

На вниманието на: инж. Румяна Гълъбова, началник-отдел „Въздух“, Направление „Зелена система, екология и земеползване“

Относно: Проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община

Становище

от Надежда Табакова - Асенова,
живееща в София, ул.

Относно забраната за влизане на „най-замърсяващите“ автомобили в определени зони на града изразявам следното становище:

1. Забранените зони за навлизане на най-замърсяващите автомобили не се припокриват с най-замърсените зони в София.

2. Чл. 3, ал.7, т. 5 и т.6 дават възможност за много изключения - т. 5 дава възможност на всеки собственик на автомобил да сключи фиктивен договор за наем на автомобила с лице с подходящ адрес и така да използва автомобила си навсякъде; т. 6 дава възможност всеки служебен автомобил да бъде предоставен (поне по документи) за лично ползване на служител с адрес в Центъра, за да се избегне действието на тази Наредба.

3. Чл. 3, ал. 10 изисква при промяна на обстоятелствата (за право на преминаване през двете зони), лицето да уведоми ЦГМ в едноседмичен срок, но няма санкции, ако това не се спазва (освен по чл. 41а, ал.2 от Закона за чистотата на атмосферния въздух).

4. Чл. 4 може да се тълкува и като дискриминационен по отношение на личните и товарни МПС - няма основателна причина наредбата да не се прилага за МПС за извършване на обществен превоз. По отношение на МПС със специален режим на движение на територията на Столична община, наредбата би могла да се прилага също след консултации със съответните ведомства, особено за МПС които непрекъснато се движат в града (напр. коли на МВР и НСО, линейки и др.).

5. Добре е да има член от Наредбата, който да забранява на СО и районните администрации да сключват договори с фирми, които предполагат използване на автопарк под стандарт Euro 3 на територията на цялата СО.

6. Известни са случаи на премахване или „преработване“ на филтри за твърди частици, катализатори и др. подобни устройства от по-нови автомобили. Докато няма ефективен контрол върху изгорелите газове от МПС - на улиците, а не само по време на годишния технически преглед, тази наредба няма да донесе съществена промяна. В Наредбата не се споменава за такъв контрол - в реално време, в реална ситуация. А той е необходим, дори и ако трябва да се прилага в сътрудничество със СДВР.

Относно пълната забрана на „твърди горива“:

1. В наредбата, по мое мнение, е редно да става дума за забрана на изкопаеми горива, с изключение на природен газ. Тази наредба **не ограничава по никакъв начин употребата на мазут, нафта, газол и т.н за битови цели. Нещо повече - в забраната**

не са включени различни отпадъци - гуми, пластмаси, текстил, машинни масла, растителни и животински мазнини и т.н.

3. Докато Европа се обръща към възобновяеми енергийни източници и доставките на газ са проблемни, наредбата забранява използването на дърва за огрев (без да ограничава използването на брикети и пелети). Вместо да предложи ефективен начин за контрол върху използването на суха дървесина за огрев, се налага пълна забрана на дървата за огрев и пълна свобода на използване - за брикетите и пелетите от биомаса, без посочени стандарти, на които да отговарят брикетите и пелетите.

4. В наредбата, макар да е цитиран Регламент (ЕС) 2015/1185 на Комисията, не става дума за стандарти и изисквания към котли, печки, камини и др. отоплителни уреди. И за неспециалист е ясно, че камина с добра горивна камера при изгаряне на сухи дърва ще замърсява значително по-малко, в сравнение с „пернишка печка“, изгаряща мокри брикети с неизвестен произход и състав.

5. Така представения проект за наредба може да доведе до неправилен извод, че се толерира безконтролната употреба на пелети и брикети, като едновременно напълно и безусловно забранява дървесината, докато в повечето регламенти на ЕС различните видове биомаса (дървесина, брикети и пелети) се третират по еднакъв или подобен начин. В тази връзка, Наредбата не съответства на духа на Регламент (ЕС) 2015/1185 на Комисията и противоречи на равнопоставеността на условията на конкуренция на пазара.

Обвързването на забраната на дървесината за огрев с наличие на газопреносна мрежа или на „Топлофикация“ в района противоречи на принципите на свободния пазар и на ценовата достъпност.

6. В наредбата няма посочен обективен показател, който да определя допустимите норми на съдържание на замърсители във въздуха за отоплителните уреди. Не е посочен механизъм за контрол върху отоплението, нито процедура за контрол върху димните газове от уреди за горене на брикети и пелети. Не е разписана и процедура как се установява какъв вид гориво се използва от собствениците или ползвателите на имоти.

7. Вместо пълна забрана на дървесината, в Наредбата може да влезе забрана на територията на СО за пренос и търговия с дървесина за огрев, ако не отговаря на Наредба №6 от 07.10.2019 г. за изискванията и контрола върху дървесината, която се използва за битово отопление. Контролът върху дървесината за огрев би бил много важен и навременен - още през тази зима, в която са възможни проблеми с доставките на газ.

При всички случаи подобна наредба е необходима, но този проекто-документ не дава възможност за реален контрол върху замърсяващите въздуха - независимо дали чрез двигатели с вътрешно горене или чрез битово отопление. Без точно определен механизъм за контрол на замърсяванията, документът по-скоро има декларативен характер.

Контролът би могъл да се осъществява при взаимодействие на Столична община със СДВР и ИАОС.

Възможностите за заобикаляне на Наредбата са толкова много, че административните усилия по прилагането ѝ ще бъдат значителни, а резултатът по-скоро ще е незадоволителен, което ще компрометира подобни забрани в бъдеще.

Освен забрани и ограничения за данъкоплатците, в Наредбата би следвало изрично да се регламентирант и задължения за многобройните държавни и общински институции на територията на града.

15.07.2022 г.

С уважение: **Надежда
Табакова**

Digitally signed by
Надежда Табакова
Date: 2022.07.15
19:10:07+03'00'