

ДОКЛАД
НА ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ ПО ОКОЛНА СРЕДА
ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА НАЦИОНАЛНО НИВО НА
НАРЕДБАТА ЗА ИЗИСКВАНИЯТА ЗА ТРЕТИРАНЕ НА
ОТПАДЪЦИ ОТ МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПРИЕТА С
ПМС 311 ОТ 17.11.2004



СОФИЯ,
НОЕМВРИ 2008 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ И АБРИВИАТУРИ 3	
A. ОБЩ ПРЕГЛЕД	4
AI. ОСНОВНИТЕ ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ	5
AI. ЗА ЦЕЛИТЕ НА ДОКЛАДА СЕ ПОСТАВЯТ СЛЕДНИТЕ РАМКОВИ УСЛОВИЯ	5
B. НАСТОЯЩА СИТУАЦИЯ	6
VI. ПРЕГЛЕД НА СИТУАЦИЯТА В СТРАНАТА СЛЕД ПРИЕМАНЕ НА НАРЕДБАТА	9
VII. СЪСТОЯНИЕ НА АВТОПАРКА	12
VIII. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ	17
III B1. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ ОТ СТРАНА НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ НА МПС, СЪГЛАСУВАНО С ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ НА МАТЕРИАЛИ И КОМПОНЕНТИ ЗА ТЯХ	17
III B2. ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОСТЪП ДО ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ И ВНОСИТЕЛИТЕ НА МПС НА ЛИЦАТА ПО ЧЛ. 9 ОТ НАРЕДБАТА ОТНОСНО РАЗКОМПЛЕКТОВАНИЕТО ЗА ВСЕКИ ОТДЕЛЕН ВИД МПС	18
III B3. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ КОЛИЧЕСТВОТО НА КОМПОНЕНТИТЕ ОТ ИУМПС, ПРЕДОСТАВЯНИ ЗА ПОВТОРНО ИЗПОЛЗВАНЕ И ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕ НА КОМПОНЕНТИТЕ, КОИТО НЕ МОГАТ ДА БЪДАТ ИЗПОЛЗВАНИ ПОВТОРНО ОТ ЛИЦАТА, ИЗВЪРШВАЩИ ДЕЙНОСТИ ПО РАЗКОМПЛЕКТОВАНИЕ НА ИУМПС	19
III B4. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ ОТ СТРАНА НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ОПЕРАТОРИ ОТНОСНО	21
III B5. ИЗДАДЕНИ РАЗРЕШЕНИЯ	22
III B6. УТВЪРДЕНИ ПРОГРАМИ	23
III B7. ПУСНАТИ НА ПАЗАРА И ВНЕСЕНИ И ИЗНЕСЕНИ ОТ СТРАНАТА МПС	23
III B8. СЪБРАНИ ИУМПС ОТ ЦЕНТРОВЕ ЗА РАЗКОМПЛЕКТОВАНИЕ И ПЛОЩАДКИ ЗА ВРЕМЕННО СЪХРАНЯВАНЕ	24
III B9. ОПОЛЗОТВОРЕНИ И ОБЕЗВРЕДЕНИ ОТПАДЪЦИ ОТ МПС	26
III B10. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЦЕЛИТЕ ПО РЕЦИКЛИРАНЕ И ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕ	29
C. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	30

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ И АБРИВИАТУРИ

- НСМОС - Национална Система за Мониторинг на Околната среда;
- МОСВ - Министерство на околната среда и водите;
- ИАОС - Изпълнителна агенция по околна среда;
- РИОСВ – Регионална инспекция по околна среда и води;
- ГД ”ППООРП” - Министерство на Вътрешните работи - Главна Дирекция ”Противодействие на престъпността, опазване на обществения ред и превенция”;
- АМ - Министерство на финансите, Агенция Митници;
- ИААА - Министерство на транспорта, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация”;
- НСИ - Национален статистически институт;
- МПС – Моторно превозно средство;
- ИУМПС – Излязло от употреба моторно превозно средство;
- ПУДООС – Предприятие за управление дейностите по опазване на околната среда;
- ЗООС – Закон за опазване на околната среда;
- ОІСА – Международна организация на производителите на автомобили;
- ЕАОС – Европейска агенция по околна среда.

А. ОБЩ ПРЕГЛЕД

С приемане на Директивата за излезлите от употреба моторни превозни средства в ЕС е изчислено, че ежегодно се генерират около 8–9 милиона тона отпадъци от стари коли. Въпреки това много вероятно е тези количества да достигнат 14-17 милиона тона през 2015 г. (ЕАОС, 2008 г.). Основната цел на Директивата е да ограничи използването на опасни компоненти при производството на моторни превозни средства и да ограничи замърсяванията от излезлите от употреба МПС.

Съгласно изискванията на Решение на комисията 2005/293/ЕО относно установяване на подробни правила за мониторинг на целите, определени по отношение на повторно използване/оползотворяване и повторно използване/рециклиране в Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства през 2008 г., България изпрати първия си доклад до ЕК съдържащ данни за нивата повторно употребени, рециклирани и оползотворени отпадъци от МПС през 2006 г.

При транспонирането изискванията на Директивата в Българското законодателство с Наредба за изискванията за третиране на отпадъци от моторни превозни средства за поетапното проследяване нивата на повторно използване, рециклиране и оползотворяване на образуваните отпадъци от МПС, поставените с Директивата цели са прецизирани за всяка една година считано от 2005 г. до 2015 г.

Настоящият доклад се изготвя въз основа на събраните данни за пуснатите на пазара МПС, данни за събраните от центрове за разкомплектоване и площадки за временно съхраняване ИУМПС и количествата повторно използвани, рециклирани и оползотворявани отпадъци от МПС. Отчетен е и броя на издадените разрешения за дейности с отпадъци от МПС, както и броя на утвърдените програми на лицата по чл.33 от Наредбата.

При определяне постигнатите нива повторно използване и оползотворяване и повторно използване и рециклиране за 2007 г. в настоящия доклад са използват данни от годишните отчети представени в РИОСВ от операторите на центрове за разкомплектоване и информация от представените одиторски доклади до МОСВ от задължените лица.

AI. ОСНОВНИТЕ ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

Основните източници на информация по настоящия доклад са:

- Националният Статистически Институт - данни за брой пуснати на пазара МПС в страната през предходната година, в т. ч. за внесените и изнесените от страната МПС;
- Министерство на финансите, Агенция Митници - количествата внесени и изнесени от страната МПС;
- Национална служба „Полиция“-ГД”ППООРП” към Министерство на Вътрешните Работи - брой регистрирани ППС, спрени от движение автомобили, с прекратена регистрация, състояние на автопарка по възраст и разпределението на леките автомобили по место отчет;
- Предприятие за управление на дейностите по опазване на околната среда – заплатени продуктови такси от лицата пускащи на пазара МПС;
- Предприетите през предходната година мерки от организациите по оползотворяване, производителите и вносителите на МПС и лицата, които изпълняват задълженията си индивидуално относно изпълнението на задълженията по чл. 4, 6, 8, 10, 16 и чл. 17, ал. 2;
- Операторите на центрове за разкомплектоване и на площадки за временно съхраняване на ИУМПС - брой приети ИУМПС, които не съдържат основни части и компоненти и сумата, заплатена от собственика на ИУМПС;
- За дейността си като оператори на центрове за разкомплектоване и на площадки за временно съхраняване на ИУМПС – брой приети, временно съхранени и третиращи количества ИУМПС за предходната година;

АII. ЗА ЦЕЛИТЕ НА ДОКЛАДА СЕ ПОСТАВЯТ СЛЕДНИТЕ РАМКОВИ УСЛОВИЯ

- За целите на отчета за изпълнение на целите по чл. 21 съгласно сроковете по § 4 от преходните и заключителните разпоредби се приема, че един брой МПС е с тегло 1 тон (1 бр. = 1 т.);
- Пазарният дял е равен на количеството МПС което е пуснал на пазара всеки производител или вносител, спрямо общото количество МПС (в тонове) пуснато през текущата година.
- Целта която всеки производител или вносител е длъжен да постигне е равна на част от общото количество предадени ИУМПС (в тонове) през текущата година, съответстваща на пазарния му дял през същата година.
- Количеството пуснати на пазара МПС е равно на количеството леки автомобили с първа регистрация ;
- Данните предоставяни от Агенция Митници са съгласно Кодовете по митническата тарифа за 2007 г.;
- Данните предоставяни от Главна Дирекция “ППООРП” са за леки автомобили съгласно параграф 6, точка 12, буква “а” от Закона за движението по пътищата на основание чл. 28., ал. 5 от Тарифа № 4 за таксите, които се събират в системата на Министерството на вътрешните работи по Закона за държавните такси;
- Изнесените отпадъци от МПС се отчитат за оползотворени/рециклирани, само ако са спазени разпоредбите на Наредбата за реда и начина за

вносянето, изнасянето и транзита на отпадъците и за случаите, в които се изисква банкова гаранция или застраховка от 08.11.2004 г.;

- Задължени да заплащат продуктова такса по чл. 36, ал. 1 от Закона за управление на отпадъците за всяко отделно МПС са производителите и вносителите, пускащи на пазара МПС;
- При невъзможност за определяне на количествата в тонове на третираните отпадъци от МПС в годишните отчети, подавани от операторите на центрове за разкомплектоване за отпадъци с кодове (160103 - излезли от употреба гуми; 160107 – маслени филтри; 160108 - компоненти, съдържащи живак; 160111 - спирачни накладки, съдържащи азбест; 160112 - спирачни накладки, различни от упоменатите в 16 01 11; и 160601 - оловни акумулаторни батерии; 160116 – резервоари за втечнени газове; 160120 – стъкло) са използвани следните приравнявания (брой към килограм), съответно за 160103-1 бр.= 1.6 кг.; 160107–1 бр.= 1 кг.; за 160108-1 бр.= 0,2 кг; за 160111-1 бр.= 0,2 кг; за 160112-1 бр.= 0,2 кг. и за 160601-1 бр.= 4 кг.; 160116–1 бр.= 10 кг. и за 160120–1 бр.= 12,5кг.;
- При определяне отношението брой/килограм са използвани публикуваните в “Method of calculation for determining of the recovery quotas according to Directive 2000/53/EC and Commission decision 2005/293/EC prepared by ACEA/JAMA/KAMA, from July 2006” резултати;
- Използвания термин “демантиране” е практическото разкомплектоване на събраните ИУМПС.
- За целите на доклада под МПС се разбира леки автомобили.
- ОИСА - Международна организация на производителите на автомобили.
- Корекцията на данните световния брой произведени автомобили за 2006 г. е направена от ОИСА.
- Ново регистрирани са автомобили с първа регистрация.

В. НАСТОЯЩА СИТУАЦИЯ

През 2007 година България се присъедини към ЕС, като едно от задълженията на страната ни е да представи Национален доклад за изпълнение на поставените с Директива 2000/53/ЕС цели. До края на 2008 г. България трябва да докладва до ЕК и по въпросник за докладите на държавите-членки във връзка с прилагане на Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба моторни превозни средства. За осигуряване на необходимите за докладването данни Директивата е транспонирана с Наредба за изискванията за третиране на отпадъци от МПС.

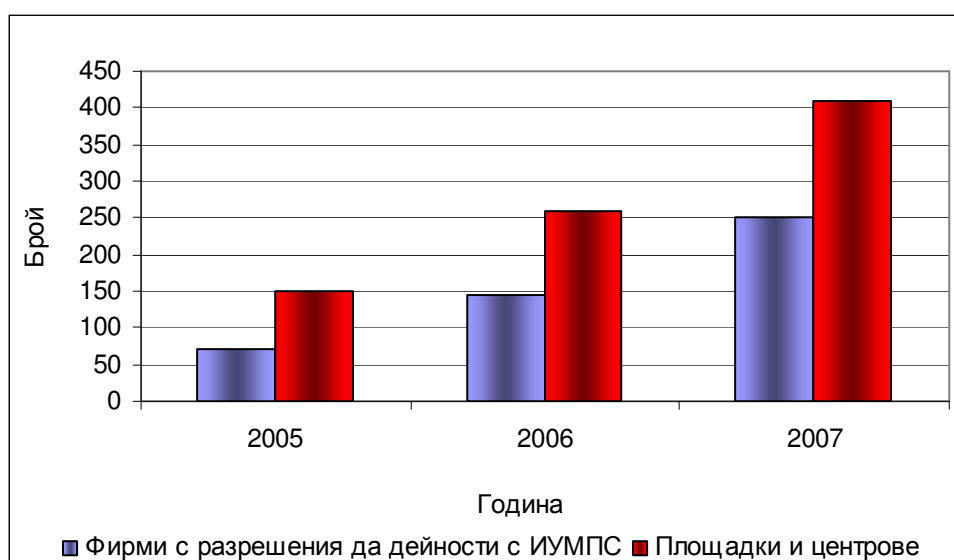
През третата година от прилагане на Наредбата продължават проблемите с достоверността на предоставяната информация и некоректно попълване на отчетите. Липсата на съоръжения за оползотворяване на част от отпадъците, получени от разкомплектоването като пластмаси, стъкла, гуми и т.н. допълнително затрудняват реалното постигане на целите. Продължават да се наблюдават и следните информационни дефицити и проблеми при предоставяне на информацията и отчитане изпълнението на целите:

- въведеното за изпълнението на целите по чл. 21 приравняване (1бр.=1тон) възпрепятства контрола и отчитането на реално третираните количества;
- информационните дефицити в годишните отчети по наредбата възпрепятства проверката на представяните данни;

- липсата на данни за произхода на ИУМПС в тримесечните отчети предразполага за двойно отчитане на подаваните количества;
- невъзможността за еднозначно съпоставяне на използваните от АМ митнически тарифни номера и категориите от Закона за движение по пътищата.

Пълна и достоверна картина на настоящата ситуация в страната може да бъде направена единствено ако се работи в тясно сътрудничество с институциите, имащи отношение към проблема, външни за структурата на МОСВ (НСИ, КАТ, ИААА и др.).

През месец май 2008 г. от ИАОС бе изпратено циркулярно писмо до всички РИОСВ и до МОСВ във връзка с предоставяне на информация за издадени на тяхна територия разрешения за дейности с отпадъци от МПС. Към 30.06.2008 г. техния брой е 250 броя. Площадките за временно съхранение и центровете за разкомплектоване на ИУМПС през 2007 г. са 408 бр. (Фигура 1). Предоставените данни от задължените да докладват по Наредбата лица се използват и за актуализиране на работния вариант на регистъра на операторите на центрове за разкомплектоване и площадки за временно съхранение.



Фигура № 1. Източник: ИАОС

На Фигура № 2 е представено разположението на площадките по данни от годишните отчети за 2007 г. Съоръженията на лицата не представили отчети са посочени като “неопределени”.

Във връзка с изпълнението на задълженията за отчетност, операторите на площадки за временно съхраняване и/или на центрове за разкомплектоване, годишни отчети са предоставили 117 бр. от всичките 250 задължени лица. Част от фирмите не представили годишни отчети не са извършвали дейности с ИУМПС през 2007 г.

VI. ПРЕГЛЕД НА СИТУАЦИЯТА В СТРАНАТА СЛЕД ПРИЕМАНЕ НА НАРЕДБАТА

Производителите и вносителите, пускащи на пазара моторни превозни средства, заплащат продуктова такса за всяко отделно МПС, като таксата се заплаща еднократно за периода от вноса/пускането на МПС на пазара до момента на излизането му от употреба. Производителите и вносителите на МПС могат да изпълняват задълженията си за постигане на съответните цели чрез колективна система или индивидуално. Всички задължени лица заплатили продуктова такса по сметка на ПУДООС са освободени от ангажиментите за постигане на целите.

Организациите по оползотворяване имат задача да организират целия процес от събиране до предаване на ИУМПС в лицензирани центрове за разкомплектоване или на площадки за временно съхраняване. Цялата осъществявана от тях дейност трябва да доведе до изпълнение на целите по Наредбата, респективно Директива 2000/53/ЕС. За 2007 г. членовете и на двете организации са достигнали поставените от Наредбата прагове за повторно използване и оползотворяване и повторно използване и рециклиране.

Две фирми са предпочели индивидуално изпълнение на целите („Вили Бетц ООД & КД-Балкан Стар” и „Еуратек”), сключвайки договори с лицензирани центрове за разкомплектоване на ИУМПС. За 2007 г. и двете индивидуално изпълняващи задълженията си фирми са доказали изпълнението на задълженията си, свързани с събиране, повторно използване, оползотворяване и рециклиране на отпадъци от МПС.

Основната задача на ПУДООС се състои във финансиране на екологични проекти и дейности за изпълнение на национални и общински стратегии и програми в областта на околната среда. Приходите на ПУДООС се формират от такси, определени със специалните закони в областта на околната среда; целево предоставени средства от държавния бюджет за екологични програми; дарения от местни и чуждестранни физически и юридически лица; постъпления от лихви и депозити; глоби и имуществени санкции за административни нарушения по Закона за опазване на околната среда (ЗОС), наложени от Министъра на околната среда и водите или от упълномощени от него длъжностни лица; както и други постъпления, определени с нормативен акт.

Събраната сума от еднократно заплатени такси за МПС в ПУДООС през 2007 г. е 804 832 лв., което е почти пет пъти по-малко в сравнение с предходната година.

От 2006 г. в ПУДООС функционира компютърна информационна система и база от данни за задължени лица, пускащи на пазара стоки, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци. Системата поддържа данни за фирмите, размера на заплатената от тях продуктова такса и данни за продуктите за които се заплаща (опаковки, ИУМПС, масла и т.н). Ежегодно в ИАОС се предоставя информация относно общия размер на събраната продуктова такса, заплатената единична стойност и лицата извършили плащането. За да се проследи обаче конкретното МПС за което е платена таксата е необходимо актуализиране на системата.

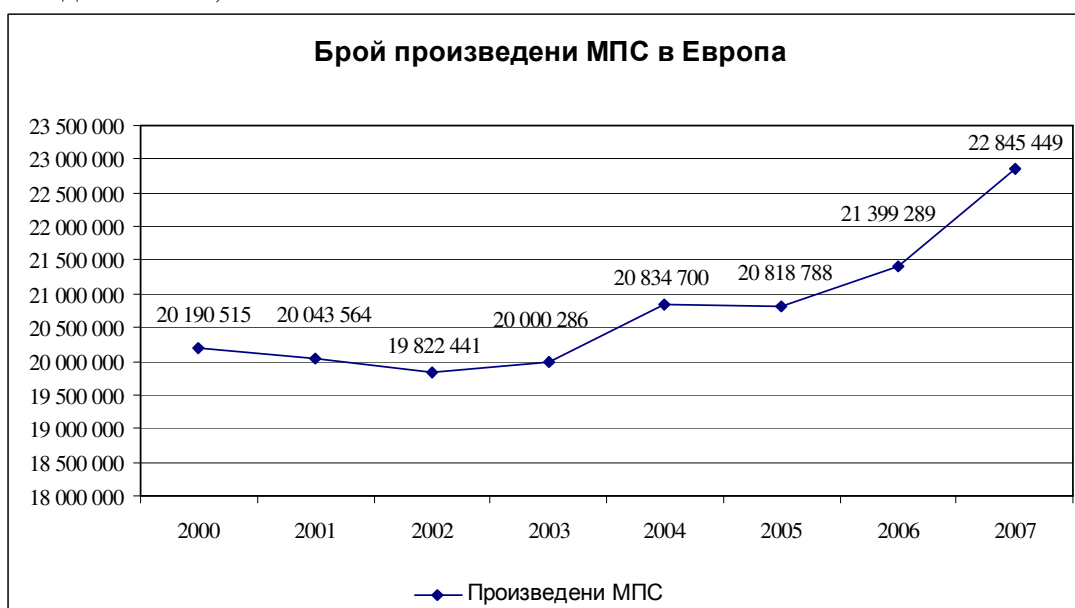
Една стока се счита за пусната на пазара, при първото предоставяне на разположение срещу заплащане или безплатно на стоката на територията на Република България с цел нейното използване и последващо разпространение.

Пазарният дял е равен на количеството МПС което е пуснал на пазара всеки производител или вносител, спрямо общото количество МПС (в тонове) пуснато през текущата година.

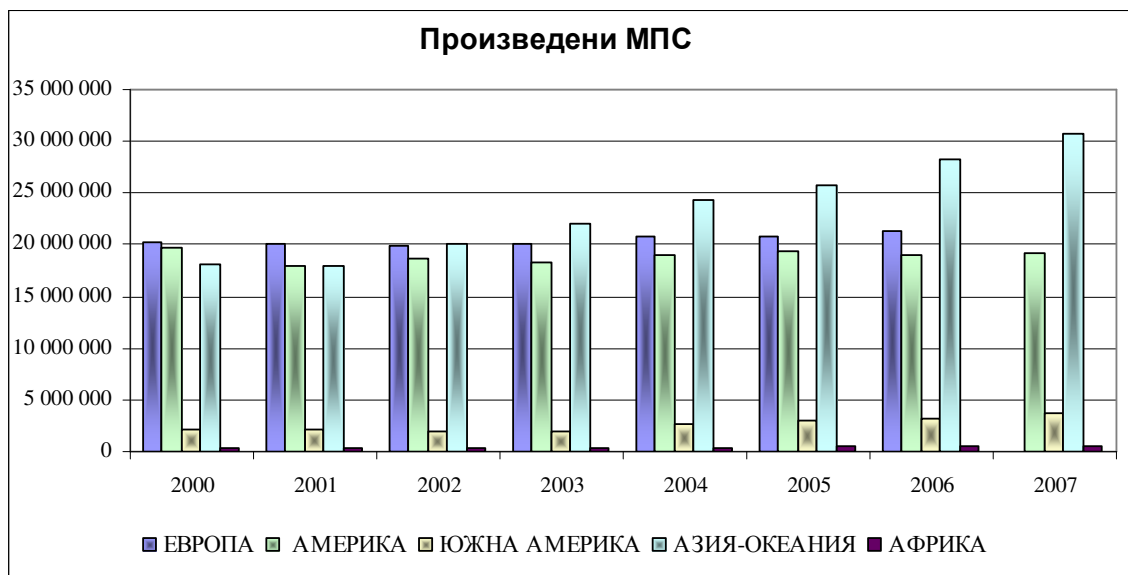
Количеството ИУМПС (в тонове), което всяко лице, пускащо на пазара МПС, е задължено да събере за постигане на целите, е равно на частта от общото количество МПС с прекратена регистрация за съответната календарна година съгласно чл. 18 от Наредба № I-45 от 2000 г. и които са приети в центрове за разкомплектуване и/или на площадки за събиране и временно съхранение (в тонове), съответстваща на пазарния му дял от общо пуснатите на пазара МПС през текущата година.

Съгласно изискванията поставени в Наредбата, производителите и вносителите на МПС за 2007 г. трябва да достигнат ръст от 86% повторно използване и оползотворяване и 80% за повторно използване и рециклиране на отпадъци от МПС. За изчисляване пазарния дял задължените лица пресмятат собствения си процент въз основа на публикуваните в интернет страницата на ИАОС данни за количеството МПС пуснати на пазара. Поради липсата на работещ механизъм за определяне количествата пуснати на пазара МПС към 2008 г., за целите на доклада се приема че броя МПС с първа регистрация са пуснати на пазара такива през годината. През 2007г. по данни от НСИ общото количество МПС, пуснати на пазара е 348 887 бр. Разликата между количествата представени от НСИ и Министерство на вътрешните работи, ГД "ППООРП" от 1 бр. се приема за незначителна за целите на доклада.

Ежегодното увеличение на ново регистрирани автомобили в страната е отражение на ситуацията в Европа (Фигура № 3) и в света като цяло(Фигура № 4), където и през 2007 г. количествата на произведените автомобили продължават да се увеличават. Изключение прави само Африка, където са наблюдава спад на производството с 4,8 %.

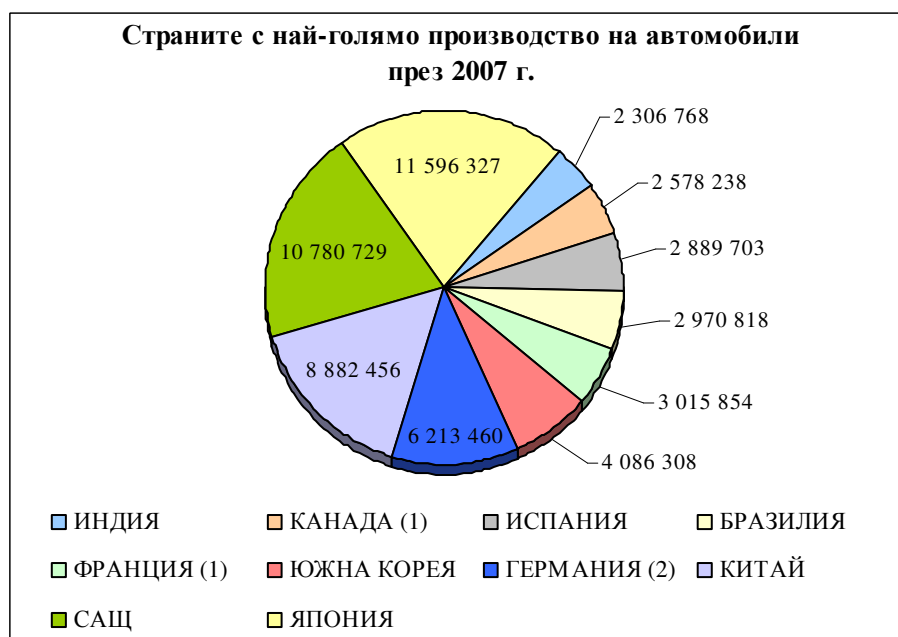


Фигура № 3 Източник: ОИСА



Фигура № 4 Източник: ОИСА

През последните 5 години са наблюдава постепенно увеличаване на дела на автомобилите произведени в регион Азия и Океания, като и през 2007 г. водещо място заема Япония. Най-големите страни производители на автомобили в света са представени на Фигура № 5.



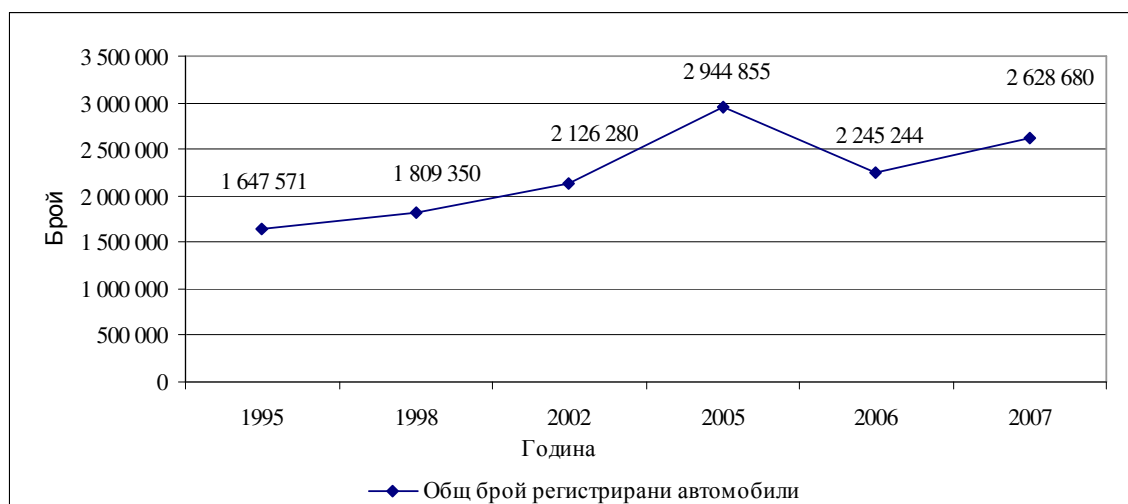
Фигура № 5 Източник: ОИСА

Световното разпределение на производителите на автомобили остава същото като и през предходната година. Водещо място заем Япония следвана от САЩ, Китай и Германия.

ВІІ. СЪСТОЯНИЕ НА АВТОПАРКА

Поради липсата на автомобилна индустрия в България, всички регистрирани леки автомобили са внесени или въведени от друга страна членка на ЕС. Преди присъединяването на страната ни към ЕС, количествата пуснати на пазара МПС се изчисляват, като от внесените автомобили се изважда количеството изнесени. След приемането на страната ни в ЕС обаче, процента на внасяните спрямо регистрираните МПС намалява драстично¹ и така използвания метод за определяне количествата пуснати на пазара МПС не отразява реалната ситуация на автомобилния пазар.

Общият брой автомобили, регистрирани в МВР - Пътна полиция през периода 1995 - 2007 г. нараства от 1 647 571 бр. през 1995 г. на 2 628 680 бр. през 2007 г. След рязкото намаляване на броя регистрирани автомобили през 2006 г. (дължащо се на предприетата от МВР национална кампания за промяна на регистрационните номера), през 2007 г. отново започва плавно увеличение (Фигура № 6). За същата година 48 877 бр. автомобили са спрени от движение и на 128 056 бр. е прекратена регистрацията.

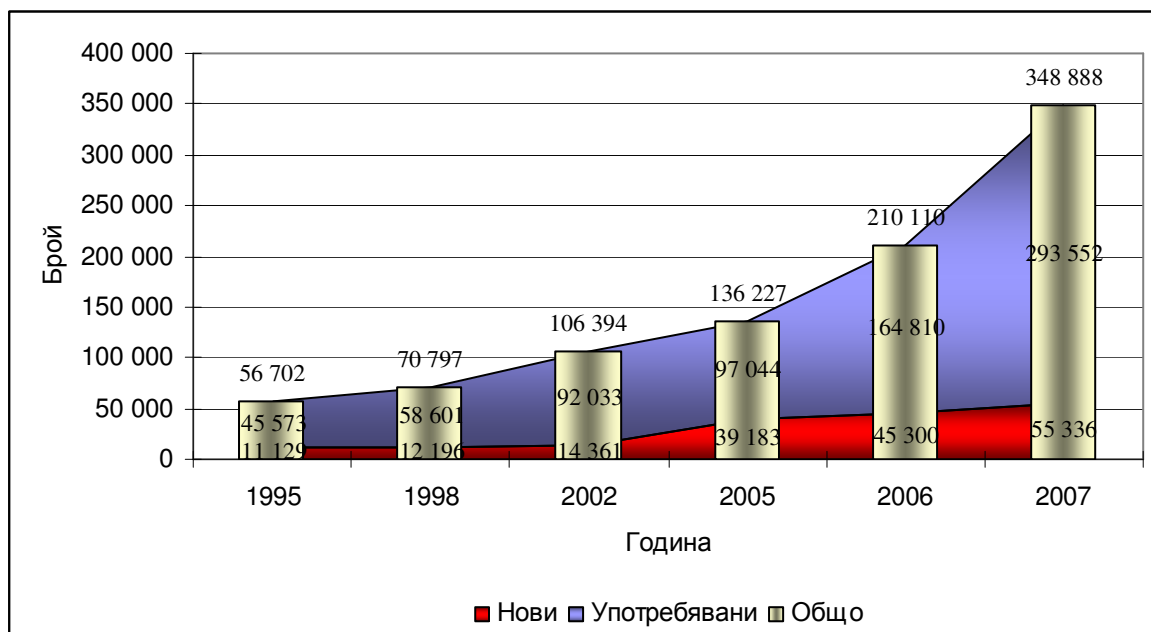


Фигура № 6 Източник: МВР Дирекция „ППОРП“²

Въпреки постоянно растящия брой новозакупени автомобили продължават да се регистрират и т.н. МПС „втора ръка“. От общо 348 888 бр. МПС с първа регистрация, 293 552 броя са „втора ръка“ и едва 55 336 - нови- Фигура № 7. През последните три години средно около 75% от регистрираните автомобили са „втора ръка“. Тенденцията към постоянно остаряване на автомобилния парк изправя страната пред сериозни проблеми. За отстраняването на тези проблеми е необходимо предприемане на спешни административни мерки за драстично ограничаване средната възраст на внасяните леки автомобили. Техническата неизправност, лошата инфраструктура, нарушенията на закона за движение по пътищата и липсата на толерантност и култура на пътя оказват съществено влияние за постоянно растящите пътно транспортни произшествия.

¹ През 2006 г. 96% от регистрираните автомобили са внесени, докато през 2007 г. едва е 9% от регистрираните автомобили са от внос.

² Представените данни от МВР Дирекция „ППОРП“ за брой регистрирани автомобили представляват брой пътни превозни средства съгласно Закона за движение по пътищата.



Фигура № 7 Източник СВАБ, МВР Дирекция “ППОРП”³

Разпределението на продадените нови автомобили, мотоциклети и автобуси и камионни по вносителите и марки е представено на Таблица № 1

Продадени леки автомобили, мотоциклети и камиони и автобуси според процентния дял на вносителите

Таблица № 1

ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ, МОТОЦИКЛЕТИ, АВТОБУСИ И КАМИОНИ			
МАРКА	ВНОСИТЕЛИ	ОБЩ БРОЙ	%
ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ			
OPEL	Автосвят, Бова, Булвария, Каргоекспрес, Дженеръс Ауто, Илина Кар Къмпани, Оникс Ауто, Олимпиа Ауто, Сервиз Стефанов, София Ауто	4680	10.21%
TOYOTA	Т М АУТО	4466	9.74%
VOLKSWAGEN	ПОРШЕ БГ	4074	8.89%
PEUGEOT	СОФИЯ ФРАНС АУТО	3566	7.78%
FORD	МОТО ПФОЕ	3541	7.73%
DACIA	РЕНО НИСАН БЪЛГАРИЯ	3185	6.95%
CITROEN	АВТОМОТОР КОРПОРАЦИЯ	2772	6.05%
SKODA	ЕУРАТЕК	2571	5.61%

* Използваните данни са преизчислени, като от общия брой ново регистрирани МПС (по данни от МВР Дирекция “ППОРП”) са извадени броя нови продадени МПС (по данни от СВАБ) и е получен броя на ново регистрираните употребявани МПС.

ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ, МОТОЦИКЛЕТИ, АВТОБУСИ И КАМИОНИ			
МАРКА	ВНОСИТЕЛИ	ОБЩ БРОЙ	%
CHEVROLET	Автосвят, Бова, Булвария, Каргоекспрес, Дженеръс Ауто, Илина Кар Къмпани, Олимпиа Ауто, Сервиз Стефанов, София Ауто	2223	4.85%
RENAULT	РЕНО НИСАН БЪЛГАРИЯ	1750	3.82%
MITSUBISHI	БАЛКАН СТАР	1246	2.72%
NISSAN	РЕНО НИСАН БЪЛГАРИЯ	1228	2.68%
MERCEDES	БАЛКАН СТАР	1171	2.55%
FIAT	АУТО ИТАЛИЯ	1162	2.54%
KIA	КИА МОТОРС БЪЛГАРИЯ	1111	2.42%
SUZUKI	МИРКАТ	922	2.01%
BMW	БМВ Фертрийбс Гмбх-клон БЪЛГАРИЯ	832	1.82%
MAZDA	СТАР МОТОРС	804	1.75%
AUDI	ПОРШЕ БГ	760	1.66%
LADA	НАР	649	1.42%
SEAT	АУТОТЕХНИКА	613	1.34%
HONDA	БУЛТРАКО	545	1.19%
VOLVO	МОТО ПФОЕ	360	0.79%
SUBARU	СУБАРУ МОТОРС ТРЕЙДИНГ	230	0.50%
SSANG YONG	РАТОЛА КОРПОРЕЙШЪН	191	0.42%
LAND ROVER	МОТО ПФОЕ	160	0.35%
LEXUS	Т М АУТО	123	0.27%
JEEP	БАЛКАН СТАР	103	0.22%
DODGE	БАЛКАН СТАР	103	0.22%
CHRYSLER	БАЛКАН СТАР	69	0.15%
ALFA ROMEO	МИЛАНО МОТОРС	60	0.13%
MINI	КАМОР АУТО	55	0.12%
JAGUAR	МОТО ПФОЕ	38	0.08%
DAIHATSU	АВТОТРАНССЕРВИЗ	28	0.06%
SAAB	СКАНДИНАВИЯ МОТОРС	24	0.05%
GAZ	АНТАРИС ТРЕЙД СЕРВИЗ	25	0.05%
PIAGGIO	СОФ КО	20	0.04%
CADILAC	СОФИЯ АУТО	19	0.04%
LANCIA	АУТО ИТАЛИЯ	11	0.02%

ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ, МОТОЦИКЛЕТИ, АВТОБУСИ И КАМИОНИ			
МАРКА	ВНОСИТЕЛИ	ОБЩ БРОЙ	%
HUMMER	СОФИЯ АУТО	6	0.01%
CORVETTE	СОФИЯ АУТО	2	0.00%
ДРУГИ		340	0.74%
ОБЩО		45 838	100.00%
МОТОЦИКЛЕТИ			
PEUGEOT	СОФИЯ ФРАНС АУТО	222	38.21%
YAMAHA	МОТОДИНАМИКС	148	25.47%
PIAGGIO	МИЛАНО МОТОРС	125	21.51%
HONDA	БУЛТРАКО	43	7.40%
SUZUKI	МИРКАТ	30	5.16%
BMW	КАМОР АУТО	13	2.24%
ОБЩО		581	100.00%
АВТОБУСИ И КАМИОНИ			
MERCEDES	БАЛКАН СТАР	1289	34.90%
IVECO	Торино Моторс, Чефин България, Пълдин Транс Сервиз, Булавто	1234	33.41%
VOLVO	ВОЛВО БЪЛГАРИЯ	607	16.44%
MAN	ЕВРОКАМИОН	436	11.81%
IZUZU	СОФ КО	116	3.14%
ASTRA	ТОРИНО МОТОРС	0.16	0.16%
SETRA	БАЛКАН СТАР	3	0.08%
ОТОКАР	ПРОМОБИЛ	1	0.03%
GAZ	АНТАРИС ТРЕЙД СЕРВИЗ	1	0.03%
TOYOTA	Т М АУТО	1	0.04%
FORD	МИРКАТ	57	2.13%
ОБЩО		3 693	100.00%

Източник: СВАБ

През 2007 г. водещо място в продажбата на автомобили заема „Опел“ (с 10,21%), следван от „Фолцваген“ (8,89%), „Пежо“ (7,78%) и „Форд“ (7,73%). Впечатление прави че през последните три години за първи път „Пежо“ отстъпва първото място при продажбите. При мотоциклетите марка „Пежо“ (38,21%) изпреварват мотоциклети на „Ямаха“ (25,47%) с около 13%. При автобусите и камионите най-продавани са отново марките „Мерцедес“ (34,90%), следвани от „Ивеко“ (33,41 %), като третия „Волво“ (16,44%) изостава с около 16% пред водещите вносители.

Териториалното разпределение на регистрираните леки автомобили по региони на страната е неравномерно. Около 24,76% от автомобилите са в София град. Разликата от четири процента в сравнение с предходната година може да се обясни с големия брой дерегистрирани автомобили в страната и по-конкретно в София град. По-висока е концентрацията и в по-големите градове– Пловдив, Бургас, Варна, Стара Загора – от 4% до 9% от автомобилите в страната. Броя на леките автомобили по место регистрация към 31.12 на съответната година е представен в Таблица № 2.

Разпределение на автомобилите по место-регистрация.

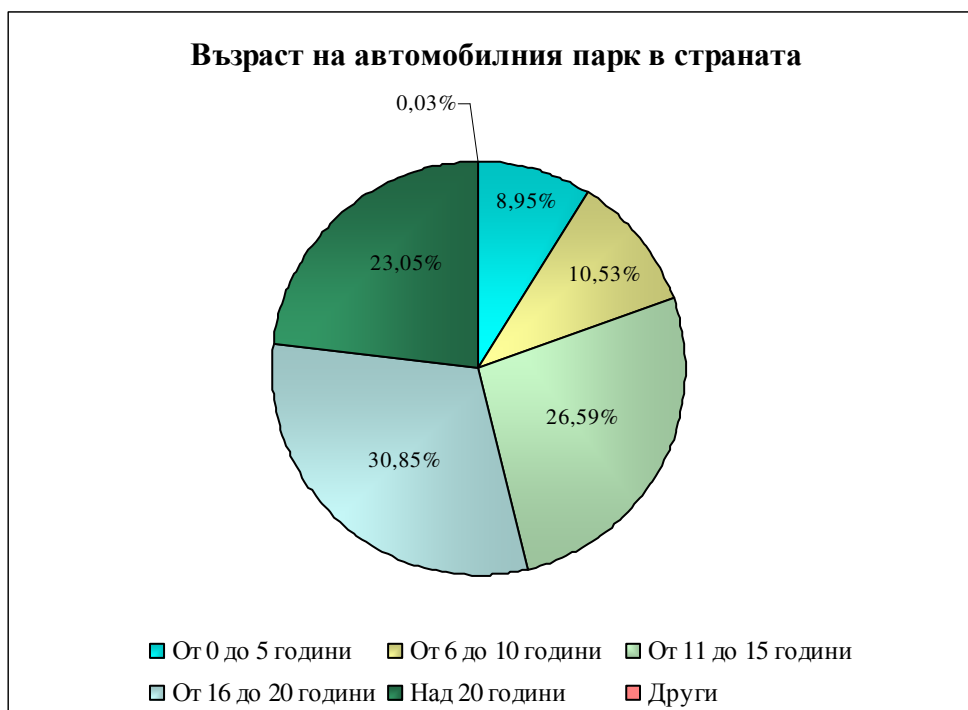
Таблица № 2

	Место-регистрация	1992	1995	1998	2002	2006	2007	% от общото за страната
1	Благоевград	45 641	54 431	60 741	78 958	70 257	84 455	4,06%
2	Бургас	73 345	83 987	92 074	109 578	94 235	112 010	5,38%
3	Варна	83 340	98 874	112 178	136 906	117 251	140 141	6,73%
4	Велико Търново	52 965	58 606	60 783	68 034	53 581	63 303	3,04%
5	Видин	24 271	28 309	27 837	31 561	20 953	25 757	1,24%
6	Враца	36 959	41 724	41 568	52 762	38 712	46 777	2,25%
7	Габрово	29 282	31 910	33 813	39 562	32 951	37 462	1,80%
8	Добрич	36 407	41 159	43 914	50 942	41 101	48 720	2,34%
9	Кърджали	25 723	29 493	31 265	37 617	29 177	33 102	1,59%
10	Кюстендил	29 743	40 520	42 129	49 774	37 439	44 894	2,16%
11	Ловеч	33 182	36 726	38 675	43 401	33 815	38 697	1,86%
12	Монтана	30 789	32 796	36 332	43 220	30 555	36 617	1,76%
13	Пазарджик	41 449	47 662	52 263	63 167	53 946	64 034	3,08%
14	Перник	29 178	33 857	36 325	42 200	33 737	40 916	1,97%
15	Плевен	52 315	57 309	62 405	72 128	53 285	62 821	3,02%
16	Пловдив	126 368	149 768	162 397	193 185	156 963	185 536	8,91%
17	Разград	24 037	26 830	27 649	31 991	21 733	26 477	1,27%
18	Русе	51 261	57 309	58 807	67 186	51 212	61 470	2,95%
19	Силистра	21 117	23 027	24 052	27 925	21 764	25 736	1,24%
20	Сливен	33 218	36 744	39 238	46 111	37 600	43 914	2,11%
21	Смолян	17 761	20 419	22 428	27 098	24 447	28 382	1,36%
22	София окръг*	43 869	51 203	57 294	69 975	51 662	62 056	2,98%
23	София*	269 459	340 823	406 737	515 667	444 366	515 483	24,76%
24	Стара Загора	67 146	76 369	81 869	96 921	76 488	88 892	4,27%
25	Търговище	23 391	25 418	26 290	28 880	22 082	26 712	1,28%
26	Хасково	46 443	53 389	57 955	68 650	57 870	65 983	3,17%
27	Шумен	36 051	40 401	42 944	48 977	34 207	41 157	1,98%
28	Ямбол	26 568	28 508	29 388	31 705	25 932	29 976	1,44%
	Общо	1 411 278	1 647 571	1 809 350	2 174 081	1 767 321	2 081 517	100,00

Източник: НСИ

Специфична особеност на автомобилния парк в България е неговата възрастова структура. Общо 53,93% от леките автомобили (1 416 891 бр.) са на възраст над 16

години, като 605 958 бр. са на възраст над 20 години. На Фигура № 8 е представено разпределението на автомобилния парк по възраст на автомобилите.



Фигура № 8 Източник: МВР Дирекция "ППОРП"

VIII. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ

Ежегодно до 31 март производителите и вносителите на МПС - физически и/или юридически лица, регистрирани по Търговския закон, организациите по оползотворяване и лицата, които изпълняват задълженията си индивидуално, предоставят на изпълнителния директор на ИАОС на хартиен и магнитен носител информация в свободна форма за предприетите през предходната календарна година мерки относно изпълнението на задълженията по чл. 4, 6, 8, 10, 16 и чл. 17, ал. 2, от Наредбата. Всички описани подходи и предприети от задължените лица мерки са въз основа на обобщените от ИАОС данни.

III.1. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ ОТ СТРАНА НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ НА МПС, СЪГЛАСУВАНО С ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ НА МАТЕРИАЛИ И КОМПОНЕНТИ ЗА ТЯХ

- а) водещи до намаляване на образуваните отпадъци от МПС;**
- б) водещи до ограничаване използването на опасни вещества, доколкото е технически възможно;**
- с) във връзка с обозначаването на компонентите и материалите.**

Изискванията, регламентирани в чл. 4 и чл. 6 от Наредбата са насочени към производителите на МПС, каквито към настоящия момент не съществуват в страната. Организациите по оползотворяване на отпадъци от МПС, "Автоекобул" и „Екобулкар” декларират, че изискванията по чл. 4 са неприложими за тях. И двете организации нямат сключени договори с производители на МПС и не могат да предоставят информация относно улесняване разкомплектоването на ИУМПС и повторното

използване и оползотворяване и по-специално рециклирането на отпадъците от МПС и влагането на по-голямо количество рециклирани материали в МПС.

За насърчаване на влагането на по-голямо количество рециклируеми материали в МПС и ограничаване използването на опасни вещества през предходната година от „ЕКОБУЛКАР” АД са стартирали преговори за привличане на част от своите членове, които проявяват интерес, за участие в съвместна система за обратно приемане на ИУМПС. Един от стимулите предлагани от организацията е намаляване на вноската, в случай, че съответният вносител участва в програмата за обратно приемане.

Всички членове на „Автоекобул” са уведомени за изискванията относно забраната за пускане на пазара на материали и компоненти за МПС, съдържащи олово, живак, кадмий и шест валентен хром, с изключение на тези по приложение №1 от Наредбата. Запознати са също и с изискванията за обозначаването на компонентите и материалите. По силата на сключените договори, организацията има право да изиска информация от задължените лица за изпълнение на поставените нормативни изисквания.

За изпълнение на задълженията по Наредбата, „Еуратек” са ангажирали дружествата „Автотранснаб”, „Феникс Елит” и „Импулс-Никола Николов”. От „Екобулкар”, декларират че в договора между организацията и нейните членове, изрично е уточнено спазването на всички законови изисквания, свързани с качеството или други характеристики на МПС са задължение на производителя/вносителя.

III.2. ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОСТЪП ДО ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ И ВНОСИТЕЛИТЕ НА МПС НА ЛИЦАТА ПО ЧЛ. 9 ОТ НАРЕДБАТА ОТНОСНО РАЗКОМПЛЕКТОВАНЕТО ЗА ВСЕКИ ОТДЕЛЕН ВИД МПС

В съответствие с изискванията на чл. 8 от Наредбата „Автоекобул” е заложил в договорите за членство в организацията да фигурира задължение за представяне на данни, необходими за изпълнението на нормативните изисквания, включително технически спецификации, данни за компонентно съдържание и разположение на опасни вещества, или подходящи за повторна употреба компоненти. Организацията предоставя при поискване информацията на лицата, извършващи дейности по събиране, транспортиране, временно съхраняване и разкомплектуване на ИУМПС и по оползотворяване и/или обезвреждане на образуваните отпадъци от МПС.

Всички пуснати на пазара автомобили от членовете на „Екобулкар” през 2007 г. са на водещи производители от Европейския съюз, които отговарят напълно на изискванията поставени с Директива 2000/53/ЕС и разполагат с информация относно разкомплектоването, която се предоставя при поискване. Организацията декларира, че внесените МПС от членове на „Екобулкар” за периода от създаването на организацията до настоящия момент все още не са излезли от употреба. Поради тази причина не са отправяни искания за информация относно разкомплектоването от подизпълнителите на организацията, извършващи разкомплектоване, повторна употреба и оползотворяване на ИУМПС.

От „Еуратек”, като индивидуално изпълняващи задълженията си са информирали площадките и центровете с които имат сключени договори за възможността за предоставяне на информация за разкомплектоването на всеки отделен модел автомобили „Шкода”, който е внесен на българския пазар, както и за съхраняването и изпитването на компоненти, подходящи за повторно използване.

III.3. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ КОЛИЧЕСТВОТО НА КОМПОНЕНТИТЕ ОТ ИУМПС, ПРЕДОСТАВЯНИ ЗА ПОВТОРНО ИЗПОЛЗВАНЕ И ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕ НА КОМПОНЕНТИТЕ, КОИТО НЕ МОГАТ ДА БЪДАТ ИЗПОЛЗВАНИ ПОВТОРНО ОТ ЛИЦАТА, ИЗВЪРШВАЩИ ДЕЙНОСТИ ПО РАЗКОМПЛЕКТОВАНЕ НА ИУМПС

Предприетите от „Автоекобул” мерки са насочени към повишаване количеството на компонентите от ИУМПС, предоставяни за повторно използване, както и оползотворяване, като се дава приоритет на рециклирането, когато това е екологосъобразно. Практическото обезвреждане на ИУМПС и отделянето на части за повторно употреба се извършва при следната последователност:

- снемане на оловните акумулатори и резервоарите за втечнени газове, съблюдавайки изискванията за безопасност на труда;
- отделяне и неутрализиране потенциално експлозивните компоненти, извършвано от специално обучени специалисти;
- отстраняване и разделно събиране и съхраняване на горива, смазочни масла, масла и всички други течности, съдържащи се в ИУМПС. Тази дейност се извършва в специализирани инсталации за осушаване, като течностите се съхраняват в отделни съдове;
- премахване (до колкото е възможно) на всички компоненти, идентифицирани като опасни;
- отделяне на катализатори и маслени филтри.

След разкомплектоването, част от отпадъците се шредират, като шредирани материали преминават през серия от механични и физични сепарации. Последващото третиране и предаване на отпадъците за оползотворяване и/или обезвреждане е трети етап от технологичната схема, включващ: раздробяване на отпадъците, сепарация, временно съхранение, установяване на точните количества и предаване на отпадъците за рециклиране и/или обезвреждане.

За изпълнение на задълженията за разкомплектоване на ИУМПС „Екобулкар” е сключил договор с фирмите „Макметал ЕООД” и „Сплавкомерс АД”. За да гарантират спазването на йерархията при управлението на отпадъците. За осигуряване високо ниво на защита на околната среда към операторите на централите за разкомплектоване са поставени изисквания за:

- отстраняване на опасните компоненти, материали и вещества, като отстраняването на флуидите се извършва полуавтоматично посредством вакуумно изсмукване;
- отстраняване на компоненти, които могат да се ползват за резервни части, където по специално внимание се обръща на електромеханичните части (водна помпа, двигател, скоростна кутия, стартери, алтернатори и др.). Компонентите се категоризират и описват в база данни с цел реализацията им като резервни части в автосервизи;
- отстраняване на материали, чиито качества могат да се влошат след шредиране – металните компоненти, съдържащи мед, алуминий и магнезий, гумите и големите пластмасови компоненти (брони, арматурни табла, резервоари за течности и т.н.), стъклата и др.

В зависимост от конюнктурата на пазара на материали и компоненти, конкретните договорености с предприятията за разкомплектоване и оползотворяване и развитието

на технологиите за третиране, чрез приложение към договорите се определят и специфични изисквания. Следните материали и компоненти се отстраняват предварително така, че да се гарантира изпълнението на целите за повторна употреба/рециклиране и оползотворяване:

- електромеханични части (водни помпи, двигатели, стартери, алтернатори, скоростни кутии, електромотори и др.);
- части на купето (врати, багажници, джанти и др.);
- части от мед и алуминий – отстраняване и предаване за сепариране или в зависимост от чистотата директно за претопяване;
- горива;
- флуиди (моторни масла, трансмисионни масла, етилен гликол);
- акумулатори;
- пневматични гуми;
- катализатори;
- хладилни агенти от климатични инсталации;
- резервоари за гориво;
- материали подходящи за рециклиране – пластмасови детайли, стъкла и др.

Освен описаните по-горе материали и компоненти, през предходната 2007 година са отстранени преди шредирание 23,800 т. мед и алуминий, 14,873 т. акумулатори, 38,107 т. пневматични гуми и 7,387 т. пластмасови детайли. Въпреки че са отделени голяма част от материалите купето съставлява около 70-75%% от първоначалното тегло на ИУМПС. След процеса на селективно отстраняване на материали и компоненти ИУМПС се предават за шредирание с последваща сепарация на шредирания материал, която се състои от следните етапи: Отделяне на леките материали→Магнитна сепарация→Сепарация на цветните метали от не металите с използването на вихрови токове. Отделената смес от цветни метали се предава за по-нататъшно разделяне на различните видове.

В резултат на тези два процеса се получават три потока:

- черни метали (желязо и стомана), възлизащи на 65 - 70% (тегловни).
- цветни метали (алуминий, неръждаема стомана, мед, олово, цинк, никел) – около 5 – 10 тегл. %
- шредерен остатък, който бива лека фракция (получен в етап 1) и тежка фракция (от етап 2) – около 20 - 25 %.

Тъй като сепарирането не е 100% ефективно, всяка от фракциите в по-голяма или по-малка степен се нуждае от по-нататъшно третиране. Черните метали са относително чисти и съдържат само около 0,5 – 1% замърсявания (малки частици, прах, цветни метали) и се предават директно за претопяване. С нарастване на целите за рециклиране и оползотворяване се предвижда насочване на вниманието към по-пълното извличане на различните видове цветни метали и на материали, съдържащи се в шредерния остатък.

Дружествата на които „Еуратек” е възложила изпълнението на задълженията по наредбата притежават разрешение по чл.37 от ЗУО и са задължени да предприемат мерки за повишаване количеството на компонентите, които се представят за повторно използване, както и мерки за повишаване на количествата оползотворени материали. На всички площадки за разкомплектоване се спазват изискванията за опазване на околната среда, намаляване вредните емисии и предотвратяване на шума. Технологичната схема на дружествата включва дейности по събиране, обезвреждане, сортиране, последващо третиране и обработка и съхранение преди транспортиране.

ШВ4. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ ОТ СТРАНА НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ОПЕРАТОРИ ОТНОСНО

- а) изграждането и функционирането на площадки за временно съхраняване на ИУМПС и центрове за разкомплектоване на ИУМПС;**
- б) приемането на всички ИУМПС, доставени на площадките за временно съхраняване или в центрoвете за разкомплектоване на ИУМПС;**
- с) създаването и функционирането на системи за събиране на ИУМПС от площадките за временно съхраняване и предаването им в центрoвете за разкомплектоване;**
- д) разкомплектоването на събраните ИУМПС в центрoвете за разкомплектоване.**

Организацията по оползотворяване на отпадъци от МПС „Автоекобул” е предприела конкретни стъпки за насърчаване и стимулиране предаването на автомобили от последния собственик, като например заплащане на възнаграждение. Обработката на ИУМПС преминава основно през три нива: събиране на старите автомобили от последния собственик; последващо третиране и отделяне на частите за повторна употреба и предаване на образуваните отпадъци за оползотворяване и обезвреждане. Така описаната технологична схема предвижда последователност от следните дейности: събиране на ИУМПС→приемане на автомобилите от последния собственик→оценка състоянието на приеманите ИУМПС→установяване теглото на приетите ИУМПС→установяване собствеността→издаване на удостоверение за разкомплектоване. Броя и разположението на площадките за временно съхранение и центрoвете за разкомплектоване, чрез които „Автоекобул” изпълнява задълженията на своите членове се определят и разполагат, като предварително се отчита броя ИУМПС по райони, прогнозни количества ИУМПС, инфраструктура и др. Предприети са конкретни стъпки от „Автоекобул” за насърчаване на населението да предава ИУМПС на лицензирани площадки.

„Екобулкар” е сключил дългосрочни договори с фирмите „Макметал” и „Сплавкомерс”, които експлоатират площадки за временно съхранение и центрове за разкомплектоване на ИУМПС в редица райони на страната. Първоначалните инвестиции за реконструкция на площадките и/или за строителството на нови се осигуряват от фирмите ангажирани със събирането. Направената инвестиция се възстановява поетапно от организацията, чрез премия за тон събрани ИУМПС. По този начин, организацията гарантира създаването на устойчива и финансово стабилна система. В експлоатираните от организацията площадки за временно съхраняване се приемат ИУМПС, доставени от собствениците на собствен ход, като при невъзможност се предлагат услуги за извозване със специализиран транспорт. За осигуряване на по-голяма събираемост се предвижда провеждането на кампании за информиране на населението за възможните места за предаване на ИУМПС. В процеса на събиране организацията търси съдействие и от институциите имащи отговорности за дерегистрацията на МПС (КАТ и общински администрации). През 2007 г. този род кампании са стартирали в общините с най-много МПС на глава от населението. На кметoвете на общини се предлага да сключат договори за поемане на задълженията за извозване на ИУМПС, които са изоставени върху държавна или общинска собственост. В този случай към операторите на площадки за временно съхранение се поставят изисквания за приемане на заявки за извозване на ИУМПС от общинските администрации и КАТ при спазване на реда регламентиран с наредбата на

съответния общински съвет. До края на отчетния период организацията има сключени договори със община Стара Загора.

Всички настоящи площадки чрез които организацията изпълнява задълженията на членовете си са разположени в индустриалните зони на градовете и далеч надхвърлят необходимата площ за приемане и временно съхраняване на ИУМПС, за които са поети задължения през отчетния период.

За изпълнение изискванията на Наредбата, „Еуратек” отчита факта, че в процентно изражение регистрираните в страната МПС са най-много в София, Пловдив, Стара Загора и т.н. Разположението на площадките на дружествата, с които фирмата има сключени договори са съобразени с това разпределение. През 2007 г. „Еуратек” се включва в глобалната програма на Шкода Ауто – „Да се погрижим заедно за чиста околна среда”, чиято цел е събиране на старите автомобили при закупуване на нов.

III B. ИЗДАДЕНИ РАЗРЕШЕНИЯ

През 2007 г. с разрешение за дейности по събиране и третиране на ИУМПС издадено по реда на чл. 37 от Закона за управление на отпадъците, или комплексно разрешително, издадено по реда на глава седма, раздел II от Закона за опазване на околната среда, при спазване на изискванията по приложение № 2 са 250 фирми, което е почти два пъти повече сравнение с предходната година.

Ежегодно ИАОС изпраща циркулярни писма до РИОСВ и МОСВ за проверка и актуализиране на информацията, поддържана в работния вариант на регистъра на операторите на центрове за разкомплектоване и площадки за временно съхранение. Териториалното разпределение на фирмите по данни от регистъра е представено на Фигура № 9, като фирмите с разрешения за дейности с ИУМПС за територията на повече от един РИОСВ са отчетени във всеки РИОСВ по отделно.



Фигура № 9 Източник: ИАОС

От графиката се вижда, че разпределението на фирмите, извършващи дейности по събиране и третиране на ИУМПС в страната е съсредоточено основно в по-големите региони (от гледна точка на население, регистрирани автомобили, индустрия, инфраструктура и т.н.). Впечатление прави и факта, че броя на фирмите в София, Велико Търново и Пловдив е почти еднакъв, въпреки съществената разлика в процента регистрирани леки автомобили (виж. Таблица №2).

ШВ6. УТВЪРДЕНИ ПРОГРАМИ

Лицата, изпълняващи задълженията си по Наредбата индивидуално, осигуряват за своя сметка постигането на целите за повторно използване, оползотворяване и рециклиране в определените срокове. В тази връзка те изготвят програма, която е съобразена с целите и обхвата, определени в ЗУО, включваща:

- план за количествата отпадъци от МПС, които ще бъдат събирани, повторно използвани, оползотворени или предадени за обезвреждане;
- план за управление на отпадъци от МПС, включващ мерки за оптимизиране на транспортирането, събирането, временното съхраняване и третирането на ИУМПС и отпадъците от МПС, както и за предаването на образувателните отпадъци за повторно използване, оползотворяване или обезвреждане;
- мерки за изпълнение на целите в сроковете по чл. 21 от Наредбата;
- план за увеличаване дела на повторно употребяеми и рециклируеми отпадъци от МПС;
- мерки за намаляване количеството токсични отпадъци от МПС.

През 2007 г. са утвърдени 2 програми на лица изпълняващи задълженията си индивидуално, както и двете фирми са разположени на територията на РИОСВ София („Еуратек” и „Вили Бетц ООД&КО.КД.-Балкан Стар”).

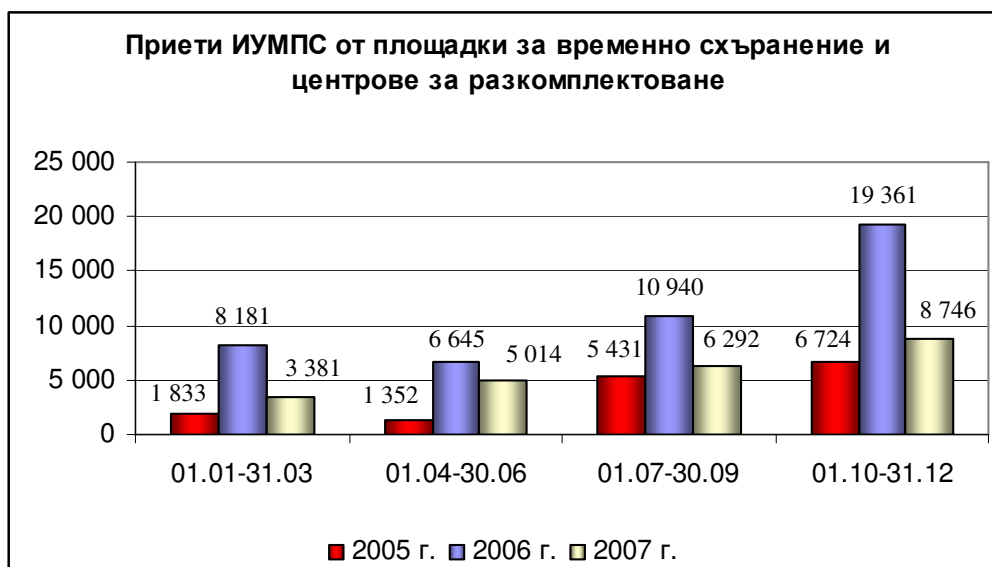
ШВ7. ПУСНАТИ НА ПАЗАРА И ВНЕСЕНИ И ИЗНЕСЕНИ ОТ СТРАНАТА МПС

Директор на АМ предоставя на изпълнителния директор на ИАОС информация за текущата година относно количествата внесени и изнесени от страната МПС по периоди съгласно изискванията на чл. 24, ал. 1 от Наредбата. Данните се изпращат десет дни след изтичане на съответния период. От месец април 2005 г. в интернет страницата на ИАОС (<http://nfp-bg.eionet.eu.int/eea/bg/publicat/mps/index.htm>) се публикува броя внесени и изнесени от страната МПС. Това се прави с цел лицата, изпълняващи задълженията си по Наредбата индивидуално или чрез колективна система да определят пазарния си дял и да изпълнят задълженията си. В интернет страницата се публикува и броя приети ИУМПС от площадки за временно съхранение и центрове за разкомплектоване.

Ежегодно до 31 октомври Председателят на НСИ предоставя информация за предходната година за броя пуснати на пазара и внесените и изнесени от страната МПС. Предоставяната от НСИ информация представлява съвкупност от обобщени данни за внесените и изнесени от страната МПС, подадени от Агенция Митници и броя на МПС, пуснати на пазара през предходната година по данни от производителите на МПС, които попадат в обхвата на статистическите наблюдения, включени в Националната програма за статистически изследвания. Отчитайки че към 31.12.2007 г. в България няма производители на МПС от една страна и значителното намаляване на количествата внесени МПС (след приемане на страната ни в ЕС) от друга, следва да отбележим, че данните за пуснати на пазара МПС, са брой леки автомобили с първа регистрация. Предоставената информация съвпада (с разлика от 1 брой) с докладваната такава от МВР Дирекция “ППОРП”. За 2007 г. 348 888 бр. леки автомобили са регистрирани за първи път на територията на страната.

III.8. СЪБРАНИ ИУМПС ОТ ЦЕНТРОВЕ ЗА РАЗКОМПЛЕКТОВАНЕ И ПЛОЩАДКИ ЗА ВРЕМЕННО СЪХРАНЯВАНЕ

В края на всяко тримесечие на текущата година операторите на центрове за разкомплектоване и на площадки за временно съхраняване представят в ИАОС информация за броя приети ИУМПС. През 2007 г. приетите за разкомплектоване ИУМПС са 23 433 броя, като през третото (6 292 бр.) и четвъртото (8 746 бр.) тримесечие на годината са приети най-голям брой. Сравнявайки данните с информацията от предходните две години се вижда, че определянето на тенденция в количествата събрани ИУМПС е невъзможно. Не може и еднозначно да се обясни значителни спад в количествата събрани и разкомплектовани ИУМПС през годината - Фигура № 10.



Фигура № 10 Източник: ИАОС

Налице е значителното увеличаване на количествата събрани ИУМПС през вторите шестмесечия на годината спрямо предходните. Получените резултати са по-скоро в резултат от натрупване на комплексни фактори, като количества не третирани ИУМПС, повишена активност на центрoвете за разкомплектоване за постигане на поставените цели по рециклиране и оползотворяване и не на последно място липсата на контрол за достоверност на предоставяната информация.

Освен справките за събрани ИУМПС по тримесечия, лицата извършващи дейности, като оператори на площадка за временно съхраняване и/или на центрове за разкомплектоване изготвят и представят в РИОСВ, на чиято територия извършват дейност, годишни отчети. След проверка и верифициране от страна на РИОСВ, данните от годишните отчети се изпращат на ИАОС.

По обобщена от годишните отчети справка през 2007 г., приетите ИУМПС от площадки за временно съхранение са 12 354 бр., като 11 360 бр. са предадени на лицензирани центрове за разкомплектоване. Събраните ИУМПС от центрoвете за разкомплектоване са 19 330 бр., като 16 773 бр. са събрани директно от собствениците. За да се сравнят данните за броя приети ИУМПС, докладвани с тримесечните справки от една страна и годишните отчети от друга, трябва да се пресметне общото количество събрани ИУМПС по годишни отчети. С цел избягване на двойното пресмятане, от общото количество събрани ИУМПС от площадките (12 354 бр.) се

изважда броя на предадени ИУМПС на центрове за разкомплектоване (11 360 бр.). Получените 994 бр. са реално приетите ИУМПС. Събирайки общия брой ИУМПС приети от центрове (19 330 бр.) с получените 994 броя излиза, че събраните според годишните отчети ИУМПС през 2007 г. са 20 324 бр. Разликата от 3 109 бр. между събраните ИУМПС по данни от тримесечните справки и годишните отчети се обяснява с липсващите данни от не подалите (133 фирми) годишни отчети - Фигура №11. Липсата на стриктен контрол, не налагане на санкции за не предоставяне на информация и необходимостта от нормативни изисквания за санкциониране при предоставяне на неверни данни са едни от причините за ниската и некоректна отчетност на задължените лица.



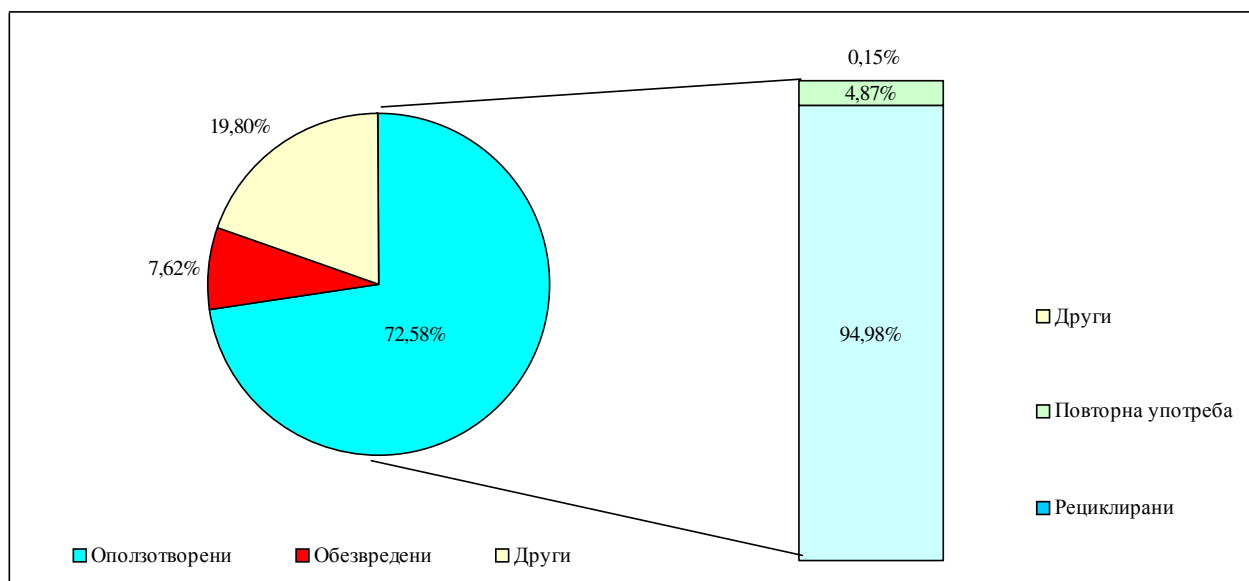
Фигура № 11 Източник: ИАОС

От фигурата ясно се откроява процентното отношение между подалите и не подали годишни отчети задължени лица. В сравнение с 2006 г. процента на не представилите годишни отчети е нараснал значително. Част от този процент се формира основно от малки фирми с разрешение за дейности по третиране на отпадъци от МПС, като част от тях не са извършвали дейност през годината, но не са уведомили и компетентните органи, както и от фирми които са получили разрешението си в края на 2007 г. или през първото полугодие на 2008 г.

За подобряване отчетността и подпомагане експертите от РИОСВ при осъществяване на функциите по текущ и последващ контрол, относно отчетността и предоставянето на информация за дейностите по отпадъците, ежегодно ИАОС изпраща информация на съответния РИОСВ за представилите и не представили справки и отчети задължени лица. Към настоящия момент не се забелязва напредък за увеличаване процента на представилите годишни отчети лица.

III.9. ОПОЛЗОТВОРЕНИ И ОБЕЗВРЕДЕНИ ОТПАДЪЦИ ОТ МПС

Количествата оползотворени и обезвредени отпадъци от МПС са по данни предоставени с годишните отчети на операторите на центрове за разкомплектоване на ИУМПС. Общото количество приети за третиране отпадъци от МПС е 19 330 бр., което е равно на 19 330 тона. Количеството повторно употребени отпадъци от МПС е 723,55 тона, докато оползотворените в това число и рециклирани са съответно 17 006,85 тона. Само рециклирани отпадъци от МПС са 13 745,36 тона. Процентното съотношение на повторно употребените, обезвредени и оползотворени (в това число и рециклирани) отпадъци от МПС и само рециклирани е представено на Фигура № 12.

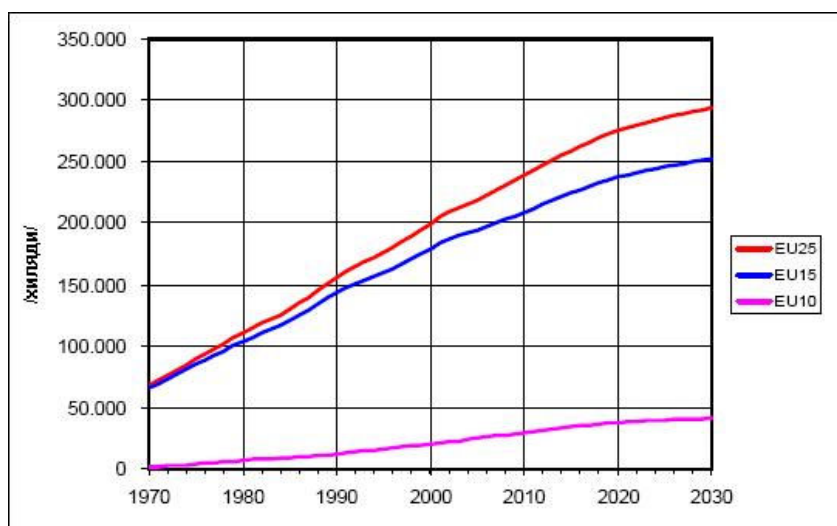


Фигура № 12 Източник: ИАОС

От операциите по третиране най-голям дял заема оползотворяването – 72,58%. Аналогично на предходната година най-много отпадъци от МПС са рециклирани на територията на РИОСВ София (7 221,14 тона) и РИОСВ Варна с 3 924,08 тона. Повторната употреба на отпадъци от МПС е най-висока на територията на РИОСВ Велико Търново (245,45 тона), Пазарджик с 149,37 тона и Перник с 141,685 тона. Най-много отпадъци от МПС се обезвреждат в РИОСВ Велико Търново (841,66 тона), Плевен (652,02 тона) и София (133,6 тона).

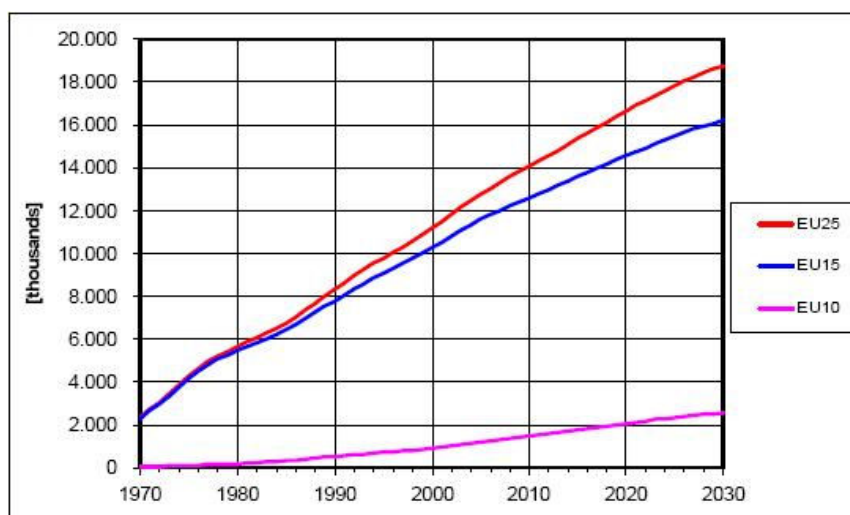
Развиващата се световна автомобилна индустрия, постоянно растящите количества произведени автомобили пренасищат световния пазар и допринасят за постоянното увеличаване на броя ИУМПС, чието окончателно третиране се извършва основно в развиващите се страни и новите страни членки на ЕС, каквато е и България.

В ЕС-25 за периода между 2005 г. и 2015 г. се прогнозира увеличение на производството на автомобили със средно около 1,7%. Средното увеличение за същия период за ЕС-15 е около 1,5%, като за новите 10 страни членки на ЕС увеличението е почти два пъти повече (3,3%). На Фигура 13 е представено очакваното увеличение на броя автомобили в ЕС.



Фигура № 13 Източник: ЕАОС

Направените от ЕАОС прогнози сочат че броя на ИУМПС в ЕС-25 ще се увеличи между 20 - 25% между 2005 и 2015 г. Това говори за увеличение на ИУМПС с около 2,5 милиона броя. Нарастването на броя ИУМПС ще продължи и през 2030 г., където се прогнозира увеличението да е с около 45% спрямо 2005 г. На Фигура 14 са представени прогнозните данни за очаквания брой ИУМПС в ЕС.



Фигура № 14 Източник: ЕАОС

През 2007 г. в България са събрани 23 433 бр. (тона) ИУМПС. Съпоставяйки резултатите с демографските данни, представени от НСИ за населението на страната – 7 640 238 души, данните сочат, че приблизително 272 броя леки автомобили се падат на хиляда жители. За същия период на хиляда жители се падат около 3 бр. приети за разкомплектоване ИУМПС. Най-много автомобили има в областите София – 415,93 бр., Варна – 305,808 бр. и Кюстендил – 299,313 бр. Областите с най-много приети за разкомплектоване ИУМПС са Варна – 29,7 броя, София (Столица) – 22,05 бр. и Велико Търново – 17,11бр. – Таблица №3. Получената огромна разлика се дължи на факта че голяма част от големите центрове за разкомплектоване на ИУМПС са разположени на територията на областите София и Варна. В Областите Силистра и Ямбол през 2007 г. не са събирани ИУМПС.

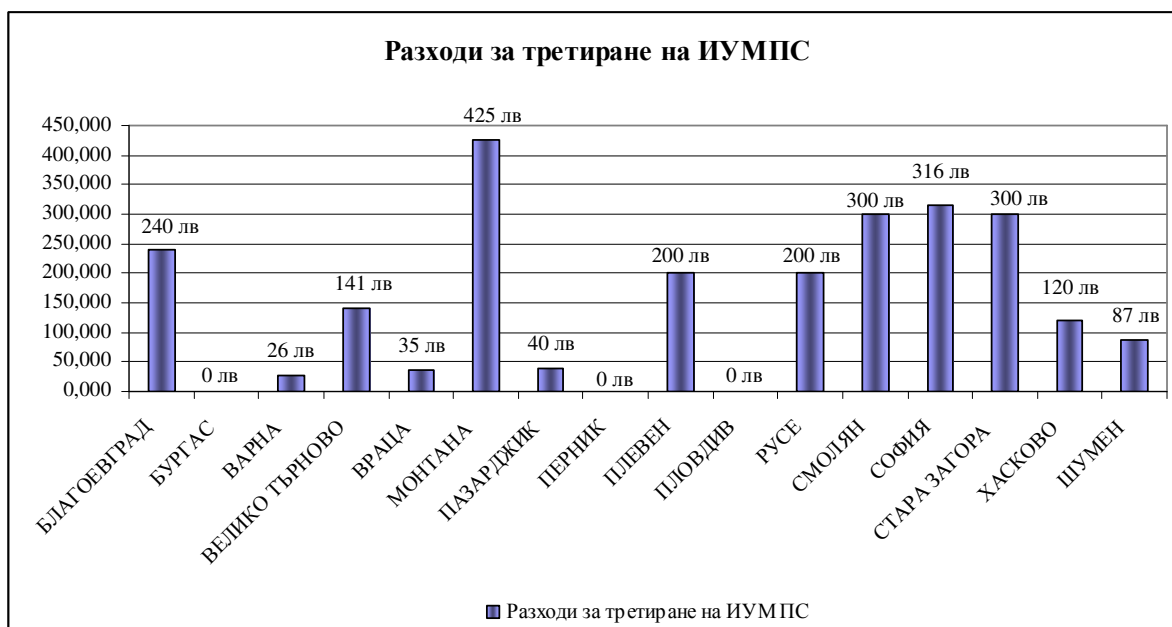
МПС по место-регистрация и събрани ИУМПС за хил. жители

Таблица №3

Области	Общо	Леки коли	Население брой	Събрани ИУМПС	МПС на хил. жители	ИУМПС на хил. жители
БЪЛГАРИЯ	2628680	2 081 517	7 640 238	23 433	272,44138	3,06705
БЛАГОЕВГРАД	104976	84455	329 672	432	256,17887	5,11515
БУРГАС	141760	112010	418 952	137	267,35760	1,22311
ВАРНА	169561	140141	458 264	4162	305,80844	29,69866
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	84456	63303	279 823	1083	226,22515	17,10819
ВИДИН	36555	25757	113 687	40	226,56064	1,55298
ВРАЦА	58600	46777	204 254	354	229,01387	7,56782
ГАБРОВО	48595	37462	133 854	419	279,87210	11,18467
ДОБРИЧ	64038	48720	203 938	184	238,89614	3,77668
КЪРДЖАЛИ	43739	33102	157 057	22	210,76424	0,66461
КЮСТЕНДИЛ	55152	44894	149 990	207	299,31329	4,61086
ЛОВЕЧ	52130	38697	156 437	57	247,36475	1,47298
МОНТАНА	45250	36617	162 609	24	225,18434	0,65543
ПАЗАРДЖИК	81996	64034	295 184	432	216,92910	6,74642
ПЕРНИК	48247	40916	139 225	47	293,88400	1,14869
ПЛЕВЕН	79603	62821	299 781	24	209,55631	0,38204
ПЛОВДИВ	231293	185536	705 767	983	262,88563	5,29816
РАЗГРАД	34602	26477	136 957	23	193,32345	0,86868
РУСЕ	77543	61470	254 162	392	241,85362	6,37709
СИЛИСТРА	34831	25736	131 798	0	195,26852	0,00000
СЛИВЕН	57789	43914	208 478	133	210,64093	3,02865
СМОЛЯН	37554	28382	128 965	200	220,07521	7,04672
СОФИЯ	77885	62056	257 454	615	241,03723	9,91040
СОФИЯ ГРАД	631760	515483	1 239 340	11366	415,93348	22,04922
СТАРА ЗАГОРА	112603	88929	356984	1476	249,11201	16,59751
ТЪРГОВИЩЕ	36261	26712	133 518	11	200,06291	0,41180
ХАСКОВО	87828	65983	263 019	625	250,86781	9,47214
ШУМЕН	53842	41157	197 095	282	208,81808	6,85181
ЯМБОЛ	40231	29976	143 500	0	208,89199	0,00000

Източник: МВР Дирекция "ППОРП", НСИ, ИАОС

Средния за страната финансов разход необходим за разкомплектоването на 1 брой/тон ИУМПС е 184,82 лв., като варира от 0 лв. до 660 лв. на места. По представените с годишните отчети данни, най-евтино (безплатно) излиза разкомплектоването на ИУМПС на територията на РИОСВ Бургас (по представени единични данни) – 0 лв., докато най-скъпо излиза разкомплектоването в РИОСВ Монтана– 425 лв., София– 316 лв. и Разград и Стара Загора с по 300 лв. (Фигура №15).



Фигура № 15 Източник: ИАОС

Голямата разлика в представените от задължените лица данни (от 0 до 660 лв.) може да се обясни по няколко начина:

- включването или не включването на изплатената на последния собственик сума при предаването на ИУМПС;
- неразбиране на определението „разходи за тон/брой третирани отпадъци от МПС“;
- голямата разлика в разпределението на регистрирани и излизаци от употреба МПС за различните области (Таблица №3).

Представителни данни на национално ниво за необходимите разходи за третиране на 1 тон/брой МПС могат да се получат единствено ако се въведат конкретни и ясни критерии по които те да бъдат изчислявани.

За изграждане на прогнозен модел на количествата МПС излизаци от употреба всяка година е задължително да се предвиди и използва наличната в Националната агенция по приходите информация за МПС с неплатен данък, голяма част от които до няколко години ще се превърнат в ИУМПС.

ШВ10. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЦЕЛИТЕ ПО РЕЦИКЛИРАНЕ И ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕ

Както вече беше споменато в началото на настоящия доклад през 2007 г., производителите и вносителите на МПС трябва да достигнат ръст от 86% повторно използване и оползотворяване и 80% за повторно използване и рециклиране на отпадъци от МПС.

На Фигура № 16 е представено съотношението между заложените за изпълнение цели и получените данни от годишните отчети на операторите на центрове за разкомплектоване по Наредбата.

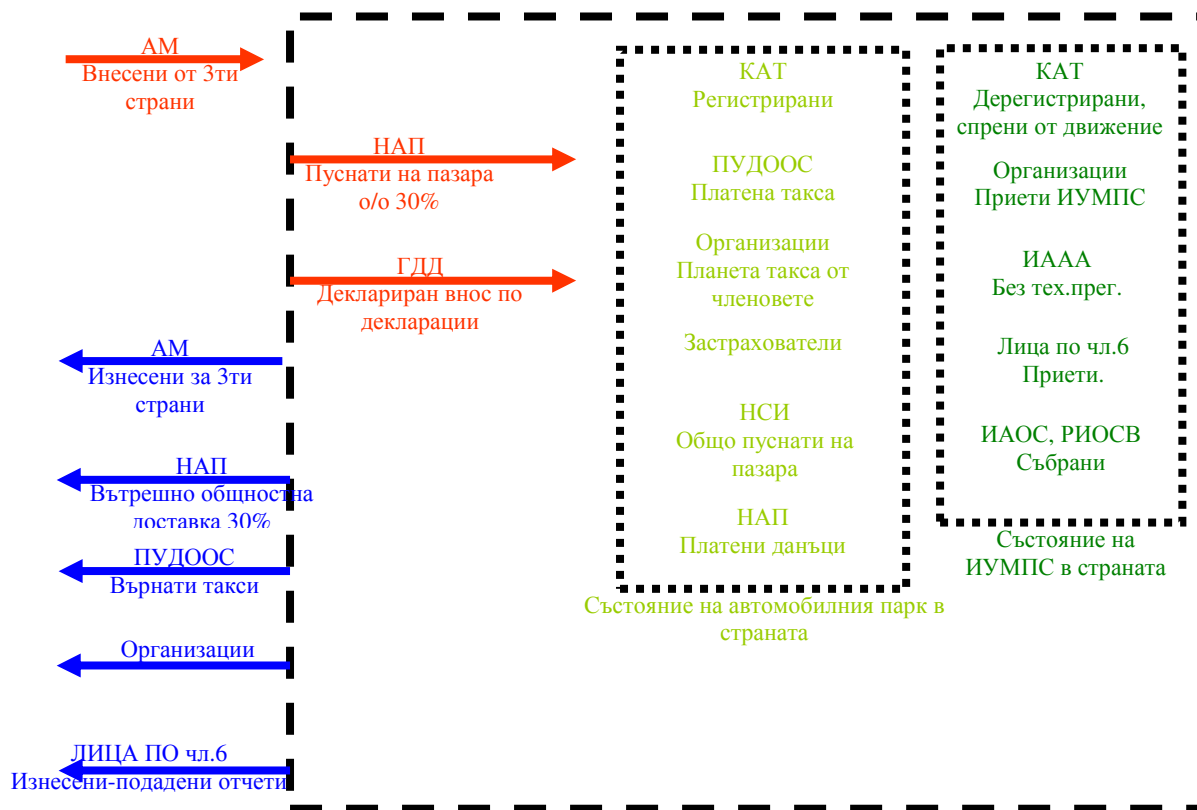


Фигура № 16 Източник: ИАОС

За първи път от влизането в сила на Наредбата, целите на национално ниво не са постигнати. Достигнатите 75,66% за повторно използване и оползотворяване и 61,75% повторно използване и рециклиране на отпадъци от МПС са недостатъчни. Изчислението на целите се извършва на база брой общо приети за разкомплектоване по тримесечия ИУМПС.

С. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Съобразявайки се присъединяването на България към ЕС и предстоящите промени в режимите за внос и износ от страната, въвеждането на вътрешно общностното движение на стоки налагат задължителни промени за изчисляване количествата пуснати на пазара МПС и системата за събиране и третиране. Представеният на Фигура № 17 (Фигура 25 от Доклада за 2006 г.) модел не бе достигнат. Липсата на изградена и функционираща интегрирана информационна система допълнително затруднява отчета по прилагане изискванията на Наредбата.



Фигура № 17 Вариант за допълнение на системата за отчитане и контрол на МПС и отпадъците от МПС

Включването на всички институции в процеса за управление на отпадъците чрез изграждане на интегрирана система е единствения начин за доказване достоверността на подаваните до ЕК данни във връзка с изпълнение задълженията на България като страна член на ЕС.

Голяма част от препоръките и проблемите при изпълнение изискванията на Наредбата и през 2007 г. остават същите като през предходните две години:

- Необходима е спешна промяна на използваната схема за набиране на информация и отчетност;
- Изпращаната информация от регистъра на операторите на центрове за разкомплектоване и площадки за временно съхранение трябва да се използва за контрол и санкции при не спазване изискванията и сроковете за докладване;
- Липсата на административни наказания за некоректно подаване на информация допълнително затрудняват проверка достоверността на подаваните данни;
- При изграждането на информационна система за отчитане целите по Наредбата е задължително участието на всички (държавни и частни) институции имащи отношение към проблема;
- В България има изградена и функционираща система за събиране на ИУМПС;
- На територията на страната има 2 фирми, изпълняващи задълженията си индивидуално и 2 организации за оползотворяване на отпадъци от МПС.

В заключение може да се каже, че единствено изграждането на интегрирана информационна система за изпълнение целите по Наредбата ще доведе до значително подобряване на качеството на подаваната информация и улесняване контрола по практическото прилагане на Наредбата в съответствие с Директива 2000/53/ЕС.