Българска национална асоциация
АКТИВНИ ПОТРЕБИТЕЛИ
ул. Врабча 26, София 1504
тел. 02/9890106
bnap@bnap.org

www.aktivnipotrebiteli.bg

Изх. № 47 / 25.10.2024 г.

ДО
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ
ДО
МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ДИМИТЪР ГЛАВЧЕВ
ДО
МИНИСТЪРА НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
ИНЖ. ПЕТЪР ДИМИТРОВ

СТАНОВИЩЕ

на Българска национална асоциация „Активни потребители”

ОТНОСНО: *проект на ПМС за изменение и допълнение на Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства*

УВАЖАЕМИ МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ ГЛАВЧЕВ,
УВАЖАЕМИ МИНИСТЪР ДИМИТРОВ,

С настоящото становище БНА Активни потребители (БНААП) изразява своите съображения по отношение на проект на ПМС за изменение и допълнение на Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства.

Предвидените промени в Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства (за краткост „**Наредбата**“) са насочени към дефиницията за „Излязло от употреба моторно превозно средство“ като отпадък по смисъла на Закона за управление на отпадъци. Към настоящия момент МПС, което е с прекратена регистрация повече от три месеца и се намира на общинска или държавна собственост, по смисъла на наредбата е отпадък.

С предвидените промени МПС, чиято регистрация е прекратена повече от два месеца, **без значение на чия собственост се намира**, е отпадък по смисъла на наредбата и ЗУО. Дори МПС-то да е дерегистрирано и да се съхранява в частен имот – автомобилът е отпадък и следва да се предаде **под заплаха от санкции**.

Предвижда се нова хипотеза при определяне дали едно МПС е със статут на отпадък се определя, когато **липсват и/или са увредени основни компоненти**,

чиято липса и/или повреда възпрепятства употребата по първоначално предназначение на автомобила.

С разпоредбата на чл. 133, ал. 1, т. 3 от Закона за управление на отпадъците се предвижда **имуществена санкция „глоба“ за физически лица в размер от 300 до 1000 лева, ако не предадат излязло от употреба моторно превозно средство** на площадки за съхраняване или в центрове за разкомплектоване;

В доклада към предложените промените се мотивира, че 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.

Промяната щяла да адресира случаите на нерегламентирани дейности с излезли от употреба МПС във връзка с тяхното съхраняване в частни имоти от физически лица, което от своя страна създава риск от замърсяване на околната среда.

Асоциация „Активни потребители“ не споделя мотивите към доклада и счита, че промяната ще доведе само до негативни последизи за българските потребители и за българското общество като цяло. В подкрепа на това становище, излагаме следните доводи:

I. Промените са в разрез с правилата за кръгова икономика.

Кръговата икономика (Circular Economy) е система, чиято цел е да елиминира отпадъците и непрекъснатото използване на ресурси. Повторното използване и рециклирането на продукти намалява нуждата от добив на природни ресурси и ограничава свързаните с това щети за екосистемите, които застрашават биоразнообразието. Тя се основава на три принципа: елиминиране на отпадъци и замърсяване, поддържане на продуктите и материалите в употреба, и регенерация на естествените системи.

Концепцията за кръгова икономика се изгражда в противовес на традиционния линеен модел, при който се използват суровини, създават се неща от тях, те се консумират и остатъците се изхвърлят.

Промяната на Наредбата е **в пряк разрез с принципа на кръговата икономика**, защото ще ограничи поддържането в употреба на автомобилни части и ще допринесе за допълнително замърсяване на околната среда.

Кръговата икономика насърчава максимизирането на жизнения цикъл на продуктите чрез ремонт, повторно използване и рециклиране. Задължителното предаване на МПС в центрове/площадки ограничава възможността за индивидуално разглобяване и повторно използване на частите, което е в пряк разрез с принципа за поддържане на продуктите в употреба колкото се може по-дълго.

Предложението за промяна на Наредбата подкрепя линейния модел на потребление и разхищение, принуждавайки гражданите да предават своите МПС в центрове за разкомплектоване/площадка за съхранение. Това ще намали потока на автомобилни части към вторичния пазар за авточасти, което пък поставя съмнение дали тези центрове ще могат ефективно да се справят с обема на работа и дали ще поддържат количеството и качеството на предлаганите части за повторно ползване.

Една от целите на кръговата икономика е споделеното потребление и достъпа до

услуги. С ограничаването на възможността за разглобяване и продажба на авточасти, се намалява потенциалът за ремонт и удължаване на живота на продуктите чрез споделени ресурси, което е ключов елемент на кръговата система. По-малко части за автомобилите води до повече МПС-та излезли извън употреба и следователно повече ресурси ще са нужни за преработка на тези МПС-та.

В много случаи, части втора употреба са единствената достъпна или финансово разумна опция за ремонт на по-стари или по-редки модели автомобили. Ограничаването на този пазар може да направи невъзможен или много скъп ремонта на такива превозни средства и това неминуемо ще доведе до генериране на допълнителен отпадък.

Важен момент, който следва да се отбележи, е възможността на икономическите субекти, които се занимават с обработка на такъв тип отпадъци, да започнат да изискват такса за обработване на съответното МПС, вместо да компенсират гражданите. Това може да доведе до увеличаване на незаконно изхвърляните отпадъци в природата, тъй като не всеки ще е готов или в състояние да плати таксата за предаване.

Промените противоречат на основните принципи на кръговата икономика чрез ограничаване на възможностите за повторна употреба, рециклиране и регенерация. Те подкопават усилията за създаване на устойчиви икономически системи, които намаляват потреблението на ресурси и производството на отпадъци. Следователно, те трябва да бъдат преразгледани в контекста на стратегията на ЕС за кръгова икономика, за да се гарантира, че допринасят за, а не пречат на, постигането на нейните цели.

II. Промяната е в нарушение на свободния пазар, свободното движение на стоки и либерализацията на пазара.

Предвижданата промяна ще отнеме на потребителите свободата да избират откъде да закупят авточасти. Вместо да могат да закупуват от различни източници, включително от частни лица или малки предприятия, те ще бъдат ограничени до търговията само с определен брой търговци, което едновременно ще намали разнообразието на предлаганите части и ще повиши тяхната цена без да има принос към качество на услуга или стока. Тази промяна потенциално води до монополизация и ограничаване на пазарната свобода.

Чрез наложените ограничения, Наредбата може да доведе до ситуация на несправедлива конкуренция, противно на чл. 101 и 102 от ДФЕС, където големите центрове за разкомплектоване могат да се окажат в позиция на предимство, ограничавайки достъпа на малки и средни предприятия до пазара за части втора употреба. Това може да доведе до по-високи цени за автомобилни части, тъй като липсата на конкуренция често води до увеличаване на цените. Създава се предпоставка за злоупотреба с интересите и правата на потребителите.

Според съдебната практика на Съда на ЕС, всяка мярка на държава-членка трябва да е необходима и пропорционална на целите, които преследва. Настоящата промяна на Наредбата не демонстрира достатъчно доказателства, че предлаганите мерки са единственото или най-ефикасното средство за постигане на целите за опазване на околната среда, без непропорционално да вреди на свободния пазар.

Не следва да остане неизследван и въпросът с въвеждане на мярката като ограничение на вторичния пазар за автомобилни части в светлината на ДФЕС. Според чл. 34 от Договора за функционирането на Европейския съюз, количествените ограничения при внос, както и всички мерки с еквивалентен ефект, са забранени между държавите-членки. Предложената промяна може да се разглежда като мярка с еквивалентен ефект, тъй като въвежда ограничения и задължения, които затрудняват свободната търговия с автомобилни части втора употреба. Това ограничение потенциално намалява наличността и увеличава цените на тези стоки в рамките на единния пазар.

Възможен развой на събитията при въвеждане на подобна мярка може да доведе до въвеждане на експлоатационна такса при обезвреждане на МПС-отпадък от центровете разкомплектоване/площадки за съхранение, поради огромния обем отпадък, който ще трябва да понесат. Съгласно разпоредбата на чл. 110 от ДФЕС се забранява на държавите-членки да налагат, пряко или косвено, вътрешни данъци върху продуктите на други държави-членки, които да са по-големи от тези, налагани върху сходни вътрешни продукти. Предложените мерки могат да доведат до ситуация, в която обработката на МПС става по-скъпа и обременяваща за потребителите, което косвено може да бъде разглеждано като форма на данъчно облагане, което нито е справедливо, нито равномерно приложено към всички стоки в ЕС.

Предложената промяна в Наредбата поставя под въпрос и принципите на либерализацията на пазара в Европейския съюз. Новите разпоредби на Наредбата ограничават конкуренцията, създавайки бариери за влизане на нови участници и облагодетелствайки само определени субекти, което противоречи на идеята за отворен и конкурентен пазар.

Увеличената държавна намеса в разпореждането с МПС нарушава основния принцип за минимално държавно регулиране, характерно за либерализираните пазари. Отделно от това, намесата в естествените пазарни механизми чрез задължително насочване на МПС към определени центрове нарушава баланса на търсенето и предлагането, водещ до потенциална неефективност на този пазар.

Такива регулаторни мерки могат да имат негативен ефект върху свободната търговия между държавите-членки на ЕС, противоречейки на целите за единен пазар без вътрешни бариери. Всички тези аспекти показват, че предложените промени са в нарушение на ключовите аспекти на пазарна либерализация в рамките на ЕС.

III. Промяната нарушава неприкосновеността на правото на собственост.

Според Конституцията на Република България правото на собственост се гарантира и защитава от закона. То е неприкосновено право, което може да се отчужди при настъпили държавни и общински нужди, като това се предвижда въз основа на закон при условие, че тези нужди не могат да бъдат задоволени по друг начин и след предварително и равностойно обезщетение.

Представените разпоредби в Наредбата силно ограничават правото на собственост на гражданите върху своите автомобили. Предвиждат се задължения за гражданите да се разпореждат по определен начин със своето имущество при липса

на държавни и общински нужди, които да налагат подобно разпоредително действие. Плоските аргументи, че така ще се намали нерегламентирана дейност с излезли от употреба МПС, не оправдава нито държавна, нито общинска нужда гражданите да са задължени да се разпореждат по определен начин с МПС-та - отпадък, доколкото същите МПС-та се намират в частна собственост.

Ако един собственик на автомобил му е връчена заповед за прилагане на принудителна административна мярка по смисъла на чл. 171, т. 2а, б. б) – автомобилът не само ще му бъде прекратена регистрацията, а самият автомобил ще подлежи на задължението за предаване като отпадък. Така налагането на ПАМ ще е равнозначно на задължение за предаване на автомобила на център за обработка на такива отпадъци. Неизпълнението на това задължение ще води до допълнителна санкция за това физическо лице.

Предвидените промени в Наредбата уреждат обществени отношения така както са били уреждани в предишно действали основни закони в нашата страна. Недопустимо е да се ограничава частната собственост съгласно настоящата правна рамка в Република България, поради което само на това основание не следва да се приемат предложените разпоредби в Наредбата.

IV. Отхвърляне на предложените промени.

С промяната на тези разпоредби ще се нарушат принципите на кръговата икономика, свободния пазар и конституционно признатото право на частна собственост.

Асоциация „Активни потребители“ категорично изразява позицията, че **не трябва да се приемат промените** в Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства, тъй като не се основават на правно основание, което да налага подобна промяна. Тези промени нарушават съществено Договора за функциониране на Европейския съюз и Конституцията на Република България.

С уважение,



Богомил Николов
Изпълнителен директор на БНААП