АВА България
АСОЦИАЦИЯ НА ВНОСИТЕЛИТЕ НА АВТОМОБИЛИ
Адрес за кореспонденция: гр. София , ул. "Коломан" 6 ;
тел./факс: +359 2 963 38 57; e-mail: ava@avabulgaria.com
www.avabulgaria.com

АСОЦИАЦИЯ НА ВНОСИТЕЛИТЕ НА АВТОМОБИЛИ
Изх. № 3030
Дата: 26.06.2015 г.

ДО
Г-Н РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ
МИНИСТЪР – ПРЕДСЕДАТЕЛ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

КОПИЕ ДО
Г-Н МАНОЛ ГЕНОВ
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Относно: *Становище на Асоциация на вносителите на автомобили към Проект на Постановление на Министерския съвет (ПМС) за изменение и допълнение на нормативни актове - Наредба за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса.*

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.

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:

В Директива 2008/98/ЕО са въведени два принципа - "замърсителят плаща" (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.

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.

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 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.

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.

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 M2, M3 и N2, N3, с цел 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 продуктовата 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.

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.

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 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.

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.

Време е Българската държава да застане и да защити своите граждани, като приложи точно правото на ЕС.

С уважение,

Любомир Доросиев

Председател на ИС на АВА