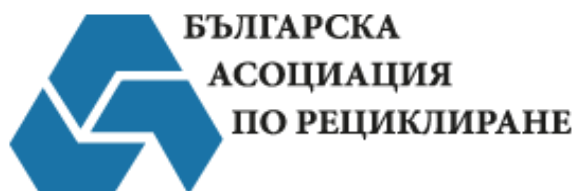


МЕДИА МОНИТОРИНГ

01 СЕПТЕМВРИ 2023 г.



Член на:



Bureau of
International Recycling



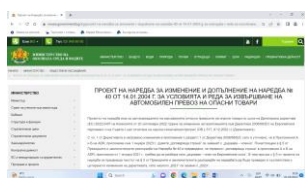
БЪЛГАРСКА
СТОПАНСКА
КАМАРА
Съюз на българския бизнес



Източник: МОСВ

Заглавие: ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 40 ОТ 14.01.2004 Г. ЗА УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТОВАРИ

Линк: <https://www.moew.government.bg/bg/proekt-na-naredba-za-izmenenie-i-dopolnenie-na-naredba-40-ot-14-01-2004-g-za-usloviyata-i-reda-za-izvurshvane-na-avtomobilen-prevoz-na-opasni-tovari/>



Текст: Проектът на наредба има за цел въвеждането на изискванията относно превозите на опасни товари по шосе на Делегирана директива (ЕС) 2022/2407 на Комисията от 20 септември 2022 година за изменение на приложенията към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета с цел отчитане на научно-техническия прогрес (ОВ L 317, 9.12.2022 г.) (Директивата).

С чл. 1 от Директивата е направено изменение в приложение I, раздел I.1 от Директива 2008/68/ЕО, като е уточнено, че в Приложения А и Б на ADR, приложими към 1 януари 2023 г., думите „договаряща страна“ се заменят с „държава – членка“. Понастоящем в § 5 от Преходните и заключителните разпоредби на

Наредба № 40 е предвидено, че терминът „договаряща страна“ в приложения А и Б на ADR, приложими от 1 януари 2021 г., трябва да се разбира като „държава – член на Европейския съюз“. В тази връзка с § 5 от проекта на наредба се предвижда текстът на § 5 от Преходните и заключителните разпоредби на наредбата да бъде приведен в съответствие с цитираното изменение на директивата, като числото „2021“ се замени с „2023“.

В посочения параграф е предложено и допълнение, с което се пояснява, че терминът „държава – член на Европейския съюз“ следва да се използва само тогава, когато приложения А и Б на ADR са като приложение I, раздел I.1 на Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно вътрешния превоз на опасни товари.

В чл. 4, ал. 2 от Наредба № 40 се съдържа препратка към Закона за контрол над взривните вещества, огнестрелните оръжия и боеприпасите и към Правилника за прилагане на Закона за контрол над взривните вещества, огнестрелните оръжия и боеприпасите, приет с Постановление № 169 на Министерския съвет от 25.VIII.1999 г. Посочените нормативни актове са отменени и в тази връзка с § 1 от проекта на наредба се предвижда актуализиране на препратката към действащия понастоящем Закон за оръжията, боеприпасите, взривните вещества и пиротехническите изделия.

Аналогични са промените в чл. 42, ал. 2 от Наредба № 40, предложени с § 4 от проекта на наредба. В цитираната разпоредба се съдържа препратка към Закона за управление на отпадъците, който е отменен през 2012 г. и в тази връзка е актуализирана препратката към действащия понастоящем нормативен акт.

С § 2 в чл. 7, ал. 3, т. 13 от наредбата се актуализира наименованието на специализираната структура на Министерството на вътрешните работи, на която е възложено осигуряването на пожарна безопасност и защита при пожари, бедствия и извънредни ситуации

С § 3 се предлагат изменения в чл. 8б, с които се прецизират изискванията към пожарогасителите, с които следва да бъдат оборудвани превозните средства, като се посочва, че същите следва да са преминали изискващото се обслужване, удостоверено със стикер или маркировка, указващи датата на следващото обслужване. Предложените текстове са в съответствие с изискванията на т. 8.1.4.4. от част 8 на Приложение Б на ADR.

С § 5 се предлага изменение в Приложение № 9 към чл. 45, ал. 2, с което се предвижда неспазването на горното изискване да се квалифицира като нарушение от II-ра рискова категория. При констатиране на такова нарушение длъжностните лица от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ имат право да прилагат принудителните административни мерки, предвидени в чл. 106, ал. 1 и 2 от Закона за автомобилните превози.

С § 7 от проекта на наредба се актуализира наименованието на дирекцията, която след изменението и допълнението на Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (обн., ДВ, бр. 7 от 2020 г.) извършва дейностите по подготовка за издаване на разрешения за обучение на водачи, извършващи превоз на опасни товари, и на консултанти по безопасността при превоза на опасни товари и прави предложения до министъра на транспорта и съобщенията или до оправомощено от него длъжностно лице за издаване на разрешенията или за отказ за издаването им;

поддържа база с данни за издадените и отнетите разрешения; организира и провежда изпитите за придобиване на удостоверения за консултанти по безопасността при превоза на опасни товари и удължаване на срока на удостоверенията; прави предложения за издаване на удостоверения на консултантите по безопасността при превоза на опасни товари; поддържа база с данни за проведените изпити за водачи на моторни превозни средства за превоз на опасни товари, за придобиване на удостоверения за консултанти по безопасността при превоза на опасни товари и удължаване на срока на удостоверенията, както и за издадените свидетелства и удостоверения; прави предложение до изпълнителния директор за одобряване на масивите от изпитните въпроси за изготвянето на тестовете за провеждане на обучение на водачи, извършващи превоз на опасни товари, и на консултанти по безопасността при превоза на опасни товари и организира издаването на свидетелство на водач на моторно превозно средство за превоз на опасни товари, а именно дирекция „Водачи на моторни превозни средства“.

Предложените промени в § 8 от проекта на наредба произтичат от настоящата структура на Министерския съвет и преобразуването на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в Министерство на транспорта и съобщенията.

Финансови и други средства, необходими за прилагането на новата уредба:

За прилагането на новата уредба няма да бъдат необходими финансови и други средства, като приемането ѝ не оказва въздействие върху държавния бюджет.

Очаквани резултати от прилагането на акта:

С проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 40 от 14.01.2004 г. за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари ще се постигне съответствие с правото на Европейския съюз, като с предложените промени ще се въведат изискванията на директивата относно превозите на опасни товари по шосе.

Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз:

С проекта на наредба се въвеждат в националното законодателство изискванията на Делегирана директива (ЕС) 2022/2407 на Комисията от 20 септември 2022 година за изменение на приложенията към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета с цел отчитане на научно-техническия прогрес по отношение на превозите на опасни товари по шосе, поради което е приложена таблица на съответствието с правото на Европейския съюз. Проектът на наредба е съгласуван в рамките на Работна група 9 „Транспортна политика“ към Съвета по европейски въпроси.

Информация за проведените обществени консултации:

На основание чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове проектът на наредба е публикуван за обществено обсъждане за срок от 14 дни на интернет страниците на Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на вътрешните работи и Министерството на околната среда и водите, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Мотивите за определяне на съкратен срок за провеждане на обществени консултации в

съответствие с изискванията на чл. 26, ал. 4, изречение второ от Закона за нормативните актове са следните:

проектът на наредба включва разпоредби, които имат технически характер и чрез тях в националното законодателство се въвежда чл. 1, параграф 1 от Делегирана директива (ЕС) 2022/2407 на Комисията от 20 септември 2022 година за изменение на приложенията към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета с цел отчитане на научно-техническия прогрес, който регламентира редакцията „2023“ на Приложения А и Б на ADR, които са в сила от 1 януари 2023 г. Посочената редакция е в сила за Република България от същата дата и по силата на Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе, към която държавата ни е договаряща – страна;

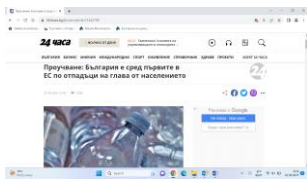
Европейската комисия е стартирала процедура за нарушение № 2023/0117 по чл. 258 от Договора за функциониране на Европейския съюз, поради неуведомяване на Комисията в срок относно мерките за транспониране на Делегирана директива (ЕС) 2022/2407.

Срок на общественото обсъждане: 14.09.2023 г.

Източник: 24 Часа

Заглавие: Арестуваха трима крадци в Камено

Линк: <https://www.24chasa.bg/biznes/article/15342798>



Текст: В България се образуват 129,7 милиона тона отпадъци, което ни поставя на едно от първите места в Европейския съюз по отпадъци на глава от населението и единица БВП (според наличните данни за 2018 г.), съобщиha от Браншовата камара на дървообработващата и мебелната промишленост (БКДМП).

Страната има относително ниски нива на рециклиране на битови отпадъци (31,5 на сто по данни за 2018 г.) в сравнение със средните за ЕС (47,4 на сто), въпреки че разполага със сравнително добре развитата рециклираща промишленост. А ако се разглежда общото равнище на рециклиране, с изкл. на отпадъци от добивната промишленост и от строителството, то през 2016 г. в България това равнище е 27 на сто, докато средното за ЕС е 57 на сто. Това според Камарата означава, че ресурсната производителност на страната, измерена като отношение на БВП и количеството употребени природни ресурси, остава сред от най-ниските в ЕС.

Всичко това според организацията създава риск за неизпълнение на целите за подготовка за повторна употреба и рециклиране на отпадъци от домакинствата и подобни отпадъци. Показателен според Камарата е фактът, че разделно събраните и предадени за рециклиране битови отпадъци в 202 общини в страната са по-малко от 5 на сто по данни на НСИ. В България се депонира над 60 на сто от битовия отпадък, а според заложените цели до 2035 г. трябва да се редуцира до 10 на сто, пише БТА.

Целите на ЕС

В контекста на актуалните за ЕС Зелена сделка, Европейска стратегия за горите 2030, както и Стратегията за преход към кръгова икономика, управлението на отпадъците придобива все по-важно значение за обществото, отбелязват от Камарата. Според браншовата организация, следвайки Стратегията на България за преход към кръгова икономика 2021 - 2027 г., страната ни трябва да постави кръговата икономика като дългосрочен приоритет на политиката си за развитие. Целта е създаването на по-устойчиви модели на производство и потребление, повишаване производителността на ресурсите и свързаността в икономиката, отпадъците започват да се разглеждат като ресурс, материалите се задържат максимално дълго в производството, рециклира се с високо качество, произвеждат се по-качествени суровини и стоки, намалява зависимостта на икономиката на страната от вноса на суровини.

В основата на стратегията е нова и по-активна роля на потребителите, които следва да получават възможно най-обективната информация за вземане на решения, включително за социалния и екологичния отпечатък на продуктите, те играят важна роля и в предотвратяването на образуване на отпадъци и рециклирането им. Разчита се на информирано, отговорно и активно общество.

Какво се случва с дървесните отпадъци?

В България годишно се образуват между 500 000 и 1 000 000 тона дървесни отпадъци според проучване, проведено през 2020 г. Те следва да се управляват по Йерархията за управление на отпадъците – ограничаване, повторна употреба, рециклиране. Към настоящия момент голяма част от тези отпадъци обаче не са обхванати от системите за събиране на отпадъците, изтъкват от Камарата.

От организацията посочват, че горската индустрия е пример за кръгова икономика с нулеви отпадъци. Остатъците от тази промишленост могат да се използват като страничен продукт – за производство на ПДЧ, пелети, а отпадъците за производство на енергия. Дървесината е естествен склад за CO₂ и по този начин, ако се постигне устойчивото управление на дървесните отпадъци, повторната употреба и рециклирането им, ще се ограничи връщането в атмосферата на въглерода. По този начин ще се спомогне за опазване на околната среда.

Останалите дървесни отпадъци представляват сериозно предизвикателство – високи разходи на общините за депониране, нерегламентирано изгаряне и замърсяване на въздуха с фини прахови частици, нерегламентирани сметища и др., напомнят от Камарата.

Какви са данните?

Дървесните отпадъци от бита, които годишно се образуват, по данни на НСИ, са над 63 000 тона, а реално събраните, според доклад на Енергийна агенция Пловдив/МОСВ за 2016 г. – 2 265 тона.

Годишно дървесните отпадъци от строителството в България по данни на Национален план за управление на отпадъците от строителство за 2020 са 87 225 тона, а събраните - според доклад на Енергийна агенция Пловдив/МОСВ за 2016 г. – 170 тона.

Какви са законите?

Законодателството ни е синхронизирано с ЕС, като задължението на всяко лице, при чиято дейност се образуват, събират, транспортират и/или третират отпадъци, е да предприеме необходимите мерки за оползотворяването им в съответствие с йерархията за управление на отпадъците. Наредбата за опаковки и отпадъци от опаковки забранява депонирането, изгарянето и оползотворяване на енергията и/или обезвреждането по какъвто и да е друг начин на отпадъци от опаковки, а Законът за управление на отпадъците изисква висококачествено рециклиране на дървесните отпадъци.

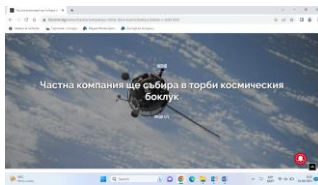
Какво прави бизнесът?

Българската мебелна и дървообработваща промишленост осъзнава предизвикателствата на XXI век и усилено инвестира в нови технологии, целящи постигане на целите, заложи от ЕС – за по-висока производителност, намаляване на отпадъците, рециклирането им и производството на енергия, като по този се заместват фосилните горива, посочват от Камарата. Усилено се инвестира и във фотоволтаични паркове за собствени нужди.

Източник: [Hicomm.bg](https://hicomm.bg)

Заглавие: Частна компания ще събира в торби космическия боклук

Линк: <https://hicomm.bg/news/chastna-kompaniya-shche-sbira-kosmicheskiya-bokluk-v-torbi.html>



Текст: Най-новият договор на NASA за технология за космически отпадъци включва "чанта", която един ден може да улови парчета, летящи в орбита.

Наскоро NASA възложи на стартър за космическа логистика, наречен TransAstra, договор на ранен етап на стойност 850 000 долара за торба, която би могла да се надуе след полет в орбита. Това обаче не е мисия за полет на космически отпадъци, тъй като компанията ще има за задача да тества тази технология на земята с помощта на надуваеми подпори.

Това ще бъде вторият договор за TransAstra през последните години, свързан с надуваеми възглавници за улавяне. През 2021 г. те получиха и договор за ранен етап от NASA, който първоначално беше насочен към улавяне на астероиди или космически скали.

Много бързо обаче TransAstra осъзна, че астероидите и космическият боклук притежават едни и същи предизвикателства. Астероидите генерират камъчета, докато космическият боклук може да генерира малки парчета, наподобяващи движенията на камъчетата в Космоса, заявиха представители на компанията пред SpaceNews.

"Впоследствие осъзнахме, че това е най-великата идея за почистване на орбитални отпадъци", казва Джоел Серсел, основател и главен изпълнителен директор на TransAstra, в доклада. Компанията предлага тази торба да се движи по ниска околоземна орбита, за да прихваща множество отломки, с помощта на космически влекач, който те наричат Worker Bee.

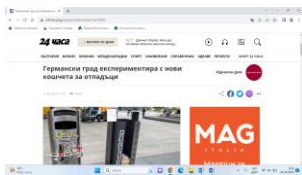
Може да отнеме години или десетилетия, докато подобна технология бъде готова за космически полети. Ако обаче замисълът на мисията се осъществи и тя действително достигне Космоса, ще има още много работа за вършене. Европейската космическа агенция изчислява, че в околоземна орбита има около 36 500 отломки с широчина над 4 инча (10 сантиметра). Всички обекти, които могат да бъдат проследени, наброяват около 330 милиона обекта; всеки от тях е по-голям от 0.04 инча (1 милиметър).

В отличен пример за това колко неконтролируем става проблемът, парче космически боклук, което е трябвало да бъде премахнато при друг независим тест, само по себе си е било ударено от друго парче боклук през август 2023 г., което вероятно ще генерира още фрагменти в орбита.

Източник: 24 Часа

Заглавие: Германски град експериментира с нови кошчета за отпадъци

Линк: <https://www.24chasa.bg/spravochnik/article/15319993>



Текст: По улиците на германския град Фрайбург експериментално бяха разположени кошчета с форма, позволяваща да се изхвърлят, но подредени, празните кутии от пици. Кутиите от италианския специалитет отдавна се смятат за проблемен боклук заради обема и формата си, които принуждават потребителите да се чудят как да ги смачкват след употреба.

Във Фрайбург експериментират и с добавка около досега познатите малки контейнери за отпадъци. Тя е за поставяне на празни стъклени бутилки. Управата на града смята, че по този начин ще улесни събирането на въпросните шишета, които натрупани край кошовете са неестетична гледка, но и създават опасност за минувачите, защото лесно се чупят.