

КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ (ЗИД) НА ЗАКОНА ЗА ЧИСТОТАТА НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ (ЗЧА)

Коментар	А
Становище по проекта за закон за изменение и допълнение на Закона за чистотата на атмосферния въздухЗдравейте, В предвидения срок подаваме становище по предложението Проект за Закон за изменение и допълнение на Закона за чистота на атмосферния въздух. Пълният текст на становището на "Грийнпийс"-България и ЕС "За Земята" можете да намерите на този линк: https://greenpeace.box.com/s/0ot0ydyty6rodx7dp0v860af37srzlyrc Благодаря. Теодора Стоянова Координатор "Климат и енергия" "Грийнпийс"-България	Т С
Качествени горива... ха...ха...хаДнес коментирахме с колеги предложенията за въвеждане на екотакси за автомобили, между които автомонтьор с дълъг стаж и човек, който често излиза в чужбина.Ето синтезираните заключения:1.Замърсяването на въздуха зависи колкото от автомобила (като техническо, а не възрастово състояние) колкото и от качеството на горивото!!! 2.Качеството на горивата в България е много по-лошо отколкото в другите страни (за сметка на това цените са по- високи :)) .Показателен е разхода на гориво на една и съща кола в Гърция и България!Приблизително 30% е по-нисък разхода на гориво в Гърция !!!!!ИЗВОД:Преди да слагата такса "Стар автомобил" оправете качеството на горивата!!!!	и В Д
екотакса?Това с "екотаксата" според възрастта на автомобила, ми прилича на сагата с топлофикация.Не ползваш парно, но плащаш сградна инсталация.Личният ти автомобил не замърсява, защото е на газ или метан, но понеже попада в групата на "възрастните", автоматично подлежи на санкциониране!Това е неоправдана дискриминация! Екотаксата трябва да зависи от конкретното замърсяване което причинява автомобила, а не от възрастта му!!!	и В Д
Данък стар автомобилГлупаво и нелогично е да се слага екотакса само според възрастта на автомобила. Имам Мицубиши на 32 години, но го карам почти само на газ! Сигурен съм , че замърсява по-малко от някой "Баварец" на бензин от 2010г! При толкова много пунктове за ГТП не е трудно да се вписва в бланката за ГТП колко замърсява даден автомобил и екотаксата да зависи от действителното замърсяване , а не от възрастта на автомобила!!! Ако един автомобил на 40г кара на метан, повече ли ще замърсява от 5 годишен бензинов?! Имам чувството, че държавата ни става лоби на атомобилопроизводителите! Почти 100% от старите автомобили които караме са на газ или метан!!! Защо не си направите труда да измервате замърсяването от всеки конкретен автомобил, вместо да слагате ЕКО такса.На практика Вие не слагате Екотакса , а въвеждате данък "СТАР АВТОМОБИЛ"!!И като сте толкова загрижени за околната среда, защо не изкупите стария ми автомобил на половината от цената на нов?! Останалите пари аз ще ги дам! Защо държавата не поеме своя дял от борбата със замърсяванията, а само товари гражданите с такси?!Мислите ли, че не искаме да караме нови автомобили?!Когато доходите ни станат адекватни и съпоставими с доходите в "белите" държави, ние сами ще сменим старите си автомобили.	и В Д

Предложение 6: относно § 14. В чл. 28, ал. 3 се изменя така: Предложение 6: относно § 14. В чл. 28, ал. 3 се изменя така: „(3) При явно нарушаване чистотата на атмосферния въздух от моторните превозни средства контролните органи на Министерството на вътрешните работи или на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в зависимост от собственика на моторното превозно средство, предприемат съответните действия по чл. 171, т. 2, буква „а“ във връзка с чл. 5, ал. 2, т. 2 от Закона за движението по пътищата срещу конкретните нарушители.“ В 21-ви век е недопустимо да се определя наказание без технически измерим критерий за доказване на наличие и в количество на определено виновно поведение. Замърсяването на въздуха, е лесно доказуемо, както за наличие на вид замърсител, така и за неговото количество (емисия). Предлагам, да се въведе процедура за изпращане на МПС до 24 часа от констатиране на явното нарушаване на чистотата на атмосферния въздух на контролен преглед за емисии, в утвърдени в наредба технически центрове. Пример можете да вземете от изпращането за кръвна проба на водач уличен в употреба на алкохол с дрегер. (по естествени причини там сроковете са много скъсени). Каква ще е ползата от тази процедура? Не само, че по обективен критерий ще се докаже наличието на емисии над допустимите норми за съответното МПС, но ще се определи и количеството, което пък ще даде законово основание на съответния директор на РИОСВ, на чиято територия е установено нарушението да наложи и наказание за превишаване на допустимите емисии. Въпрос на законодателна техника е да се възприеме, кога да е началният момент, но аз предлагам да е от последно проведения годишен преглед, защото тогава се записва и километража на МПС. Т.е. веднага може да се определи колко километра е изминало МПС изхвърлящо емисии над допустимите норми. Спирането от движение не е наказание, а само преустановяване на нарушението. Ако въведете предложеното от мен, пушещите МПС-та ще изчезнат моментално от пътищата, защото спирането от движение ще е най-малкият проблем на нарушителя. Угрозата от налагане на наказание за замърсяването за продължителен период от време, чрез Директора на РИОСВ ще е истинското възпиращо и превантивно наказателно средство, което ще ни даде така нужния ни чист въздух. Не ми е известен нормативен акт регламентиращ пределни концентрации на емисии за типове ДВГ съответни норми. Може да добавите, в ЗЧАВ че за всеки килограм СО или SOx изхвърлен от МПС се налага съответното наказание, като се изчисли общото количество изхвърли емисии. Като пример можете да ползвате НАРЕДБА за реда за определяне и налагане на санкции при увреждане или замърсяване на околната среда над допустимите норми.

Предложение 5: относно § 21. В чл. 34 се правят следните изменения и допълнения

Предложение 5: относно § 21. В чл. 34 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създават се нови ал. 3, 4, 5 и 6: Наказателната репресия използвана в Р. България е в много широки граници и оставена за определяне от субективното отношение на наказващият орган. Видно и в предложенията разликата между минималното и максимално наказание е от 10 до 20 пъти, без да е заложен обективен критерий за налагането му. Това винаги създава предпоставки за корупция и нерегламентиран натиск от овластени лица върху икономически субекти. Моля да помислите за въвеждането на обективен критерии при налагане на съответното по размер наказание. Пример: В случай, че се докаже продажба на твърдо гориво, което не отговаря на изискванията, размера на наказанието да съответства на продаденото и/или намереното на склад твърдо гориво. Защото този, който е складира 1000 тона твърдо гориво, неотговарящо на изискванията, ще има пари да плати, да речем, 5000 лева като подкуп, за да му бъде наложена минималната по размер законова репресия. А целта на закона е съвсем друга, и тя е да се преустанови веднага нарушението, а нарушителя да бъде санкциониран. Не виждам къде е записано, че намерено твърдо гориво, неотговарящо на изискванията, се унищожава по екологичен метод за сметка на съдържателя му. Не виждам къде е записано, че контролният орган може да запечата обект, в който е намерено твърдо гориво, което не отговаря на изискванията. Всъщност предложеното от мен, по количествен метод ще засегне провиненото лице, защото колкото повече нерегламентирано твърдо гориво е намерено, толкова повече ще плати за обезвреждането му. ПУДООС може да поеме разпореждането с това твърдо гориво по утвърдена ценова тарифа от МОСВ с и да го предаде за изгаряне в циментови заводи, за добиване на клинкер (изгаряне при над 1100 °C, ако е подходящо и/или да се депонира. Тогава, сега предвидената законовата санкция ще е най-малкия проблем на провинилия се производител или търговец.

Предложение 3 и 4
Предложение 3: Навсякъде в проекта на ЗИД на ЗЧАВ, където се употребява терминът „разпространява“, да се замени с „пускане на пазара“. По този начин ще се изясни и кой ще трябва да издава декларации, оценява и удостоверява по новосъздадения чл. 18в (производител/вносител). Не може търговец да издава декларации, за продукт произведен и закупен на територията на Р. България. Той може само да дава копия на издадената от производителя. Предложение 4: относно § 4. Създава се чл. 86, ал. 3, т. 2: Регистрационната форма е най-ниската възможна форма за контрол на дейност. Тя обхваща само покриването и изпълнението на правно-нормативни изисквания (юридически факти) за наличие на документация и при наличието ѝ, контролният орган е длъжен да издаде регистрационен документ. Тук освен изискването по т. 1, се явява и по т. 2, което е фактически състав от обективната действителност. Т.е. освен юридически факти са добавени и изисквания за физически/обективни факти от живота. Това преминава границата на регистрационен режим и върви в посока разрешителен. Считам, че изискването по т. 2 не е съобразено с правния институт на регистрационния режим и следва да отпадне. Възможно е в наредба да укажете какви да са нормативните изисквания към площадки за производство, етикетиране, опаковане и пускане на пазара твърди горива, но не можете предварително да изисквате изпълнението им. Освен това описанието „да притежават материално-технически условия и средства за извършване на дейността“ е безкрайно разтегливо понятие. То по-скоро ще даде възможност за корупционни практики, отколкото да подобри състоянието на околната среда. От всеки инвеститор, от който се изисква първо да инвестира пари и после да получи разрешение за дейността, ще бъде поискан подкуп, и той е ще го даде. Този текст създава корупция, а не я премахва. Този текст е пример за нормативно заложен корупция. Предлагам, ако считате за необходимо да се регламентира на какви изисквания следва да отговарят площадките, на които ще се извършват дейностите по ал. 1 от чл. 86 да се издаде наредба, но описанието по т. 2 да отпадне, като безкрайно широко за тълкуване и прилагане. В крайна сметка след получаването на регистрационния документ, може и да не се започне дейност, но за да се започне, инвеститорът ще бъде сигурен, че вложението му ще е с гарантирано връщане, предвид издаденото позволение.

Предложение 1 и 2: относно § 4. Създава се чл. 8б, ал. 1: Предложение 1: относно § 4. Създава се чл. 8б, ал. 1: В алинея 1, са изброени лицата подлежащи на регистрация, но очевидно липсва категорията „производител“. Ако целта е да се въведе проследимост на твърдото гориво, то следва задължително на регистрация да подлежат и производителите. Всъщност няма логика търговците (на едро или на дребно) да са регистрирани, а производителите да не са. Не може търговеца да е подложен на по-стриктен контрол от самия производител. Предложение 2: относно § 4. Създава се чл. 8б, ал. 1: Използван е терминът „разпространяват“, който няма легална дефиниция. Следва да има приемственост в законодателството при употребата на дефиниции, особено в екологичното. В случая има разписана законова дефиниция (т. 33, параграф 1 от ДР на ЗУО), която може да бъде употребена и това е „пускане на пазара“. В Допълнителните разпоредби в ЗИД на ЗЧАВ може да се запише, че „Пускане на пазара“ е по смисъла на т. 33, параграф 1 от ДР на ЗУО, или да се изпише точното описание дадено в ЗУО. Въпрос е на законодателна техника и мисъл за бъдещето. Ако се възприеме описанието на една дефиниция да е само в един закон, а другите само да я ползват, чрез препращащи норми, в случай, че се наложи корекция на дефиницията, това може да стане само с еднократна поправка в закона първоизточник на дефиниция. Считам, че така ще се спести огромен труд, както на законотворците, така и на читателите на закони. Още повече ще се избегне неудобството за един и същ термин да има две дефиниции, което е недопустимо. Предлагам, текстът на чл. 8б, ал. 1 да придобие следният вид, съобразно предложения 1 и 2: „Чл. 8б. (1) Председателят на Държавна агенция за метрологичен и технически надзор създава и поддържа регистър за лицата, които произвеждат, етикетират, опаковат и пускат на пазара твърди горива.“