеството ИУМПС, необходимо за постигане на целите по чл. 8, ал. 2. Методът се базира на формулата: <math>KP = (ПШoop/инд.) / Eк</math>, където Ек (експлоатационен коефициент) се определя като разлика между средната възраст на регистрираните МПС (СВА) - (по нашето разбиране средна възраст на целият наличен автопарк, изчислен от броят по възрастови групи на всички автомобили в движение към 01.01 на текущата година) и средната възраст на новорегистрираните през предходната година (СВР) .</p> <p>Например, ако допуснем, че Ек е около 10 години, това означава, че целта за рециклиране следва да бъде около 10% от новорегистрираните автомобили. Не бива да се забравя, че с повишаването на</p>		<p>регистрацията на автомобилите. В допълнение използваните данни са официални, предоставени от компетентен орган на МВР и се базират на реалните числа, които отразяват действителната ситуация в сектора. Именно чрез този нов подход ще се избегнат възможностите за грешки при определяне на целите, като се премахне използването на неverified данни, които могат да доведат до изкривяване на целите.</p> <p>В подкрепа на гореизложеното, като слабост на действащия към момента начин за изчисление на целите е, че същите се определят на база приетите на площадките ИУМПС. Тези данни се генерират от заинтересовани лица, а не от компетентен орган, като всяка следваща година оказват влияние чрез натрупване върху целите, което има отражение в следващите 10 години, което може изкуствено да доведе до завишение на целите за събиране и разкомплектоване на ООп.</p> <p>При приемане на площадките за отпадъци на голям брой ИУМПС от територията на страната, в рамките на една година, е необходим период от време по-дълъг от една година за достигане на съответстващия брой ИУМПС, който да бъде събран като отпадък. Тъй като автомобилите не са бързо-оборотна стока, те не се генерират системно и циклично, както и предвид нарастващия дял на нови автомобили в автопарка, съществува възможност отговорните лица да бъдат поставени пред невъзможност действително да съберат необходимия брой ИУМПС за постигане на целта.</p>
--	----------------------------	---	--	--

		<p>жизненото равнище, ще се регистрират автомобили с все по-малка възраст и коефициента ще расте. За сравнение, със сега действащата методика целта е два пъти по-ниска (около 20% от броя на новорегистрираните). Това означава, че колкото е по-голяма разликата във възрастта - години, толкова по-малка ще е целта за рециклиране, което считаме, че не е в духа на доброто управление на отпадъците.</p> <p>Въпреки, че на пръв поглед това изглежда математически издържано, прилагането му крие съществени слабости:</p> <p>Данните за възрастта на МПС са осреднени и групирани, като за различните възрастови групи се приемат фиксирани стойности (напр., „над 20 години“ или „16-20 години“, респ. - 23 и 17.5 години – не става ясно това средите на интервалите ли са, или изчислени средни от групите, които са постоянни величини), което не отчита реалната продължителност на използване на МПС преди отпадане;</p> <p>Налице е риск от съществени статистически грешки и неточности, които ще се пренесат в крайните резултати;</p> <p>Формулата не отчита спецификата на отделните категории МПС и възможните разлики в реалния експлоатационен период;</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Не е ясен произходът на определени стойности и липсва възможност за външен одит или проверка на валидността им.</p> <p>Недопустимо е с Ек да се определя целта за рециклиране, както и периодът на употреба, след който едно МПС спрямо неговата категория, ще се превърне в отпадък.</p>		
	БСК	<p><b><u>По §1 от проекта на ПМС, за изменения на НИУМПС:</u></b></p> <p><b>Б. Административна и организационна тежест</b></p> <p>С предложенията в чл. 27 и чл. 28 се въвеждат редица нови задължения за предоставяне и обработка на данни – по възраст, категория, месторегистрация и др., включително от страна на органите на МВР, ИАОС и ПУДООС:</p> <p>Това изисква значителен ресурс и координация между институции, без анализ дали съществува техническа готовност;</p> <p>Не е придружено от оценка на въздействието, както се изисква от чл. 26, ал. 2 от ЗНА. Представената ЧПОВ не съдържа оценка за въздействието върху бизнеса и населението;</p> <p>Не е ясно как ще се осъществява контрол и какви ще са последиците при липса или грешка в данните;</p>	Не се приема	<p>Не е налице създаване на нова административна тежест, тъй като изискуемите данни от МВР са налични в структурите им и се обработват непрекъснато и към момента.</p> <p>По отношение на ИАОС следва да се има предвид, че и към момента агенцията обработва данни от МВР като с предложеното изменение ще се изисква единствено преформатирана идентична информация, която ще се предоставя само веднъж годишно, а не както досега на всяко тримесечие.</p> <p>В допълнение се наблюдават случаи с правни казуси при регистрация на този вид МПС пред органите на МВР.</p> <p>Повод за настоящата промяна са зачестилите случаи на избягване за заплащане на продуктова такса към ПУДООС посредством отмяна на платежното издадено от банката, чиито бенефициент е ПУДООС. Така се регистрират автомобили без да е заплатена дължимата продуктова такса. Освен това при заплащане към ПУДООС, собственикът на МПС разполага само и единствено с оригинал на платежното нареждане, а в съответствие с чл. 12, ал.1, т.10 от Наредба № I-45 се изискват документи по чл. 3, ал.1, т.2 от Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса. Установени са и случаи на</p>

		<p>Въвеждат се нови отчетни и справочни задължения, които водят до допълнителна административна тежест за ПУДООС, ИАОС, МВР и бизнеса.</p>		<p>злоупотреби с едно и също платежно нареждане да се регистрират няколко броя МПС през различен период от време. С новата промяна ще бъде създадена мярка за осъществяване на контрол, свързан със заплащане на таксата към ПУДООС. Чрез този начин ще се упражни контрол върху реално пуснатите на пазара МПС със заплатена такса към ПУДООС.</p> <p>Що се касае до бизнеса, с предложението не създава никаква нова административна тежест.</p>
	БСК	<p><b><u>По §1 от проекта на ПМС, за изменения на НИУМПС:</u></b></p> <p><b>В. Правна сигурност и предвидимост</b></p> <p>Съгласно §3 от проекта, за отчетната 2025 г. експлоатационният коефициент (Ек) ще се определи до 2 месеца след влизане в сила на постановлението. Това означава, че пазарните участници ще трябва да планират и изпълняват дейности, свързани с ИУМПС, без да имат яснота по отношение на основния параметър за изчисление. Това е в противоречие с принципа на правната сигурност и забраната за обратно действие на нормативни актове, освен ако не е в полза на адресатите (чл. 14 от ЗНА).</p> <p>Например, може ли да се приеме, че за 2025 г. (през 2026 г.) ще се вземат данните за броя на новорегистрираните МПС за 2025 г. и целия автопарк до 01.01.2026 г.?</p>	Не се приема	<p>Настоящата промяна е продиктувана именно поради забавяне на процеса по определяне на годишните цели като забавянето е ежегодно поради верифициране на данни, служещи за изчислението на целите. Поради тази причина ежегодно целта за организациите се определя след средата на годината, което от своя страна създава ситуация, в която организациите работят през повече от половината отчетен период без конкретна цел.</p>

	БСК	<p><b><u>По §1 от проекта на ПМС, за изменения на НИУМПС:</u></b></p> <p><b>Г. Съответствие с европейското законодателство</b></p> <p>Предложената методология и структура на изчисленията не са обвързани с реалните количества третиращи ИУМПС, както изисква Директива 2000/53/ЕО. Напротив – методът въвежда теоретичен модел, основан на регистрирани МПС, без доказателства за реално постъпили и преработени автомобили (ИУМПС). Това подкопава доверието в отчетността и може да доведе до санкции при европейски контрол. Докладването трябва да се основава на реално третиращи ИУМПС, а не на теоретични стойности.</p> <p>С оглед изложеното, считаме за необходимо проектът на постановление касаещ изменения на НИУМПС да бъде преработен, със следните препоръки:</p> <p>- да се <b>разработи алтернативна, по-точна и обективна методика за определяне на количествата ИУМПС, съобразена с Директива 2000/53/ЕО;</b></p>	Не се приема	<p>Липсва ясно формулирано предложение.</p> <p>На първо място следва да бъде отбелязано, че за Проекта на изменение и допълнение на нормативни актове е налице съгласувана частична оценка на въздействието от страна на администрацията на Министерския съвет. В тази връзка не е налице необходимост от извършване на пълна оценка на административното и икономическото въздействие.</p> <p>Настоящото предложение представлява справедлив метод за определяне на количествените цели поставени пред задължените лица, в лицето на ООп и индивидуалистите, който е част от определянето на общата национална цел. Методът на определяне на целите използва данни единствено за пуснатите на пазара автомобили, като за тях е изпълнен и осигурен финансов ангажимент, чрез който да се обезпечат действията по грижата за „бъдещия отпадък“ във връзка с принципа замърсителят плаща. По този начин задължените лица ще бъдат ангажирани да изпълняват дейностите по събиране на отпадъци, за които реално имат отговорност.</p>
--	-----	--	--------------	---

		- да се извърши пълна оценка на административното и икономическото въздействие.		
	БСК	<p><b><u>По §2, т. 8 от проекта на ПМС касаещ изменения на НОРРЗПТ</u></b></p> <p>Предложеното изменение на Приложение № 2 към чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредбата въвежда нови размери на продуктите такси по категории и възраст на МПС. Това поражда следните притеснения:</p> <p><b>А. Липса на обосновка и методология при определяне размера на продуктите такси за МПС</b></p> <p>Не е представена формула или аналитичен модел, върху който се основава определянето на размера на новите такси – напр., как е изчислена таксата от 385 лв. за МПС над 10 г., спрямо 150 лв. за ново МПС от същата категория - тази такса кои разходи покрива и кои са средните нива на тези разходи. Не е ясно какви критерии са използвани (екологичен отпечатък, пазарен анализ, разходи за управление на отпадъците и т.н.);</p> <p>Липсват възприети критерии за съпоставимост – нито количествено (напр., въглероден отпечатък, ресурсен</p>	Не се приема	<p>Важно е да бъде подчертано, че продуктите такси от приемане на Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, а именно през 2016 г., не са актуализирани.</p> <p>Следва да бъде отбелязано, че увеличението на таксата обхваща предимно категориите МПС с ниска екологична норма, като с това се цели стимулиране употребата на нови автомобили и електрически такива, което да окаже положително въздействие върху намаляването на въглеродният отпечатък от употребата на МПС. Това са и част от мерките, заложи в Плана за възстановяване и устойчивост, които въвеждат задължения на органите на местното самоуправление и местната администрация да създадат т.нар. „зелени зони“ в централната градска част на големите градове, чиято реализация е възможно да се осъществи единствено и само чрез стимули за повишаване на електромобилността и употребата на нови автомобили. МОСВ, съвместно с Министерство на иновациите и растежа са основните ангажирани институции на национално ниво за изпълнението на тези мерки.</p> <p>Като се вземе предвид, че официалните данни от МВР показват, че за 2024 г. пуснатите на пазара автомобили на възраст до 5 години са около 25 % от всички пуснати на пазара за тази година, това от своя страна показва тенденция към увеличаване употребата на нови превозни средства и обновяване на автопарка. Електрическите автомобили стават все по-популярни, тъй като предлагат много предимства пред традиционните бензинови или дизелови автомобили. За</p>

		<p>интензитет), нито качествено (технологичен клас, емисионна норма).  Не се прави разграничение между реално нови и технически „нови“ МПС – има риск от злоупотреба с дефиницията на „ново МПС“ (до 6000 км или 6 месеца), което може да доведе до изкривяване на пазара.</p>		<p>употребата на електрическите автомобили са създадени предимства, свързани с финансови облекчения при тяхното закупуване и употреба. Това е и една от основните целите на ЕК по отношение намаляване въздействието на въглеродния отпечатък от употребата на МПС.</p> <p>В тази връзка актуализацията на дължимите продуктови такси за МПС съгласно Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса (Наредбата), е ключова мярка за стимулиране употребата на нови, хибридни и изцяло електрически автомобили.</p>
	БСК	<p><b><u>По §2, т. 8 от проекта на ПМС касаещ изменения на НОРРЗПТ</u></b></p> <p><b>Б. Несъразмерност на таксите спрямо екологичните цели</b></p> <p>Таксите са определени по възраст, а не по екологичен клас (напр., Евро 6, Евро 3 и др.), което е в разрез с принципа „замърсителят плаща“.</p> <p>Не се предоставят икономически или екологични анализи за ефекта от увеличението на размера на продуктите такси – при МПС с ДВГ предложеното увеличение средно за всички възрастови групи е 23%, при хибридни МПС – 16%, при изцяло електрическите МПС – 142% (в диапазона 5–10 години, увеличението е над 160%, а при електрически МПС над 10 години увеличението е над 180%).</p>		<p>По своята същност, въведеният с ЗУО финансов ангажимент, представлява таксата, която се заплаща за продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци (МРО) и е в съответствие с принципа „замърсителят плаща“.</p> <p>Възрастта на автомобила има пряко отношение към неговия екологичен клас. Всеки нов автомобил е съобразен с настоящите изисквания и има ниски емисии.</p> <p>Следва да бъде обърнато внимание, че регламентираният размер на продуктова такса за електрически превозни средства (ЕПС) е недостатъчен за извършването на законово регламентираните дейности по оползотворяване на отпадъка образуван след края на жизнения цикъл на ЕПС. Въпреки това, като стимулираща мярка за употребата на този вид превозни средства, ново-определената с Приложение № 2 от Наредбата продуктова такса за ЕПС е най-ниската такава в сравнение с другите видове МПС.</p> <p>Необходимо е обаче, да се отчете факта, че голям разход за оползотворяване на ЕПС, в сравнение с излезлите от употреба моторни превозни средства</p>

		<p>За електрическите и хибридни МПС е предвидена по-ниска такса, но липсва допълнителен стимулиращ механизъм, който да насърчава устойчивия избор на потребителите.</p>	<p>(ИУМПС), е задвижващата батерия на автомобила, която изисква специфични методи и съоръжения за оползотворяването и рециклирането ѝ, каквито към момента няма изградени на територията на страната ни.</p> <p>От друга страна със Закона за местни данъци и такси (ЗМДТ) се регламентират ставките и методологията, чрез които с облагат с данък превозните средства, като влияние върху стойността на данъка оказва годината на производство, мощността и екологичната категория на автомобила.</p> <p>В чл. 55 от ЗМДТ е регламентиран детайлно и точно начинът за определяне данъка върху превозно средство. Съгласно цитираната норма за леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т., годишният данък се състои от следните два компонента:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>имуществен</b> – определя се от стойността на данъка в зависимост от мощността на двигателя, коригирана с коефициент в зависимост от годината на производство на автомобила.</li> <li>- <b>екологичен</b> – компонент свързан с екологичната категория на автомобила, като съответно колкото е по-голяма категорията толкова е по-голямо намалението на ставката за данъка на превозното средство.</li> </ul> <p>Съгласно разпоредбата на чл. 58, ал. 2 от ЗМДТ от данък се освобождават:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- електрическите автомобили;</li> <li>- мотоциклети и мотопеди;</li> <li>- електрическите превозни средства категории L5e, L6e и L7e, определени в чл. 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013.</li> </ul> <p>От изложеното по-горе е видно, че данъкът за автомобилите в България зависи от екологичния им клас. Електрическите превозни средства са изцяло освободени от данък по реда на ЗМДТ, докато при</p>
--	--	---	---

				<p>автомобилите с двигател с вътрешно горене колкото е по-нов един автомобил и с по-висока екологична категория, толкова по-малък данък по реда за ЗМДТ заплаща собственика.</p> <p>Екологичният компонент оказва влияние върху определянето на данъка и по-точно увеличаване на същия с до 40 % за автомобили с ниска екологична категория или без определена такава. Отчитайки гореизложеното в средносрочен план (около 5 години) общата стойност, с която се увеличава данъка на превозното средство е в пъти по-голяма, като от своя страна в момента този финансов ресурс се изразходва от общинските администрации чрез техния бюджет, без ясни критерии и норми.</p> <p>В този контекст, следва да се отбележи, че финансови стимули са предвидени и в други нормативни актове, извън компетенциите на МОСВ.</p> <p>В съответствие с европейските изисквания, МОСВ създава насърчителни мерки и стимули съобразно своите компетенции, при условия, които да осигурят финансов ресурс за обезпечаване на грижата за „бъдещия“ отпадък.</p>
	БСК	<p><u><b>По §2, т. 8 от проекта на ПМС касаещ изменения на НОРРЗПТ</b></u></p> <p><b>В. Икономическо въздействие върху пазара и потребителите</b></p> <p>Не е извършена оценка на въздействието върху вноса/въвеждането и покупателната способност на потребителите – значителното увеличение на таксите ще оскъпи автомобилите втора употреба, които</p>	Не се приема	<p>Връзката между <b>емисионния клас</b> (екологичен стандарт) и <b>възрастта на автомобилите</b> е пряка, тъй като всеки нов емисионен стандарт е въвеждан на определена дата и се прилага за автомобилите, регистрирани след тази дата. С други думи: <b>Колкото по-нов е автомобилът, толкова по-висок (по-нов) е неговият емисионен клас.</b></p> <p>Емисионният клас на дадено превозно средство не може да бъде взет предвид при формирането на финансовия ангажимент, произтичащ от изискванията на Директива 2008/98/ЕО и Директива 2000/53/ЕО, касаещи разширената отговорност на производителя</p>

		<p>съставляват над 70% от новорегистрираните МПС в страната.</p> <p>Съществува риск от регистрация на МПС в други държави от ЕС с по-благоприятни условия.</p> <p>Малките и средни предприятия, извършващи внос/въвеждане, ремонт или препродажба на МПС, ще бъдат непропорционално засегнати от новите размери на таксите, без компенсационни мерки.</p> <p>Няма предвиден механизъм за индексирание и актуализация според пазарни условия и екологични цели (модулация на таксите).</p> <p>С оглед на гореизложеното, считаме за необходимо проектът на постановление за изменения на НОРРЗПТ (§2, т. 8) да бъде преработен, със следните препоръки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- да се разработи обоснована методология за определяне на размера на продуктите такси – разходоориентирана, базирана на емисионен клас, маса и очакван отпадък (вкл. опасен такъв), който изисква специално третиране, отчитане на приходите от продуктите, получени от разкомплектоването на ИУМПС;</li> <li>- да се извърши регулаторна оценка на въздействието, вкл.</li> </ul>	<p>(РОП), свързана единствено с правилното управление на отпадъците от МПС. Обръщаме внимание, че емисионният клас влияе, както бе казано по-горе при определянето на данъка, дължим по реда на ЗМДТ, което също е мярка, стимулираща употребата на ЕПС.</p> <p>Основният екологичен принцип на ниво ЕС гласи, че всяко лице или организация, което причинява замърсяване на околната среда, носи отговорност за възстановяване на щетите или предотвратяване на замърсяването, включително чрез поемане на финансовите разходи, свързани с управлението на отпадъците. Принципът е част от Договор за функционирането на ЕС (чл. 191, ал. 2), приложен е в чл. 14 и чл. 8а от Директива 2008/98/ЕО, както и е изрично използван в чл. 8 от Директива 2000/53/ЕО за ИУМПС.</p> <p>В този контекст мерките за хармонизиране, които отговарят на изискванията за защита на околната среда включват действия, които разрешават на държавите-членки да приемат мерки, основаващи се на околната среда, а не на икономически причини, като същите са подчинени на процедура на контрол от страна на Съюза.</p> <p>При разработването на настоящото предложение, МОСВ е взело предвид специфичните изисквания и е създадена мярка, чрез която да се насърчи употребата на нови, хибридни или изцяло електрически превозни средства.</p> <p>По отношение на второ тире - За Проекта на изменение и допълнение на нормативни актове е налице съгласувана частична оценка на въздействието от страна на администрацията на Министерския съвет. В същата е извършена оценка на въздействието относно икономическия, екологичния и социалния ефект.</p>
--	--	--	--

		икономически, екологичен и социален ефект.		В постъпилото становище на БСК по Проекта на изменение и допълнение на нормативни актове, като цяло се съдържат само насоки и препоръки, но не и конкретни предложения.
4	<b>АСОЦИАЦИЯ НА ВНОСИТЕЛИТЕ НА АВТОМОБИЛИ (АВА)</b>	<p>Асоциация на вносителите на автомобили многократно е имала възможност да изрази своето отношение към придобилата гражданственост „екотакса” - че заблуждава гражданите и че парите, събирани чрез нея, се използват за мерки за опазване на околната среда. Всъщност, чрез приетата правна уредба на национално ниво, с Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства (НИУМПС) драстично се нарушава правото на ЕС в областта на екологичното право и по-специално нарушава Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно отпадъците, както и Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 година относно излезлите от употреба превозни средства.</p> <p>Поради това дългогодишното настояване на Асоциация на вносителите на автомобили е тази “екотакса” изцяло да отпадне, защото тя се събира при нарушаване на правото на ЕС. Конкретните ни съображения са следните:</p> <p>В Директива 2008/98/ЕО са въведени два принципа - “замърсителят плаща”</p>	Не се приема.	В представено становище липсва конкретика, както и ясно формулирано предложение по настоящия проект на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове. Изложените твърдения не кореспондират с нормативните актове, разработени от ЕС, както и с приетите от съюза политики по отношение управление на отпадъците и опазване на околната среда и човешкото здраве.

		<p>(когато първоначалният причинител на отпадъка заплаща продуктовата такса) и “разширена отговорност на производителя” (когато производителят на стоките, които се превръщат в отпадък, заплаща продуктовата такса). По отношение на излезлите от употреба автомобили се прилага единствено принципът “разширена отговорност на производителя”, което е изрично предвидено в чл.5 т.4 от Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 година относно излезлите от употреба превозни средства.</p> <p>Следователно според правото на ЕС при излезлите от употреба автомобили продуктовата такса се дължи от Производители и вносители в ЕС, а като вносители се определят тези, които “пускат на пазара в ЕС” съответната стока.</p> <p>Нашето право, в противоречие с правото на ЕС, цитирано по-горе, предвижда, че продуктова такса се дължи от “икономическите оператори” (чл.7 от Наредба за излезлите от употреба моторни превозни средства (НИУМПС), а те пък са дефинирани в §1 т.3 от Допълнителните разпоредби на същата наредби, като са лицата, които пускат на пазара МПС, дистрибуторите, лицата, които застраховат МПС, и операторите, извършващи</p>		
--	--	--	--	--

		<p>разкомплектоване, разрязване, раздробяване, оползотворяване, рециклиране и други дейности по третиране на ИУМПС, включително техните компоненти и материали. А под понятието “пускане на пазара” е дефинирано също неправилно в §1 т.33 от ЗУО, първото предоставяне на продукта на разположение на друго лице, безплатно или срещу заплащане, с цел той да бъде разпространен и/или използван на територията на Република България, както и внасянето и въвеждането на територията на Република България на продукта от дадено лице за негова собствена търговска, производствена или професионална дейност, в т.ч. чрез средства за комуникация от разстояние в съответствие с чл. 49, ал. 1 от Закона за защита на потребителите, за договорите, сключвани от разстояние.</p> <p>Следователно според националното ни право “продуктова такса” се дължи от всеки, който внася на българския пазар МПС, което е в драстично нарушение на посочените по-горе разпоредби на правото на ЕС.</p> <p>Правилото в българското право, според което “екотакса” или продуктова такса се дължи в момента на пускането на пазара в Република България на ново или втора употреба превозно средство от категорията М2, М3 и N2, N3, с цел</p>		
--	--	---	--	--

	<p>ползването му по предназначение, противоречи на правото на ЕС (чл.14 т.1 ал.1 от Директива 2008/98/ЕО ), според което разходът се дължи в момента на излизане от употреба на МПС. Противоречието в случая е относно момента на дължимост на продуктова такса - в правото на ЕС това е моментът на образуване на отпадъка (излизането от употреба на МПС, каквото е и заглавието на Директивата, а по българското право таксата се събира предварително при регистрацията в КАТ на МПС, преди МПС-то да се е превърнало в отпадък и без да е сигурно, че това същото лице ще бъде собственик или държател на автомобила към момента, в който той ще се превърне в отпадък.</p> <p>Горните несъответствия са толкова драстични, че единственият начин нашето право да спре да нарушава правото на ЕС, е изцяло да се отмени “продуктовата такса” в този и вид при вноса на МПС.</p> <p>Изложените разсъждения се потвърдиха по най-неприятния начин с Решението на Европейската комисия по дело за картелно нарушение CASE AT.40669 - END-OF-LIFE VEHICLE RECYCLING. С това Решение Европейската комисия установява наличието на картел при производителите на автомобили, с който картел те са договорили по недопустим</p>		
--	---	--	--

		<p>начин неплащането на разходи по извеждането от експлоатация автомобили. Европейската комисия изрично заявява, че производителите и вносителите на автомобили на територията на ЕС са единствените “икономически оператори” които носят отговорността за организирането на управлението на отпадъците, които се създават от техните продукти.</p> <p>Според това решение на Европейската комисия българската държава трябва, вместо да събира тази продуктова такса от всички “икономически оператори” в България, т.е. от всяко физическо и юридическо лице, което произвежда или внася МПС на българския пазар (като ги регистрира в КАТ), да създаде механизъм тези средства да се събират от истински отговорните лица - производители и вносители в рамките на ЕС.</p> <p>Време е Българската държава да застане и да защити своите граждани, като приложи точно правото на ЕС.</p>		
5	<b>ОБЩИНА БЛАГОЕВГРАД</b>	<p>С действащата НИУМПС, с чл. 16, ал. 2 са въведени изискванията за изпълнението на задълженията на кмета на общината, сключвайки договори е:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. организации по оползотворяване на ИУМПС;</li> <li>2. лица, които изпълняват задълженията си индивидуално.</li> </ol>	Не се приема.	<p>Представено предложение не е по предмета на настоящия проект на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове.</p> <p>Предложенията ще бъдат обсъдени и взети под внимание при бъдещо изменение на <b>нормативния акт</b>.</p>

		<p>Предвид, че така разписаните точки нормативно ограничават правото на избор и практически затрудняват сключването на договори за предаване на излезли от употреба моторни превозни средства, които се намират на имоти, общинска собственост, предлагаме разглежданата алинея да бъде допълнена е още една точка:</p> <p>„3. други лица, притежаващи документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците, за извършване на дейности по събиране, транспортиране, рециклиране и/или оползотворяване на отпадъци на територията на съответната община.“</p> <p>Включването на предложената от нас т. 3, ще подпомогне прилагането на НИУМПС, т. к. ще предостави възможност на общините да сключват договори за предаване на излезли от употреба моторни средства с лицата, притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО и извършващи дейности на територията на общината и/или в близост.</p>		
6	<b>КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ</b>	<p>Основните ни притеснения и недоумения са свързани със значителното увеличение на продуктовата такса на моторните превозни средства, отразено в табличен вид в приложението относно размера на продуктовата такса за моторни превозни средства (МПС). В проекта на доклад до Министерски съвет се изтъква</p>	Не се приема.	<p>Мотивите, довели до настоящия Проект за изменение и допълнение на нормативни актове, са подробно описани в съгласуваната от страна на администрацията на Министерския съвет частична оценка на въздействието. Същата е публикувана за обществени консултации и е част от целия набор от документи, свързани с разработеното ПМС и изискуеми в съответствие с чл. 26, ал. 2 и 3 от Закона за нормативните актове.</p>

		<p>единствено, че: „С приемането на проекта на ПМС за изменение и допълнение на Наредбата ще бъде определен размера на продуктовата такса за хибридни моторни превозни средства и хибридни електрически превозни средства от категориите M2 и N2, както и M3 и N3 и изцяло електрически превозни средства от категориите M2, N2, M3 и Това са мотивите и обяснението защо броя на категориите таксувани превозни средства се предлага да се увеличи. Това разрешение е обяснимо с оглед развитието на техниката и навлизането на все повече нови автомобили.</p> <p>Независимо от това няма мотиви и разумно обяснение защо размерът на продуктовата такса се увеличава значително. Каквито и причини да могат да се изтъкнат няма основание някои от таксите да се увеличават с над 20%. Така например нови автомобили от категории M1 и N1 с двигатели вътрешно горене претърпяват увеличение от 25 лв.- от 125 на 150 лв., или точно 20%. Същата категория автомобили, но на възраст до 5 години претърпяват увеличение от 46 лв.- от 194 на 240 лв., което е над 20%. Същото може да се каже и за останалите категории автомобили с вътрешно горене, включително тези от категории M2, M3, N2 и N3. Такова значително увеличение няма да стимулира</p>	<p>Принципът на РОП изисква производителите и лицата пускащи на пазара МПС да поемат финансовата отговорност за управлението на отпадъците от техните продукти. Актуализирането на определените продуктови такси, както и определяне на такси за всички категории хибридни и електрически превозни средства ще осигури равнопоставеност между икономическите оператори, стабилно и предвидимо финансиране на дейностите по оползотворяване на отпадъци.</p> <p>Предвид липсата на актуализация на дължимите продуктови такси от приемането на <b>Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса</b>, а именно през 2016 г., считаме за обосновано размера на продуктовете такси да се актуализира, което ще повиши и подобри качеството на услугата, свързана с изпълнение дейностите по оползотворяване на ИУМПС и разширяване на обхвата на вече изградените системи за събиране на ИУМПС. Увеличението на таксата обхваща предимно категориите МПС с ниска екологична норма, като с това се цели стимулиране употребата на нови автомобили и електрически такива, с което да се окаже положително въздействие върху въглеродният отпечатък.</p> <p>Като се вземе в предвид че официалните данни от МВР сочат, че за 2024 г. пуснатите на пазара автомобили на възраст до 5 години са около 25 % от всички пуснати на пазара за тази година, това от своя страна показва тенденция към увеличаване употребата на нови превозни средства и обновяване на автопарка. Това е и една от основните целите на ЕК по отношение намаляване въздействието на въглеродния отпечатък от употребата на МПС.</p>
--	--	--	---

		<p>собствениците да си закупят по-нови автомобили, нито ще спомогне за подмладяването на автопарка или за подобряване на чистотата на атмосферния въздух. Напротив, единствената цел е да се повишат приходите в бюджета и приходите на частни дружества, което обаче ще бъде за сметка на всички собственици на превозни средства и особено на транспортните дружества, които осъществяват превоз на пътници и товари и които притежават немалко превозни средства. Поради това, тези търговци ще се окажат принудени да заплатят с хиляди левове повече разход, което само ще оскъпи услугите им, а това неминуемо ще се отрази на цените на различни видове стоки и услуги.</p> <p>Ние от Камарата на автомобилните превозвачи в България категорично се противопоставяме на такива изменения, които не отговарят на икономическите реалности и потребностите на потребителите и бизнеса, не са обусловени от повишаването на инфлацията или промени в правната уредба и само биха затруднили подновяването на автопарка и развитието към една по здравословна среда. Ресурсът, който би отишъл за подмяна на превозни средства би се оказал заплатен под формата на така</p>		<p>Установена е и необходимост от определяне размер на продуктовата такса за хибридни моторни превозни средства и хибридни електрически превозни средства от категориите М2 и N2, както и М3 и N3 и изцяло електрически превозни средства от категориите М2, N2, М3 и N3 поради липса на определен такъв за тези видове МПС в действащата към момента Наредба. При определянето на новите такси е спазен трендът на нарастване на размера ѝ спрямо възрастта на превозното средство.</p>
--	--	--	--	--

		<p>предложената продуктова такса, в случай, че измененията влязат в сила.</p> <p>В случай, че се държи на включването на нови категории и видове превозни средства в обхвата на таксуваните, то считаме, че е коректно поне да няма увеличение. Ако все пак се реши, че такова следва да се направи, то в никакъв случай не бива да се приемат подобни значителни по размер увеличения. Това следва да бъде отложено във времето, а и всяко увеличение трябва да е постепенно и да дава възможност на правните субекти да сеаптират към новите условия. Още повече, че към настоящия момент превозвачите и собствениците на автомобили не могат да си възстановят вече заплатена продуктова такса, при условие, че ще извършат последващ износ на автомобила за трета страна.</p> <p>Предвид всичко изложено дотук ние от Камарата на автомобилните превозвачи заемаме категоричната позиция, че продуктовата такса на моторните превозни средства не следва да се увеличава, а ако въпреки нашите съображения се вземе решение, че увеличението е необходимо, то при всички случаи то трябва да е по-малко в процентно съотношение в сравнение със сегашните размери на таксите.</p> <p>Настояваме в Наредбата да се предвиди и ред, при който продуктовата такса подлежи на възстановяване, при</p>		
--	--	---	--	--

		<p>изпълнението на определени условия, едно от които е автомобилът да бъде изнесен извън страната.</p> <p>Особено важно е да не бъдат обременявани излишно собствениците на нови превозни средства и на превозни средства до 5 години, тъй като те са положили усилия да обновят автопарка си и по този начин спомагат за по-чиста околна среда.</p>		
7	<p><b>Петър Петров, народен представител ПГ Възраждане</b></p>	<p>Поисканото от МОСВ изменение на Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства (НИУМПС) и Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса е необосновано и незаконосъобразно. Изложените мотиви от вносителя на искането, нямат нищо общо с така поисканото увеличение на размер на продуктовата такса за регистрация на нови МПС и регистрация на употребявани МПС.</p> <p>С увеличаване на размера на продуктовата такса, няма да бъдат преодолени идентифицираните до момента проблеми, свързани с прилагането на изброените по-горе нормативни актове от страна на компетентните органи и заинтересованите лица.</p> <p>Проектът на ПМС за изменение и допълнение на гореописаните нормативни актове няма да доведе до:</p>	Не се приема	<p>Становището от народния представител г-н Петър Петров е постъпило чрез МС. Обръщаме внимание, че проекта на ПМС за изменение и допълнение на нормативни актове е публикуван за провеждане на обществени консултации с гражданите и юридическите в съответствие с чл. 26, ал. 2 от Закон за нормативните актове. Същият все още не е внасян за разглеждане от МС.</p> <p>Отправените твърдения и предложения в становището на народния представител г-н Петър Петров не съдържат конкретика.</p> <p>По поставените въпроси в становището, МОСВ многократно е представяло писмени отговори във връзка с постъпилите запитвания и искания по чл. 139 от <i>Правилника за организацията и дейността на Народното събрание</i>.</p> <p>Отново обръщаме внимание, че следва да се прави разлика между продуктова такса и лицензионно възнаграждение. Трябва ясно да се разграничи, че продуктовата такса, заплащана към ПУДООС, не постъпва в организациите по оползотворяване (ООп) и не се разходва от тях. Именно продуктовата такса е предмет на настоящия проект на ПМС за изменение и</p>

		<p>„Нов съвременен метод за изчисляване на количеството ИУМПС, което всяка организация или лице трябва да събере, за да изпълни своите задължения“, нито до „Определяне на размер на дължимата продуктова такса за хибридни моторни превозни средства и хибридни електрически превозни средства от категориите М2 и N2, както и М3 и N3 и изцяло електрически превозни средства от категориите М2, N2, М3 и N3 и актуализиране на продуктите такси за пусканите на пазара МПС-та.“ Това е така, защото:</p> <p>Събираните суми от продуктови такси, от страна на регистрираните организации за оползотворяване на отпадъците (с изключение на ПУДООС), се превеждат на т.нар. “фирми-подизпълнители“, които в голямата си част са празни и кухи фирми, без служители, без кадрови, технически и всякакъв друг вид ресурс, които извършват фиктивна или никаква реална дейност. След като са получили огромни суми пари от ООП, тези фирми-подизпълнители, ги превеждат на празни и кухи фирми повечето от които са регистрирани в МОСВ като търговци на отпадъци от излезли от употреба МПС /ИУМПС/, брокери на отпадъци, превозвачи на отпадъци и т.н. Но не им ги превеждат директно, а ги превеждат</p>		<p>допълнение на нормативни актове. МОСВ не е регулатор на лицензионните възнаграждения, определяни от ООп. Дейността и размерът на лицензионното възнаграждение се определят изцяло на пазарен принцип от самите ООп, като МОСВ няма компетенции по отношение на финансовата политика на организациите. Компетентността на министерството и неговите структури се свежда до контрол върху извършените дейности с отпадъци, касаещи постигането на заложените от ЕС национални цели.</p>
--	--	--	--	--

		<p>на определени празни и кухи инкасо-фирми, които нямат кадрови и технически ресурс да осъществяват такава дейност, за която са получили лиценз. Те от своя страна, на основание сключен фиктивен договор с фирмите-брокери на ИУМПС, изтеглят огромни суми пари от банки на каса и чрез фиктивни разписки, предварително разписани с празна дата и празно място за сумата, и ги „предават“ в брой на управителите на т.нар. контрагенти – търговци и брокери на ИУМПС, които фирми са празни, кухи, собственост и представлявани от безимотни лица, скитници и наркозависими.</p> <p>Така дирята на огромните суми пари, генерирани от заплащането на продуктите такси изчезва. Счетоводителите на празните и кухи фирми, регистрирани в МОСВ като търговци и брокери на ИУМПС, които фирми са в схемата, също са фиктивни счетоводни фирми, без офиси, извършващи действията и подаващи документи единствено онлайн. Фиктивната дейност по разкомплектоване и рециклиране на ИУМПС е извършвана за 2022г. и 2023г. от 17 фирми, на 61 площадки за разкомплектоване, с неизрядна и липсваща документация за подобна извършена дейност, с търговски взаимоотношения с празните и кухи</p>		
--	--	--	--	--

		<p>фирми-брокери и празните и кухи транспортни фирми, превозващи ИУМПС на документи до площадките, като са се издавали фиктивни удостоверения за разкомплектоване. Въз основа на тези фиктивни удостоверения за разкомплектоване, ООП отчитат изпълнение на целите в МОСВ, а там при липса на всякаква реална проверка на тези данни, досега министъра на околната среда и водите издаваше Заповед за изпълнение на целите по отношение на ИУМПС.</p> <p>Така в резултат на гореописаната престъпна схема, извършвана чрез бездействие и умишлена липса на координация между МОСВ, НАП и МВР, годишно в организираната престъпност потъват продуктови такси в размер на 75-85 милиона лева годишно. А остатъчен и краен продукт от тази дейност по рециклиране на ИУМПС на десетки хиляди такива годишно по документи, реално липсва.</p> <p>Затова буди недоумение, как точно предлаганото увеличение средно с 20% на продуктовата такса за различните видове ИУМПС, ще постигне обявените от МС цели, включително и до твърдяното от МОСВ „компенсиране на увеличените разходите за рециклиране, включително и транспортните такива“. При положение, че по-голямата част от дейността по рециклиране на ИУМПС е</p>		
--	--	---	--	--

	<p>фиктивна, то единственото, което ще бъде постигнато с подобно увеличение, е допълнително финансиране на организираната престъпност и корупция в МОСВ, НАП и МВР, за да не бъде засечена в бъдеще тази престъпна дейност.</p> <p>Въпросните две Наредби би следвало да бъдат променени в следните две важни насоки, за пресичане на престъпната схема с продуктите такси за регистрация на МПС:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Реален своевременен и координиран междуведомствен контрол от страна на НАП, МОСВ и МВР (а не последваща формална проверка по документи), на дейностите на ОПП, на техните подизпълнители, на регистрираните в МОСВ търговци, брокери и транспортни фирми на ИУМПС, на площадките за разкомплектоване и на фирмите-получатели на крайния/остатъчен продукт от тази дейност;</li><li>- Превеждане на парите, събрани от продуктови такси, към ООП, едва след като е извършена реална и своевременна проверка на извършваната дейност.</li></ul>		
--	---	--	--