Влада на Република Северна Македонија
МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ

ИЗВЕШТАЈ ЗА ПРОЦЕНКА НА ВЛИЈАНИЕТО НА РЕГУЛАТИВАТА

Назив на министерство:	Министерство за животна средина и просторно планирање (во понатамошниот текст: МЖСПП)
Назив на предлогот на закон:	Предлог на Закон за управување со дополнителни текови на отпад
Одговорно лице и контакт информации:	Ана Каранфилова Мазневска
Вид на Извештај:	☐ Нацрт X Предлог
Обврската за подготовка на предлогот на закон произлегува од:	X Годишна програма за работа на Владата на Република Северна Македонија X НПАА ☐ Заклучок на Владата на Република Северна Македонија ☐Друго ______________________________
Поврзаност со Директивите на ЕУ:	Директивата за 2008/98 на Европскиот парламент и на Советот од 10 Ноември 2008 година за отпад изменета и дополнета со директивата 2018/851 на Европскиот парламент и на Советот од 30 Мај 2018 година
Дали нацрт извештајот содржи информации согласно прописите кои се однесуваат на класифицираните информации:	☐Да X Не
Датум на објавување на нацрт Извештајот на ЕНЕР:	26.11.2019 година
Датум на доставување на нацрт Извештајот до Министерството за информатичко општество и администрација:	04.08.2020 година
Датум на добивање на мислењето од Министерството за информатичко општество и администрација:	08.06.2020 година
Рок за доставување на предлогот на закон до Генералниот секретаријат	Декември 2020 година

1. Опис на состојбите во областа и дефинирање на проблемот

1.1 Опис на состојбите

Предмет на Предлог Законот за управување со дополнителни текови на отпад (во понатамошниот текст Предлог Закон за ДТО) се :

1. *производи и употребувани производи* кои за прв пат се пуштаат на пазарот во Република Северна Македонија на професионала основа и тоа:
- возила (моторни возила од категорија М1, моторни возила од категорија N1 и моторни возила со три тркала, вклучително и нивните составни делови и материјали,
- гуми (без оглед на нивната големина и тежина)
- текстил, и
- масла (масла за моторни возила и индустриски масла)

2. *отпадни производи (* во понатамошниот текст: ДТО): отпадни возила, отпадни гуми, отпаден текстил и отпадни масла

Продажбата на нови возила во Европската унија е во пораст од година во година (освен во периодот на последната економска рецесија).Така во 2015-та година, растот на нови продадени возила бил за 9% повисок од оној во 2014 –та година, и бројот на новорегистрирани возила достигнал ниво од 13.7 милиони. Количеството на отпадни возила во Европската унија во 2005-та година изнесувало околу 10 милиони тони, додека во 2015-та, тоа се зголемило на околу 14 милиони тони како последица на зголемувањето на бројот и на просечната маса на возилата.

Количеството отпадни гуми кое се создава во Европската Унија изнесува околу 3.5 милиони тони/година и се зголемува од година на година. Отпадните гуми практично се целосно рециклабилни, преку обновување или други видови преработка (енергетска преработка, за инженерски цели во градежништвото и др.).Во Европската Унија , во 2016 година, индустријата на обновување на гуми обезбедувала 10.000 директни работни места, а вкупниот број на работни места (индиректни и кај кооперантите) се проценува дека изнесувал 18.000. Обновувањето го прават производители на нови гуми како дополнителна комерцијална понуда, но и независни, типично фамилијарни микро претпријатија кои обновувањето го прават како дел од својата малопродажна трговска дејност.

Се проценува дека во 2015 година, во Европската Унија биле купени 6.4 милиони тони нова облека (12.66 кг/лице), и дека 30 % од купената облека не се користи најмалку една година.Половина од облеката не се рециклира и завршува како мешан комунален отпад на депонии или во инсталации за горење. Европјаните ја сметаат облеката како потрошен материјал и таа завршува како отпад после 7- 8 облекувања. Се проценува дека текстилната индустрија во 2015 потрошила 79 билиони кубни метри вода, создала 1 715 милиони тони CO_2 емисии и 92 милиони тони отпад.

Од овие причини, Европската Унија, во 2018 година, на барање на Европскиот Парламент, усвои пакет мерки за циркуларна економија за текстил кој предвидува дека текстилот мора да почне одвоено да се собира во сите членки на Европската Унија најкасно од 2025 година.

Отпадните масла се опасен отпад. Веќе долги години е апсолвирано дека еден литар отпадно масло може да онечисти еден милион литри вода.

Во 2006-та година, во Европската Унија биле пуштени на пазарот 5.8 милиони тони масла од кои само 50% биле собрани како отпадни масла (остатокот се изгубил во тек на нивното користење, протекувања, илегално горење и сл.), т.е.околу 3 милиони тони отпадни масла биле обврска за преработка. Во 2000-та година, во Германија и Италија биле обновени 85% од собраното количество, а во Велика Британија и Ирска 85% од собраното количество се користело за производство на енергија. Отстранетите количества во сите европски земји биле минимални (Ирска и Финска), а во сите останати европски земји воопшто нема отпадни масла кои биле отстранети. Во Грција е регистрирано високо ниво на илегално горење (63%).

Политиката за управување со отпад во Република Северна Македонија е уредена во Стратегијата за управување со отпадот 2008-2020, Националниот план за управување со отпадот 2009 – 2015 и соодветните програми за управување со отпадот на централно ниво како и плановите и програмите на локално ниво. Подготвени се Регионални планови за управување со отпад за Источниот , Североисточниот, Југозападниот, Вардарскиот, Пелагонискиот и Скопскиот регион, од кои два се веќе усвоени, а останатите се во фаза на усвојување.

Управувањето со отпадот во Република Северна Македонија е уредено со Законот за управување со отпад од 2004 година, а во фаза на усвојување е нов Закон за управување со отпадот кој е целосно усогласен со Директивата 2008/98/ЕУ.

Управувањето со одредени текови отпад во Република Северна Македонија е уредено со посебни закони и подзаконски акти донесени врз основа на овие закони. Така во 2013-та година е донесени Законот за управување со електрична и електронска опрема и отпад од електрична и електронска опрема, во 2009-та година Законот за управување со пакување и отпад од пакување и во 2010-та година Законот за управување со батерии и акумулатори и отпадни батерии и акумулатори. Управувањето на овие посебни видови отпад е развиено во рамките на концептот „проширена одговорност на производителот„. Управувањето со

отпадните возила, отпадните гуми и отпадните масла досега се регулирани на ниво на подзаконски акти врз основа на Законот за управување со отпад усвоен во 2004 година. Управувањето со отпадниот текстил без посебно упатување е регулирано согласно општите одредби на Законот за отпад од 2004-та година.

1.2 Причини за проблемите кои се предмет на разгледување

Постојат неколку причини од кои произлезе потребата за нови законски решенија за управување со дополнителните текови отпад т.е. со отпадните возила, отпадните гуми, отпаден текстил и отпадните масла и тоа:

Во 2004 година беше донесен Законот за управување со отпадот, а во периодот кој што следеше, врз основа на овој закон, и правилници со кои се уредуваат некои специфични области од управувањето со отпадни возила, отпадни гуми и отпадни масла. Законот за отпад од 2004 година, вклучително и донесените подзаконските акти, обезбедија транспонирање само на многу мал сегмент од европската Директива (2000/53/ЕЗ) за отпадни возила, која дополнително во периодот 2000-2018 беше дополнета и изменета. Истовремено и Директивата 2008/98/ЕУ во време на донесувањето на правилниците не беше на задоволителен начин транспонирана во Законот за отпад од 2004 година.Текстилот не беше регулиран ниту со правилник.

Регионалниот пристап е значаен за управување со дополнителните текови отпад во сите сегменти, почнувајќи од собирањето, третманот, преработката , отстранувањето, вклучително и финансиските аспекти за покривање на трошоците и комуникација со јавноста заради подигнување на свеста и одговорноста на сите директни и индиректни учесници во управувањето со дополнителните текови отпад, а моменталното законско решение со подзаконски акти не вопспоставува никаква врска со регионалното управување.

Производите кои се предмет на овој Предлог Закон ја оптоваруваат животната средина со значајното количество отпад кој се создава со нивното користење, а маслата и некои делови на возилата дополнително и со опасните својства на отпадот. Постојното законско решение одговорноста за постапување со отпадните производи ја упатува на секој од создавачите пооделно, со што постапувањето е фрагментирано и создавачите ја немаат можноста да ја искористат економската закономерност „економија на обем„ што го поскапува целиот синџир на активности во управувањето со овие текови отпад. Законското решение за сите дополнителни текови не го пропишува прецизно првиот чекор во управувањето т.е. „спречување на создавање на отпад„ кој е многу битен за поновиот пристап во управувањето со отпадот- циркуларната економија, што е особено критично за отпадните возила (на пример: дизајнирање на производот, прецизно ограничување на користење на одредени опасни супстанции, кодирање на делови заради олеснување на повторната употреба и сл.), и што е прецизно пропишано со Директивата 2000/53/ЕЗ за отпадни возила која не е целосно транспонирана. Постојното законодавство не поставува национални цели за собирање и цели за повторна употреба, рециклирање и преработка за дополнителните текови па се создава простор капацитетот на некои од учесниците во управувањето да биде недоволно искористен, што резултира и со загрозување на животната средина и човечкото здравје.

2. Цели на предлог регулативата

Главна интенција на новото законодавство за ДТО е да ги вклопи овие четири текови на отпад во концептот на проширена одговорност на производителот врз основа на веќе стекнатото позитивно искуство и значајни констатирани придобивки во управувањето со производите и отпадите од пакување, батерии и акумулатори и електрична и електронска опрема.

Со донесувањето на предлог Законот за ДТО ќе се обезбеди остварување на следните цели:

1. Воведување на одржливо производство и потрошувачка и управување со дополнителни текови на отпад (ДТО) со цел спречување на создавањето на ДТО и повторна употреба, рециклирање и други видови на преработка кон минимизирање на отстранувањето на отпадот, заради ефикасно користење на ресурсите и создавање на вредни секундарни суровини;

2. Минимизирање на отстранувањето на отпадните гуми и отпадниот текстил како несортиран комунален отпад и собирање на ДТО;

3. Постигнување на цели за собирање и цели за преработка, рециклирање и повторна употреба кои во објективно прифатлив рок ќе го доведат управувањето со ДТО до нивото кое е постигнато во најголемиот број земји на Европската Унија;

4. Примена на соодведтни технички услови и најдобри достапни техники на собирните места на ДТО и инсталациите за третман на отпадни возила кои се клучни за да се постигнат целите за преработка, рециклирање и за подготовка за повторната употреба и за да се спречат негативните влијанија врз животната средина;

5. Обезбедување на сигурно и континуирано финансирање на сите трошоци кои настануваат во управувањето со ДТО, со цел да се добие соодветен резултат од примената на концептот на одговорност на производителот за делот на ДТО којашто производителот го пушта на пазарот во државата;

6. Плаќање на надоместок врз основа на начелото „загадувачот плаќа„ што производителот, кој ќе одлучи да не се приклучи на системот на проширена одговорност т.е. кој нема да се регистрира како самостоен постапувач или да се приклучи кон колективен постапувач, ќе го уплаќа во Буџетот на Република Северна Македонија;

7. Обезбедување на прецизен и сеопфатен систем за евиденција и известување како и формирање база на податоци кои ќе овозможат веродостојно следење на сите активности во синџирот на операции во постапувањето со ДТО и

8. Воспоставување на регионално управување со ДТО како дел од регионалното управување со отпадот, а коешто е веќе усвоено како концепт преку Регионалните планови за управување со отпадот;

3. Можни решенија (опции)

3.1 Опис на решението „не прави ништо" *- не донесување на нов* **Закон** *за управување со дополнителни текови отпад*

Доколку не се донесе овој предлог закон, областа на управување со отпаден текстил, отпадни гуми, отпадни масла и отпадни возила останува правно не дорегулирана. Со новиот пристап во областа на отпадот со кој е предвидено донесување на цел пакет на закони од областа на управување со отпадот. Со донесување на другите законите би престанала важноста на постојните подзаконски акти донесени на база на Законот за управување со отпадот од 2004, кој ќе престане да постои заради донесувањето на новиот Закон за управување со отпадот. Доколку не се донесе овој закон овие текови на отпад остануваат нецелосно регулирање и за истите нема да важи принципот на проширена одговорност на производителот.

3.2 Опис на можните решенија (опции) за решавање на проблемот

При подготовката на предлог законот беше разгледана уште една опција и тоа:

ОПЦИЈА 1 ***– донесување на нов*** **Закон** ***за управување со дополнителни текови на отпад во*** кој целосно ќе се транспонира Директивата 2000/53/ЕУ за отпадни возила, и дополнително најсоодветно ќе го вклопи управувањето со отпадните гуми, отпадниот текстил и отпадните масла (да се транспонира и делот за масла од Директивата 2008/98/ЕУ за отпад), внесувајќи го и концептот на проширена одговорност на производителот.

4. Проценка на влијанијата на регулативата

Можни позитивни и негативни влијанија од секоја од опциите:

Опција 1 - „Не прави ништо"- ***не донесување на нов*** **Закон** ***за управување со дополнителни текови на отпад.***
Недонесувањето на Законот ќе доведе до влошување на постојната неповолна ситуација на подрачјето на управување со ДТО т.е. *сите влијанија би биле негативни.*

4.1 Економски влијанија

Негативни влијанија:
И понатаму ќе остане простор за производителите да го избегнат вклучувањето во некој од колективните односно самостојните постапувачи (free riders) без при тоа да бидат откриени и санкционирани. Со неплаќањето на трошоците за одговорност на производителот ќе се создаде можност за нарушување на пазарот и појава на нелојална конкуренција. Дополнително, и понатаму ќе постои можност да се трошат поголем дел од своите приходи на јавни кампањи кои не се директно поврзани со подигнување

на јавната свест за управување со посебните текови на отпад, и со тоа да се намалат средствата за инвестирање во комунална инфраструктура.

4.2 Фискални влијанија

Негативни влијанија:
Сегашното решение, без учество на Управата за јавни приходи во контрола на спроведувањето на проширената одговорност доведува до поголема можност на евазија на плаќањето на надоместокот за постапување со посебните текови на отпад, со што се намалува приходот во Буџетот на Република Северна Македонија.

4.3 Социјални влијанија
Негативни влијанија
Сегашната ситуација во која не е уреден минималниот износ кој треба да се плати за воспоставување на комунална инфраструктура резултира со помало количество на отпад кој се собира одвоено со што и се намалува можноста за развој на економските активности и нови вработувања во секторот за управување со отпад.
Непостоењето на доволна инфраструктура доведува до создавање на непрописни депонии и ѓубришта со што се намалува вредност на недвижните имоти, како и доведува до негативно влијание врз здравјето на луѓето кои живеат во нивната близина.

4.4 Влијанија врз животната средина
Негативни влијанија
Недоволната комунална инфраструктура придонесува кон помала активност на населението за одделно одлагање на отпадот, со што истиот најчесто завршува на улиците во урбаните или руралните средини и на тој начин ги нагрдува истите и негативно влијае врз природата. Дополнително, овој отпад завршува на депонии кои се уште не се изградени согласно пропишаните стандарди со што предизвикува негативно влијае врз животната средина, особено доведува до загадување на почвата и подземните води.

4.5 Административни влијанија и трошоци –

а) трошоци за спроведување

нема влијание

б) трошоци за почитување на регулативата

нема влијание

<u>ОПЦИЈА 1</u> – Да се донесе Закон за управување со дополнителни текови на отпад.

4.1 Економски влијанија

Негативни влијанија
Не се очекуваат значајни негативни влијанија во секторот економија.
Трошоците на производителите на краток рок може да се зголемат како резултат на нивната обврска за финансирање на системите за постапување со отпадните производи согласно обврските кои ги пропишува начелото „проширена одговорност на производителот„. Со зголемување на обемот на отпадните производи со кои се постапува, се очекува овие трошоци на подолг рок да се намалуваат. Истотака, технолошкиот развој на постапките за третман, преработка и рециклирање ќе влијаат на намалување на трошоците. Некои анализи во областа на управување со отпадни возила укажуваат дека со оглед на вредноста на материјалите кои се издвојуваат во постапките за повторна употреба, рециклирање и согорување, одржувањето на системите за собирање и третман, не создаваат дополнителен трошок за производителите. Сепак, одредени трошоци би се зголемиле во резултат на

потребната интензивна комуникација со јавноста, обврската на производителите на возила да обезбедуваат редовни и ажурирани информации за расклопување, воспоставување на информациски систем како и трошоците за функционирање на колективните постапувачи, кои пак во однос на самостојните постапувачи можат да сметаат на позитивните ефекти од економијата на обем.

Позитивно влијание

Спроведувањето на Законот за управување со ДТО ќе има позитивно влијание врз секторот економија и тоа:

- ќе создаде простор за отворање на нови компании, првенствено мали и средни во подрачјето на собирање, транспорт, третман и повторна употреба на ДТО;
- ќе го намали, а на подолг рок и ќе го елиминира постапувањето со ДТО по илегални канали,
- ќе обезбеди еднакви услови за работа на производителите кои пуштаат на пазарот производи со чија употреба се создаваат ДТО, со цел да го реализираат својот удел во системот на проширена одговорност на производителите;
- ќе ја елиминира нелојалната конкуренција меѓу компаниите кои работат во областа на собирање, третман и повторна употреба на ДТО,
- ќе овозможи достапност по релативно пониски цени и на проширок спектар на суровини за рециклаторите кои моментално функционираат во државата, а ќе поттикне и отворање на нови компании за рециклирање,
- подготовката за повторната употреба кај отпадните возила, на сервисите за поправка на возила и замена на деловите кои веќе неможат да ја вршат функцијата за која биле произведени, ќе им овозможи повисока сигурност при снабдување со делови и материјали и соответно намалување на трошоците,
- ќе стимулира воведување на иновативни постапки и технолошки развој во постапките за третман, повторна употреба и рециклирање на ДТО,
- ќе ги намали и во догледен рок ќе ги елиминира трошоците на производителите за отстранување на ДТО, особено отстранување на деловите од возила кои содржат опасни супстанции на депонии за опасен отпад;
- ќе обезбеди непречено функционирање на внатрешниот пазар во слободната размена на производи и ќе спречи нарушување на конкурентноста на внатрешниот пазар обезбедена согласно домашното и меѓународното законодавство.

4.2 Фискални влијанија

Негативни фискални влијанија

Со Законот не се уредуваат посебни обврски кои наметнуваат дополнителни средства за буџетот на централната или локалната власт (изградбата и опремувањето на собирните центри може да биде целосно или делумно покриено од страна на производителите, а во рамките на спроведување на регионален пристап со управување со отпадот, може да се користат и сретства од европските програми). За преземање на заеднички мерки за поттикнување на одделното собирање на ДТО, како и воспоставување на соодветна инфраструктура се склучуваат договори меѓу производителите и локалната власт.

Позитивни фискални влијанија

Законот пропишува плаќање на надоместок за производителите кои не се самостојни постапувачи или кои не се приклучиле кон колективен постапувач. Овие средства се уплатуваат во буџетот на централната власт, а ќе се користат наменски исклучиво за финансирање и спроведување на мерки и активности што се утврдени во Програмата за управување со посебни текови на отпад согласно прописите за проширена одговорност на производителот т.е. управувањето со ДТО ќе биде финансиски поддржано во рамките на оваа програма.

Според одредбите на Законот, колективниот односно самостојниот постапувач е должен да обезбеди финансиска гаранција за да го гарантира исполнувањето на својот удел во постигнувањето на националните цели, а доколку самостојните и колективните постапувачи не ги остварат овие цели, ќе биде активирана финансиската гаранција на начин како е тоа пропишано со Законот за проширена одговорност на производителот. Средствата од финансиската гаранција се непланиран приход на Буџетот на Република Северна Македонија, а ќе се користат за реализација на Програмата за управување со посебните текови на отпад.

4.3 Социјални влијанија

Негативни влијанија

Не се очекуваат негативни влијанија во областа на социјалната заштита и вработувањето, бидејќи не се очекуваат негативни влијанија во секторот економија кој ги обезбедува потребите на социјалниот сектор. Можно е незначително зголемување на продажните цени на производите што за прв пат се пушта на пазарот во државата, што донекаде може да има влијание врз животниот стандард на населението.

Позитивни влијанија

Се очекува спроведувањето на Законот да создаде позитивни влијанија во областа на социјалната заштита во резултат на отворање на нови компании за собирање, третман, сервиси за поправка на возила и за рециклирање кои ќе обезбедат отворање на нови работни места.. Понудата на поефтини производи добиени со селекцијата т.е сортирање со намена за повторна употреба, можат на населението со пониски примања да им обезбедат поефтин пристап до текстилни производи, а преку сервисерите, поевтинување на потребните услуги (поправки на возилата). Пуштањето на пазарот на обновени гуми, истотака овозможува достапност по пониски цени. Очекуваните позитивни влијанија врз животната средина ќе го намалат ризикот од штетно влијание врз населението, со што ќе се намалат трошоците на јавниот здравствен секотор.

4.4 Влијанија врз животната средина

Негативни влијанија

Негативните влијанија се последица на веќе манифестираните, претходно опишани слабости во досегашната пракса на управување со ДТО (на пример: недоволна застапеност на одделно собирање, оставање на ДТО како неселектиран комунален отпад, непотполна примена на техничките услови при постапувањето, особено при селективното собирање и третманот, што создава можност присаството на опасните супстанции да ги загадуваат почвите и водите и преку синџирот на исхрана да го загрозуваат здравјето на луѓето, а при тоа и да се изгубат вредни ресурси).

Позитивни влијанија

Со донесување на Законот за управување со ДТО и неговото спроведување ќе се обезбеди заштита на животната средина и здравјето на луѓето како резултат на :

- забрана/ограничување за користење на опасни супстанции со што се елиминира можноста да се загадат водите и почвата и загадувачки супстанции да се вградат во синџирот на исхрана во случај да ДТО сепак завршат во природа или на илегални места за отстранување на друг вид отпад;
- стриктна примена на технички стандарди и на најдобри достапни техники и пракси за собирните места, инсталациите за третман, преработка и рециклирање,
- постигнување на целите за собирање, повторна употреба, преработка и рециклирање кои ќе обезбедат минимално количество остатоци од ДТО за отстранување, и зачувувањето на природните ресурси преку нивна замена со рециклирани материјали.

4.5 Административни влијанија и трошоци

а) трошоци за спроведување

Негативни влијанија врз административните трошоци за спроведување на Законот

Модернизација на информатичкиот систем за on-line комуникација и ажурирање на податоците на економските оператори вклучени во управувањето со ДТО од страна на централната власт, како и потребата за комуникација со органите на Европската Унија, најверојатно ќе се појави како потреба во релативно краток рок, што ќе апсорбира финансиски средства за подобрена информатичка инфраструктура.

Со оглед на очекуваното зголемување на бројот на инсталации за управување со ДТО, се очекува да се појави потреба за зајакнување на капацитетите на органите за надзор и инспекција и нивна доквалификација за спецификите на управувањето со ДТО, што ќе влијае на зголемување на тековните трошоци на централната и локалната власт.

За спроведување на законот е неопходно да се изработат и донесат подзаконски акти што истотака ќе создаде дополнителни административни трошоци.

Позитивни влијанија врз административните трошоци за спроведување на Законот

На подолг рок, се очекува со модернизацијата на системот за евиденција и ажурирање на податоците за економските оператори вклучени во управувањето со ДТО како и за централната власт, да овозможи намалување на административните трошоци по основ на замена на примањето и предавањето на административните документи составени на хартија со електронски начин на доставување.

б) трошоци за почитување на регулативата

Позитивни влијанија
Оваа опција доведува до поедноставување на постапката за издавање на дозволи за колективен и самостоен постапувач, со што истата станува единствена за секој посебен тек на отпад, при што ќе се користат исти обрасци и услови. На овој начин се намалуваат трошоците и времето за добивање истите. Дополнително, оваа опција создава можност во системот на проширена одговорност на производителот да се додаваат нови текови на отпад, без при тоа да се менува законот, како на пример отпадни гуми, текстил и слично.

5. Консултации

5.1 Засегнати страни и начин на вклучување

Предлог законот е објавен на веб страната на Министерството за животна средина и просторно планирање и ЕНЕР.
Во рамките на ИПА Твининг проектот за спроведување на рамковната директива за отпад и посебните текови на отпад беа формирани повеќе работни групи во рамките на кои беше дискутиран законот и повеќе пати разгледуван при неговата подготовка.
Истиот е доставен до засегнатите страни и тоа:
Органи на државна управа :
Министерство за економија;
Министерство за финансии;
Министерство за внатрешни работи;
Министерство за земјоделство, шумарство и водостопанство;
Министерство за здравство;
Министерство за информатичко општество и администрација;
Министерство за правда;
Управа за јавни приходи;
Заменик претседател на Владата на РМ задолжен за економски прашања;
Царинска управа на Република Македонија;
Секретаријат за европски прашања;
Секретаријат за законодавство;
Регулаторна Комисија за енергетика;
Инспекциски совет;
Државен пазарен инспекторат;
Државен комунален инспекторат
Државен инспекторат за животна средина.
Единици на локална самоуправа
ЗЕЛС (Заедница на единици на локална самоуправа).
Јавни комунални претпријатија
Стопански Комори
Стопанска Комора на Република Македонија;
Сојуз на Стопански комори и
Стопанска Комора на Северозападна Македонија.
Здружение на даватели на Комунални услуги - АДКОМ
Колективните постапувачи со отпад и
Невладини организации кои делуваат во полето на заштитата на животната средина.

На 27 ноември 2019 година презентација и јавна расправа со невладиниот сектор.
На 17 ноември 2019 година уште една јавна расправа со Стопанска комора.
На 18 ноември 2019 година јавна расправа со единици на локална самоуправа и општа јавност.

5.2 Преглед на добиените и вградените мислења

Прегледот на добиени и вградени мислења е даден во Табелата која е дадена во прилог на овој извештај.

5.3 Мислењата кои не биле земени предвид и зошто

Мислењата кои не се земени во предвид и причините за тоа се дадени во Табелата која е дадена во Прилог на овој извештај.

6. Заклучоци и препорачано решение

6.1 Споредбен преглед на позитивните и негативните влијанија на можните решенија (опции)

ОПЦИЈА „Не прави ништо“ - недонесување на Закон за управување со дополнителни текови на отпад

Со оваа опција состојбата во управувањето со ДТО ќе се уназади или во најдобар случај ќе остане непроменета т.е. постои многу мала веројатност дека ќе се случат позитивни промени во досегашното управување со ДТО. Практично, може да се каже дека оваа опција нема капацитет да овозможи задоволително искористување на потенцијалот на управувањето со ДТО.

Оваа опција не создава можност Директивата 2000/53/ЕУ за отпадни возила да се транспонира во целост во националното законодавство, па транспонирањето ќе остане како обврска која непотребно се одложува, а секако ќе мора да се заврши во одреден рок.

Погоре наведените констатации водат до заклучок дека опцијата -„не прави ништо„ е **НЕПРИФАТЛИВА**

ОПЦИЈА 1 – донесување на Закон за управување со дополнителни текови на отпад

Оваа опција има позитивно влијание во сите погоре анализирани области (животна средина и здравјето на луѓето, економија, социјалната заштита, вработувањето и здравствената заштита, фискалниот сектор, административното спроведување) и релативно мал број негативни влијанија кои со доследна примена на законот и во догледен временски период можат да се елиминираат. Со оваа опција ќе се отстранат во релативно краток рок суштинските слабости во управувањето со ДТО кои се манифестираа во изминатиот период кога оваа област е регулирана со правилници кои беа донесени врз основа на Законот за отпад. Со остварување на претходно опишаните цели во овој документ, согласно утврдените рокови со Законот за управување со ДТО, очекувано е квалитетот во управувањето сукцесивно да се унапредува и во утврдениот временски краен рок да го достигне нивото на земјите на Европската Унија. Конечно, овој Закон ќе значи исполнување на обврската за транспонирање на важечкото европско законодавство во националното законодавство.

Погоре наведените констатации водат до заклучок дека опцијата 1 - **усвојување на нов Закон за управување со дополнителните текови на отпад е ПРЕПОРАЧАНО РЕШЕНИЕ.**

6.2 Ризици во спроведувањето и примената на секое од можните решенија (опции)

Ризиците кои постојат при примената на препорачаното решение, т.е. примена на Законот за управување со ДТО во системот на проширена одговорност на производителот се однесуваат на препреките (објективни и субјективни) кои можат да се појават при остварување на целите на законот и тоа:

- ***Отсуство на волја и напори за воведување на одржливо производство , потрошувачка и управување со ДТО кај учесниците во животниот циклус на производите***,

Овој ризик може да го наруши управувањето со ДТО базирано врз хиерархијата на управување со ДТО, со што ќе се оневозможи ефикасно користење на ресурсите и продуцирање на вредни секундарни суровини. Хиерархијата е главната нитка на законот која ги поврзува сите учесници во животниот циклус на производите (производители, трговци, крајни корисници - купувачи, локалната и националната администрација и сл.). Законот воведува повеќе алатки со кои се олеснува и канализира однесувањето на производителот и останатите учесници во управувањето со ДТО (бесплатен прием на ДТО од крајните корисници, поволности при купување на нови производи, технички упатства за третман, јавни кампањи и др.) но и соодветни казни, активирање на банкарската гаранција на производителот како можност надлежните органи да ги спроведат мерките за справување со ДТО. Елиминација на овој ризик за производителот кој ќе одлучи да се однесува незаинтересирано кон одредбите на овој закон, со тоа што не се приклучува на системот за проширена одговорност, е обезбедена со тоа што тој ќе плаќа надоместок кој ќе се користи истотака за унапредување на управувањето со ДТО.

- ***Недоследност при организирање на оптимален систем*** за управување со ДТО од страна на производителот. Обврската за остварување на оваа цел е примарно лоцирана кај производителот, а законот му дава подршка оваа обврска да ја реализира и со здружување со други производители, преку колективен постапувач со што трошоците се оптимизираат во согласност со економската закономерност „економија на обемот„. За намалување на ризикот, надлежните органи ќе го следат

функционирањето на системите, ќе им укажуваат на производителите за можностите кои би им помогнале да го корегираат системот, ќе обезбедуваат пристап до странски искуства и секогаш кога е можно ќе обезбедат обука за производителите и дирекните учесници во управувањето, особено третманот на ОЕЕО. Како крајни мерки за корегирање на недоследноста и неефикасноста на системот, ќе се активираат постапките на надзорот и постапките за прекршоци.

- ***Ризик за отстранување на производите (текстил, гуми, масла) како несортиран комунален отпад и на несоодветни места***

Овој ризик зависи од три основни фактора:

1. од состојбата на инфраструктурата која обезбедува повратен прием на ДТО во местата за прифаќање на ДТО кај трговците ,достапност на собирните места што ги организираат производителите преку собирачите и на собирните центри кои се управувани од локалната самоуправа,

2. спроведување на обврската за бесплатен прием на ДТО при набавка на нови производи и секогаш и на секоја гореспомената локација кога крајниот корисник сака да го врати ДТО, и
3. целосно и континуирано информирање на крајните корисници за расположивите можности за бесплатно враќање на ДТО, но и за опасностите за секој поединец кои се создаваат ако ДТО заврши во канта за ѓубре, контејнер, на депонија или во природа.

Во намалување на ризикот, освен производителот , значајна улога имаат и централната и локалната власт преку следење на процесот за собирање на ДТО, оценка и доколку е потребно интервенција во програмите на самостојните и колективните постапувачи со кои се обезбедува целокупното движење на производите од потрошувач до преработувач.

Информирањето на крајните корисници од страна на производителите е нивна законска обврска, па тие индивидуално или преку своите асоцијации треба да осмислат спроведување на континуирани едукативни и агресивни кампањи кои ќе создадат промена во свеста на крајните корисници за нивната значајна улога во постапувањето со ДТО. Во овој поглед, врз смалувањето на ризикот ќе влијае и наменското користење на средствата кои ќе бидат собрани по основ на плаќање на надоместокот т.е. тие да се користат за подобрување на инфраструктурата за собирање и соодветни, континуирани и делотворни кампањи за подигање на јавната свест и други активности во интерес на управувањето со ДТО. Досегашното искуство од спроведување на еднократни, не соодветно обмислени кампањи со ризик за одржливост на резултатите , покажува дека треба да се избегнуваат.

- ***Ризик да не се постигнат целите за собирање и целите за преработка, рециклирање и повторна употреба*** што се пропишани со законот.

На ризикот да не се постигнат целите за собирање влијаат претходно наведените причини, и треба да се користат мерките кои се наведени за намалување на овие ризици.

Постапката за пресметување на целите за преработка, рециклирање и повторна употреба во единица маса според законот се по моделот на „влезни количества„ на материјалите во овие инсталации. Влезните количества за отпадните возила се одредени од ефективноста на инсталациите за третман кои им ги доставуваат. Согласно тоа, елиминацијата на ризикот за неисполнување на овие цели за отпадните возила е подигање на технолошкото ниво, воведување на иновации, обученост на работната рака кај инсталациите за третман. Функционирањето на доброволните договори кои ги дава како можност новиот закон можат да се насочат кон обезбедување на овие услови кај инсталациите за третман. Централната и локалната власт треба да направат напори за добивање меѓународна техничка помош преку која вработените во инсталациите за третман на отпадни возила би се испраќале на обука (не во посета) во инсталации за третман кои успешно функционират во европските земји.

- ***Ризик за нецелосна и несоодветна примена на технички услови и најдобри достапни техники на собирните места за ДТО и инсталациите за третман на отпадни возила***

Постои ризик некои од собирните места и инсталациите за третман да функционираат без да ги исполнат барањата за примена на пропишаните технички услови и најдобрите достапни техники.Оваа ситуација би предизвикала нелојална конкуренција меѓу овие инсталации, би го зголемила ризикот поврзан со заштита на животната средина и здравјето на луѓето и би ги демотивирала крајните корисници да ја враќаат ДТО на местата кои се воспоставени за оваа намена.

Овој ризик е особено изразен кај инсталациите за третман на отпадните возила, а е поврзан со фактот дека отпадните возила се комплексен состав на делови и материјали од кои некои имаат опасни својства.Опремувањето и примената на најдобрите достапни техники кај овие инсталации бара доста високи финансиски средства. За да се намали и целосно отстрани овој ризик, потребно е посебно внимание и техничко образование на надлежните органи кои ги издаваат дозволите за овие инсталации и интензивен надзор од инспекциските органи.

- ***Ризик производителите на ДТО да не обезбедат сигурно и континуирано финансирање на сите трошоци кои настануваат во управувањето со ДТО***

Елиминација на овој ризик е одговорност на надлежните органи преку инструментот „ банкарска гаранција„ која треба на годишно ниво да ја обезбедува производителот т.е. самостојниот или колективниот постапувач. За да се избегне овој ризик, стручниот орган треба да обезбеди дека банкарската гаранција ги покрива сите трошоци на управувањето со ДТО врз основа на документацијата (евиденции и известувања на учесниците во управувањето со ДТО) што ја доставуваат производителите како и релевантни информации врз основа на домашни и меѓународни практики. Асоцијацијата за управување со посебните текови на отпад при Стопанската Комора , на надлежните органи може да им пружи соодветна помош, бидејќи нејзините членови донекаде веќе се имаат соочено со проблемот на трошоци за покривање на управувањето со отпад од пакување, отпад од електрична и електронска опрема и отпадни батерии и акумулатори.

- ***Ризик за неплаќање на надоместок*** врз основа на начелото „загадувачот плаќа„ што производителот кој ќе одлучи да не се приклучи на системот на проширена одговорност т.е. кој нема да се регистрира како самостоен постапувач или да се приклучи кон колективен постапувач, ќе го уплаќа во Буџетот на Република Северна Македонија.

Може да се смета дека ризикот во поглед на неплаќање на овој надоместок е минимален, бидејќи надлежните органи кои се вклучени во механизмите за прибирање на средства по основ на со закон утврдена обврска за плаќање надоместок имаат знаење и долгогодишно искуство во оваа област. Новината во овој Закон е тоа што средствата собрани по основ на надоместок ќе се употребат на транспарентен начин конкретно за унапредување на управувањето со ДТО, бидејќи реално ова подрачје ќе има потреба од значајни финансиски сретства.

- ***Ризик дека производителите нема да ја исполнат обврската за обезбедување на соответни информации за крајните корисници на производите кои се битни за управувањето со ДТО***

Овој ризик ги вовлекува производителите во ризик тие да не бидат во состојба да ја извршат својата обврска да ги остварат целите за собирање кои им ги поставува овој Закон. Секако битен е начинот како производителите ќе ја извршат својата обврска за информирање на крајните корисници т.е. дали информациите ќе ги мотивираат крајните корисници во доволна мерка да го предаваат ДТО на начин и места како е пропишано со Законот. Имајќи во предвид дека најголемиот број производители има солидно искуство во рекламирањето на ЕЕО при нивната продажба, би можело да се очекува дека тие ќе ги ангажираат сите свои ресурси за да го сведат овој ризик на минимум.

- ***Ризик надлежните органи да не обезбедат точен, прецизен и сеопфатен систем за евиденција и известување како и формирање база на податоци*** кои ќе овозможат веродостојно следење на сите активности во синџирот на операции во постапувањето со ДТО.

Министерството за животна средина и просторно планирање има долгогодишно искуство во обработка и валидација на податоци во областа на управување со отпадот. Законот обврзува на донесување подзаконски акти (упатства, образци и формулари) за водење евиденција и известување за сите економски оператори вклучени во процесот на управување со ДТО до надлежните органи. Овие фактори укажуваат дека овој ризик ќе биде сведен на минимум.

- ***Ризик „управување со ДТО да не се инкорпорира во регионално управување со отпадот„***

Законот предвидува обврска производителите да обезбедат целосно и рамномерно покривање на територијата на секој регион со собирни места и да обезбедат бесплатно превземање на отпаден текстил и отпадни гуми од крајните корисници на продажните места на трговците кои имаат продажен простор над 200 м². Според предложеното законско решение, колективните односно самостојните постапувачи соработуваат со градоначалниците на општините и регионалните систем за управување со отпад. Регионите (преку општините), имаат обврска да организираат собирни центри каде што крајните корисници можат да предадат помало количество отпадни гуми и отпаден текстил, а производителите треба да обезбедат дека собраното количество ќе биде превземено од центрите за собирање и предадено во инсталација за преработка, рециклирање и подготовка за повторна употреба. Колективниот постапувач и/или самостојниот постапувач можат да го кофинасираат целосно или делумно одделното собирање, како и да соработуваат со овластен давател на услуги за собирање на ДТО на регинално или општинско ниво. За преземање на заедничките мерки за поттикнување на одделно собирање на ДТО, како и воспоставување на соодветна инфраструктура се склучуваат договори. Регионите со ова законско решение обезбедуваат регионалните депонии да бидат растеретени од ДТО, со што се продолжува животниот век на депониите. Овие законски решенија се особено поволни за општините т.е. регионите, па би било очекувано тие до максимум да ја искористат оваа поволност со што ризикот „вклопување на управувањето со ДТО на регионално ниво„ да биде сведен на минимум. За илустрација, Регионалните планови на 10-те региони во Литванија (површина околу 25 000 м² со околу 2 800 000 жители) кои ги инкорпорираат законските обврски за управување со посебните текови отпад, предвидуваат изградба и опремување на 57 нови собирни центри и подобрување на условите за функционирање (технички, логистички, административни) на 7-те постојни собирни центри. Студијата за изводливот за оваа мрежа на собирни центри која е дел од Регионалните планови била основа за финансирање со средства од Европската

Унија. Ова искуство треба да се искористи како можност, бидејќи европскиот пристап кон управувањето со отпадот, вклучително и управувањето со ДТО е начелно насочен кон исцрпување на можностите кои ги овозможува хиерархијата во управување со отпадот, пришто депонирањето треба да се сведе на минимум (Германија, Словенија и уште неколку европски земји практично веќе и немаат депонии).

6.3 Препорачано решение со образложение

Препорачано решение е ОПЦИЈА 1 - Да се донесе нов Закон за **управување со дополнителните текови на отпад** со кој јасно ќе бидат утврдени обврските на производителите, како и на колективните и самостојните постапувачи со дополнителните текови на отпад (гуми, текстил, возила и масла) Оваа опција позитивно ќе допринесе кон подобрување на состојбата со животна средина и здравјето на луѓето како и други сектори (економија, социјалната заштита, вработувањето и здравствената заштита, фискалниот сектор, административното спроведување). Дополнително на овој начин ќе се овозможи отстранување на суштинските слабости во управувањето со ДТО кои се манифестираа во изминатиот период кога оваа област е регулирана со правилници кои беа донесени врз основа на Законот за отпад.

7. Спроведување на препорачаното решение

7.1 Потреба од менување на закони и подзаконска регулатива во областа или другi сродни области.

Нема

7.2 Потребни подзаконски акти и рок за нивно донесување

За спроведување на новиот Закон за управување со дополнителни текови на отпад во системот на проширена одговорност на производителот потребно е:

Донесување на следните подзаконски акти:

1. Правилник за листата на видовите на текстил, гуми и масла и возила ;
2. Правилник за листата на материјалите и деловите кои се иземаат од забраната за употребување на опасни супстанции, максимално дозволените концентрации на опасните супстанции во материјали и делови кои се иземени од забраната, роковите за важноста на иземањата, како и деловите кои треба да бидат означени ;
3. Правилник за стандардите за кодирање на деловите и материјалите на возилата ;
4. Правилник за начинот на пресеметување на целите за собирање како и, начинот на пресметување на целите за преработка ; .
5. Правилник за формата и содржината на образецот на евиденцијата , начинот на водење на евиденција за количеството на собраните отпадни производи кои влегуваат во инсталацијата за преработка како и за начинот на управување ,формата и содржината на обрасците на извештајот за преработени или извезени отпадни производи ;
6. Правилник за формата и содржината на образецот за пресметување на надоместокот формата и содржината на образецот за поврат на надоместокот начинот и потребната документација за враќање на надоместокот ;
7. Правилник за начинот за водење, одржување и чување на евиденцијата за пресметаниот и уплатен надоместок како и формата и содржината на образецот.
8. Правилник за методологијата за утврдување на правила за начинот на следење на националните цели за преработка и повторна употреба на отпадни возила ;
9. Правилник за формата и содржината на потврдата за преземање на отпадното возило за уништување ;
10. Правилник за минималните технички услови на местата за складирање и местата за третман на отпадни возила, и постапките на третман на отпадни возила како и начинот на складирање на деловите од отпадните возила ;
11. Правилник за формата и содржината на образецот на евиденцијата за сите фази на третман на отпадните возила, начинот на водење на евиденција као и ,формата и содржината на обрасците на извештајот за преработени или извезени отпадни возила ;
12. Правилник за начинот на одвоено складирање и минималните технички услови за собирните места за отпадни гуми;
13. Постапките и начин на собирање и складирање на отпадните масла и начинот на транспортирање на отпадни масла и како и формата и содржината на образецот за известување ги пропишува министерот кој раководи со органот за животна средина. ;

14. Правилник за формата и содржината на образците за евиденцијата за количеството текстил, и масла и возила кои што за прв пат ги пуштил на пазарот во Република Северна Македонија во текот на една календарска година ,формата и содржината на годишниот извештај за количини производи пуштени на пазарот ;
15. Формата и содржината на евиденцијата на изречените опомена, ја утврдува Директорот на инспекторатот за животна средина ;
16. Правилник за формата и содржината на прекршочниот платен налог;

Подзаконските акти треба да се донесат во рок од една година од денот на стапување во сила на Законот за управување со дополнителни текови на отпад.

7.3 Органи на државната управа, државни органи и други органи надлежни за спроведување

Надлежни за спроведување на предложената опција се:

1. Министерство за животна средина и просторно планирање,
2. Управа за животна средина (стручниот орган),
3. Регионалните центри за управување со отпад,
4. Државниот инспекторат за животна средина, преку своите државни инспектори за животна средина,
5. Овластените инспектори за животна средина на општините, општините на Градот Скопје и Градот Скопје,
6. Комуналните инспектори на општините и општините во градот Скопје и градот Скопје,
7. Државниот пазарен инспекторат, преку своите државни пазарни инспектори,
8. Министерството за финансии преку Управата за јавни приходи,

7.4 Активности за обезбедување на ефикасно спроведување на предлогот на закон

Обезбедување на спроведувањето на Законот за ДТО ќе се врши врз основа на следење на релевантни индикатори и навремена интервенција преку:

- Донесување на подзаконските акти кои произлегуваат од овој закон и другите релевантни закони (Закон за проширена одговорност на производителот и Закон за управување со отпадот) во законски предвидениот рок.
- Квантитативно и квалитативно екипирање на надлежните институции со кадар за спроведување на обврските кои произлегуваат од законот;
- Навремено воспоставување на соодветен електронски систем согласно одредбите на законот;
- Доследно спроведување на законот согласно роковите и обврските кои произлегуваат од него.
- Навремен надзор за исполнување на обврските од законот.

8. Следење и евалуација

8.1 Начин на следење на спроведувањето

Ефектите од спроведување на Законот за управување со ДТО ќе се следат преку релевантни индикатори кои ќе бидат обработени и прикажани преку годишниот Извештај на стручниот орган.

8.1 Индикатори кои ќе се следат при спроведување на Законот:

1. Регистрирани производители,
2. Мали производители,
3. Самостојни и колективни постапувачи,
4. Количество производи и употребувани производи пуштени на пазарот по производител, самостоен и колективен постапувач,
5. Места за повратен прием на ДТО по региони и општини,
6. Собирни места и нивна дистрибуција по региони и општини,
7. Собирни центри и нивна дистрибуција по региони и општини,
8. Постигнати цели за собирање за секој самостоен и колективен постапувач,

9. Инсталации за третман на отпадни возила со дозвола која ги вклучува минималните технички услови согласно овој Закон, и нивна дистрибуција по региони и општини,
10. Инсталации за подготовка за повторна употреба по региони и општини,
11. Инсталации за рециклирање по региони и општини, и по вид на материјали кои се рециклираат,
12. Количество материјал за рециклирање примен од инсталациите за собирање и третман,за секој самостоен и колективен постапувач, пооделно,
13. Количество на извезени ДТО и намена на извозот (преработка, повторна употреба, рециклирање, отстранување),
14. Постигнати цели за преработка, повторна употреба и рециклирање за секој самостоен и колективен постапувач,
15. Количество ДТО кое се депонира по региони и општини,
16. Производители кои плаќаат надоместок,
17. Собрани сретства по основ на платен надоместок,
18. Проекти финансирани од Програмите за управување со ДТО,
19. Квалитативни и квантитативни придобивки одржливи на подолг период од финансираните проекти,
20. Број и висина на банкарските гаранции за секој самостоен и колективен постапувач,
21. Број и висина на банкарските гаранции кои се активирани,
22. Прекршоци и казни по субјект и основот за прекршоците и казните.

8.2 Евалуација на ефектите од предлогот на закон и рокови

Ефектите од спроведување на Законот ќе бидат прикажани преку годишниот извештај на стручниот орган при Министерството за животна средина кој ќе биде достапен за јавноста преку ВЕБ страницата на Министерството.

Изјава од државниот секретар

Нацрт Извештајот за проценка на влијанието на регулативата е изготвен во согласност со Методологијата за проценка на влијанието на регулативата. Тој дава реална проценка на можните влијанија и очекуваните ефекти, како и трошоците кои се однесуваат на секоја од утврдените можни решенија (опции) за решавање на проблемот.

Датум:_____________

...
потпис на државен секретар,
Каја Шукова

Изјава од министерот

Врз основа на резултатите од анализите прикажани во Извештајот за проценка на влијанието на регулативата сметам дека препорачаното решение (опција) претставува најдобар начин за решавање на проблемот и постигнување на очекуваните ефекти на најекономичен начин.

Датум:____________

..
потпис на министерот,
Naser Nuredini

ПРЕДЛОЗИ И ЗАБЕЛЕШКИ ПО ПРЕДЛОГ НА ЗАКОНИТЕ ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ОТПАД	
Предложени измени	**Прифатени /Одбиени (причини)**
ПРЕДЛОГ НА ЗАКОН ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ДОПОЛНИТЕЛНИ ТЕКОВИ НА ОТПАД ВО СИСТЕМОТ НА ОДГОВОРНОСТ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ	
М-р Биљана Стевановска, претседател на организација ОРТ –Скопје	
Член 6 **Исклучоци на примена на законот** Да се избрише точка: Став (1) Одредбите... 3) чевли; Чевлите најчесто се горат во домашни ложишта и ги има најчесто фрлени покрај реки и во диви депонии. Најголем дел од чевлите се од гума и текстил, што се вклучени во овој закон и затоа не гледам причина да не бидат третирани и тие како дел од конфекцијата / текстил / гумите.	Предлогот не се прифаќа, Образложение: 1. за чевлите не се препорачува процес на реупотреба, 2. Направени се од повеќе различни материјали, односно тоа доаѓа како „композитен материјал“ и нивно рециклирање е невозможно, и 3. дефинициите за поимите на текстил и гуми, согласно овој закон не го опфаќаат овој вид на производ.
Член 8 **Забрани** Да се дополнат и детализираат речениците во точките: Се забранува: горење на отпаден <u>текстил, отпадни гуми и отпадни масла на</u> локации и/или инсталации што не се наменети за таа цел, <u>вклучително природни подрачја и населени места;.</u> оставање, фрлање, или напуштање на <u>отпадни гуми, текстил и отпадни масла</u> во природа и на јавни површини;	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Конструкцијата „локација која не е наменета за таа цел“ ги опфаќа природните подрачја и населените места, односно тој стандард е веќе уреден во рамковниот Закон за управување со отпадот, каде што се уредени и начините и местата за отстранување на отпадот.
Член 12 **Информации за разглобување на возила** Да се додаде став: (4) Трговецот со нови и половни возила, е должен, за секој тип на возило, при неговото пуштање на пазарот, да достави на корисникот информација за расклопување на возилото.	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Членот 12 од предлог законот е целосно усогласен со Директивата.за отпадни возила 2000/53/ЕУ. Информациите за разглобување на возилото, пред се, се наменети за инсталациите за третман на отпадни возила заради рециклирање и повторна употреба на отпадните возила.

	Без да се наруши комерцијалната и индустриска доверливост, се преземаат неопходни мерки за да се гарантира дека производителите на компоненти, кои се користат во возила, на овластените капацитети за третман им даваат на располагање, ако овие капацитети го бараат тоа, соодветни информации за расклопување, складирање и испитување на компонентите, кои можат повторно да се употребат. Потребните информации за корисниците се достапни според ставот (2) од истиот член кои производителот мора да ги направи достапни до идните купувачи на возила. Тие треба да бидат вклучени во промотивната литература, која се користи при пуштање на пазар на ново возило. Потребните информации корисни за корисникот на возила се регулирани со членот 13 и 14 од предлог законот, кои целосно се усогласени и со директивата за возила.
Член 14 **Информации за крајните корисници** Да се додаде став: (6) Продавачот и дистрибутерот е должен, на своја сметка, да ги информира крајните корисници на производите од членот 5 став (1) од овој закон, за истата одговорност како производителот од став 1 од член 14. Причина: Многу возила се купуваат од продавачи на стари возила продадени од приватни лица, а истите се потенцијален загадувач, а за нив производителот можеби дал упатство пред 12 години и никој нема да знае за тоа.	Предлогот не се прифаќа Образложение: Поаѓајќи од начелото на одговорност на производителот на кој се заснова концептот на овој закон производителот е должен да ги обезбедува: - информациите од член 14 како негова обврска и истата не може да се пренесе на друго правно лице (став 5) и - информациите се достапни на повеќе начини (став 2),и став (3) меѓу другото и на продажното место.
Член 28 **Увоз на производи** Да се додаде став: Царинскиот орган нема да дозволи увоз на отпад од производите од член 5 став (1) и став (6) од овој закон Да се додаде став: Доколку производителот увезува употребувани производи од член 5 став (1) од овој закон во Република Северна Македонија, да гарантира дека нема да станат отпад во наредните 3 години.	Предлогот не се прифаќа Образложение: - Целта на членот 28 е да се обезбеди сигурна евиденција и регистрација на производителите., што е од суштинско значење за контрола и целосна примена на законот. - Прашањата за увоз и извоз на отпад се регулирани со ЗУО, согласно ЕУ законодавството. Предлогот е технички неприменлив, пред се од аспект на: како и во која постапка ќе се утврдува и

	контролира, кој ќе го спроведува , имајќи го предвид и фактот за рокот за траење на одредени производи.
Член 47 **Преработка на отпадни масла** Да се измени ставот 2: (2) Во случаите кога условите од ставот (1) на овој член не дозволуваат отпадните масла да се обновуваат, тогаш тие се согоруваат заради искористување на енергија, во инсталации кои поседуваат технички и организациски услови за прочистување на издувните гасови од согорувањето. Или да се избрише ставот (2). Причина: Не е соодветно горење на отпадни масла за енергија, затоа што ќе дозволи секој дуќан / сервис да гори во ќумбето отпадно масло и ќе емитува PoPs, VOCs и GHG и др.	Предлогот делумно се прифаќа. Образложение: - Прашањата се веќе регулирани со член 44 и 47 од предлог законот и предлог ЗУО член 39 став (3), истовремено и усогласени со Директивата за отпад 2008/98/ЕУ. Забелешка: Во насока на поедноставување на законодавството на Заедницата и прикажувањето на еколошките придобивки, во Директива за отпад се вметнати соодветните одредби од Директивата 75/439/ЕЕЗ за отстранување на отпадни масла со што и се укина Директивата 75/439/ЕЕЗ. Управувањето со отпадни масла (отпадните масла се во согласност со редоследот на приоритет во рамките на хиерархијата за управување со отпад (член 4) и член (13) од Директивата за отпад. Во членот 47 заради допрецизирање на барањата ќе се замени зборот „рециклирање“ со други вид на преработка: (1) При преработката со отпадните масла: - се дава приоритет на обновувањето или друг вид на преработка која овозможува заштита на животната средина; - не се мешаат меѓусебно со отпадните масла со различни карактеристики, како и отпадните масла со други видови отпад или супстанции, доколку таквото мешање го спречува нивното обновување или друг вид на преработка при тоа водејќи сметка за заштитата на животната средина. (2) Забранет е извоз на отпадни масла за исполнување на барањата од ставот (1) од овој член. (3) По исклучок од став (2) од овој член, отпадните масла можат да се извезуваат заради нивно обновување или друг вид на преработка, доколку во Република Северна Македонија не постојат соодветни инсталации за обновување или друг вид на преработка, согласно членот 44 од овој закон. (4) Преработката на отпадните масла од ставот (1) на овој член се врши со примена на најдобри достапни техники.

	(5) Постапката за увоз и извоз на отпадни масла се спроведува согласно прописите за управување со отпад.
Член 58 **Делокруг на надзор на државниот инспектор за животна средина** Да се избришат точките од овој член и префрлат во член број 60: (1) Во вршењето надзор ....: 38) врши увид и контрола и да утврди дали производителот има обезбедено и организирано систем за собирање и преработка на отпадни гуми.(член 41 ставови (1) и (2)); врши увид и контрола и да утврди дали собирачот собраните отпадни гуми ги предава согласно членот 41 став (5)); врши увид и контрола и да утврди дали производителот има обезбедено и организира систем за одделно собирање и преработка на отпадни масла согласно член 45 од овој закон; врши увид и контрола и да утврди дали собирачот на отпадни масла постапува со собраните отпадни масла согласно барањата на членот 46 став (4) од овој закон; врши увид и контрола и да утврди дали правното или физичко лица кое врши преработка на отпадни масла ги исполнуваат условите и барањата утврдени во членот 47 од овој закон; врши увид и контрола и да утврди дали правното или физичко лице кое поседуваат отпадни масла постапува со отпадното масло, согласно барањата од членот 48 ставот (1) од овој закон;	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Согласно Законот за управување со отпадот како рамковен закон, правниот промет од аспект на управување со отпадот е предмет на регулација во надлежност на органот на државната управа надлежен за вршење на работите од областа на животна средина, и согласно тоа инспекцискиот надзор е надлежност на Државниот инспекторат за животна средина.
Член 60 **Делокруг на надзор на овластените инспектори за животна средина на општините, општините на Градот Скопје и Градот Скопје и комуналните инспектори на општините, општините на Градот Скопје и Градот Скопје** Да се додадат точки: Став (1)	Согласно Законот за управување со отпадот како рамковен закон, правниот промет од аспект на управување со отпадот е предмет на регулација во надлежност на органот на државната управа надлежен за вршење на работите од областа на животна средина, и согласно со тоа инспекцискиот надзор е надлежност на Државниот инспекторат за животна средина.

13) врши увид и контрола и да утврди дали производителотима обезбедено и организирано систем за собирање и преработка на отпадни гуми.(член 41 ставови (1) и (2)); врши увид и контрола и да утврди дали собирачот собраните отпадни гуми ги предава согласно членот 41 став (5)); врши увид и контрола и да утврди дали производителот има обезбедено и организира систем за одделно собирање и преработка на отпадни масла согласно член 45од овој закон; врши увид и контрола и да утврди дали собирачот на отпадни масла постапува со собраните отпадни масла согласно барањата на членот 46 став (4) од овој закон; врши увид и контрола и да утврди дали правното или физичко лица кое врши преработка на отпадни масла ги исполнуваат условите и барањата утврдени во членот 47 од овој закон; врши увид и контрола и да утврди дали правното или физичко лице кое поседуваат отпадни масла постапува со отпадното масло, согласно барањата од членот 48 ставо (1) од овој закон;	
Член 70 **Прекршочни санкции од трета категорија** Да се додаде точка во: (1) Глоба ... Не воспостави технолошки решенија за намалување на емисии на загадувачки супстанци во животната средина, при спроведување на процесите на обработка, рециклирање и реупотреба на другите текови на отпад.	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Постапките за издавање на дозволи за управување со отпад вклучувајќи ги и отпадните производи се уредуваат со ЗУО, со кои се утврдуваат условите и обврските на носителите во процесите за управување со отпадот. Следствено на тоа предвидени се одредби за надзор и вклучувајќи ги и прекршочните одредби.
Член 77 **Влегување во сила** Предлагам да се намали рокот на влегување во сила на Законот за 01.09.2020 година, освен одредбите од член 74. Многу работи можат да се спроведат веднаш, особено забраната за палење на отпадот и начинот на селекција на отпадот, со	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Рокот за отпочнување на примена на овој закон, кој во целост е новина за производителите на производи, предмет на овој закон и други засегнати страни е прекраток. Потребен е одреден период за подготовка на производителите и другите засегнати страни за примена на законот.

што видно ќе се намали загадувањето, согласно Владиниот план за чист воздух.	Забраната за горење на отпадот секако е веќе уредена и со постојниот Закон за управување со отпадот.
ПРЕДЛОГ НА ЗАКОН ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ДОПОЛНИТЕЛНИ ТЕКОВИ НА ОТПАД ВО СИСТЕМОТ НА ОДГОВОРНОСТ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ	
SOS Иницијатива	
Член 3 **Цели на законот** **Став 2** - обезбедување на еднаква положба и конкурентност на пазарот на сите субјетки и избегнување и отстранување на трговските бариери кои можат да го нарушат пазарот со текстил, гуми, масла и возила; Не е јасно како оваа цел води поблиску до целите на циркуларната економија. Самите закони кои имаат за цел да го намалат отпадот од наведените извори и да придонесат кон унапредување на животната средина и здравјето на луѓето, може да претставуваат бариера за пазарните субјекти. Поради исклучителната двосмисленост и првенствено пазарна/комерцијална цел на оваа одредба, предлагаме истата да би биде изземена од нацрт законот.	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Обезбедувањето на еднаква положба и конкурентност на пазарот на сите субјекти значи токму обезбедување на еднакви обврски за сите субјекти од аспект на почитувањето на одредбите за заштита на животна средина. Впрочем, идејата е да не бидат во повластена позиција оние кои не работат во согласност со принципите на циркуларната економија, односно оние кои работат во согласност со стандардите за животна средина, да не бидат оштетени и дополнително обременети. На тој начин се стимулира еколошкото и одржливо работење кај сите субјекти подеднакво.
Член 4 **Начела Став 1 Алинеа 1)** начелото на одговорност на производителот според кое производителот, кој при вршење на својата дејност создава и придонесува кон создавање на отпад од текстил, гуми, масла и возила е одговорен за преземање на мерки за управување со тој отпад, со цел да се елиминира и намали до крајна можна мера негативното влијание врз животната средина, вклучувајќи и создавање на услови за остварување на висок степен на одделно собирање, повторна употреба, рециклирање и друг начин на преработка на отпад од текстил, гуми масла и возила, и	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Предметните коментари се веќе уредени во Законот за управување со отпадот кој претставува рамковен закон во областа на управувањето со отпадот и го регулира увозот, извозот и транзитот на отпад.

Проблематична е одговорноста на производителот доколку, според дефиницијата „е основано во друга земја и продава со помош на комуникација на далечина директно на крајните корисници во Република Северна Македонија производи од член 5 став (1) од овој закон“. Со оглед дека е многу веројатно дека во случај на прекршување на законот, нема да се покренува меѓународна арбитража, се отвара прашањето за ефективноста на законот во овој домен. Поради тоа, потребно е да се регулира ригорозна инспекција на увозот. Потребно е да се направи категоризација на земјите од каде добрата се увезуваат. За земјите надвор од ЕУ и други развиени земји со високовоспоставени еколошки стандарди, да се определат поригорозни мерки на инспекција (поради можност од лажни ознаки, сертификати за квалитет, процес на изработка итн.) Предлагаме соодветни измени на засегнатите закони кои треба да овозможат спроведување на новите закони за отпад и ќе се разреши евентуална колизија.	
Член 7 **Дефиниции** 5) „Гума“ е пневматик за автомобил , мотори, комбе , камиони, автобуси , трактори, моторцикли и велосипеди , земјоделски работни машини, градежни и други работни машини. Несеопфатна дефиниција, да се дополни. Дефиницијата не ги опфаќа сите видови возила со гуми како на пр. приколки, колички (кои не се за употреба во градежништвото), камп приколки итн. Треба или да се додаде „и др. видови возила со гуми“ или да се наведат таксативно.	Предлогот се прифаќа. Дефиницијата за гуми гласи: „Гума“ е пневматик за автомобили, мотори, комбе, камиони, автобуси, трактори, моторцикли и велосипеди, земјоделски работни машини, градежни и други работни машини, и други видови возила согласно Законот за возила.
Член 7 **Дефиниции**	Предлогот не се прифаќа. Образложение:

12) „Производител“ е секое правно лице или физичко лице кое без оглед на начинот на кој врши продажба, вклучувајќи ја и продажбата со помош на комуникација на далечина која е уредена со прописите за заштита на потрошувачите: - произведува производи од член 5 став (1) од овој закон и за прв пат ги пушта на пазарот во Република Северна Македонија, или на професионална основа, заради вршење на својата дејност, увезува во Република Северна Македонија и прв пат ги пушта на пазарот производите од член 5 став (1) на овој закон; - како краен корисник, за свои потреби, увезува производи од член 5 став (1) од овој закон без посредник; - на професионална основа увезува употребувани производи од член 5 став (1) од овој закон и за прв пат ги пушта на пазарот во Република Северна Македонија ; - е основано во друга земја и продава со помош на комуникација на далечина директно на крајните корисници во Република Северна Македонија производи од член 5 став (1) од овој закон, и - обновува употребувани гуми и ги пушта на пазарот во Република Северна Македонија. Производителот на возила, за гумите и маслата кои се вградени во возилото, нема да се смета за производител на гуми и масла согласно овој закон. Се дополнува и гласи: - на професионална основа увезува нови и употребувани производи Обврската произлегува и од новите кои создаваат отпад и ќе станат отпад исто како и употребуваните. Може да се разделат во две потточки. Дефиницијата за „производител“ се дополнува и гласи: Производителот, може во исто време да биде и трговец согласно со точка 14 од овој член. Што значи тоа „за прв пат ги пушта“	Дефиницијата за производител и трговец, како и термините кои се содржат во неа, се целосно усогласени и преземени од ЕУ законодавството и претставуваат воспоставени правни стандарди. Истото е подетално уредено во Законот за управување со отпадот кој има супсидијарна примена на овој закон, а може да биде подетално погледнато и во кореспондентната табела за предметната директива.

Став 1 49) Поседувач, е правно или физичко лице кое со вршењето на својата регистрирана дејност привремено создава и/или поседува отпаден текстил, отпадни гуми и отпадни масла (како на пример автомеханичарски сервиси при промена на масла и гуми поправка на возила, или работилници за поправка на машини и опрема и други места каде се создава отпаден текстил). Како поседувач, во смисла на овој закон не се сметаат граѓаните или домаќинствата. Да се дополни со цел да биде сеопфатен. Законот треба да ја регулира проблематиката и на ниво на краен корисник и краен корисник на возило (и пловен објект) како сопственик и создавач на отпад од текстил, гуми масла и возила и пловни објекти (физички и правни лица). 1. Производителите и увозниците (кои треба да се воведат во овој закон) може да престанат да постојат, а крајните корисници сносат одговорност за справување со отпадот, особено кога се работи за возила и пловни објекти. 2. Крајниот корисник и крајниот корисник на возило (и пловен објект) неретко се јавува како директен увозник на возила и пловни објекти и следствено треба да сноси одговорност за справување со отпадот од употребата и разходувањето на истите.	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Дефиницијата е целосно усогласена и преземена од ЕУ законодавството и претставуваат воспоставени правни стандарди. Истото е подетално уредено во Законот за управување со отпадот кој има супсидијарна примена на овој закон, а може да биде подетално погледнато и во кореспондентната табела за предметната директива.
Член 33 Преземање и предавање на отпадни возила од крајни корисници Став 2,3 и 4 (2) Предавањето на отпадното возило е бесплатно, дури и кога возилото нема никакава или има негативна пазарна вредност. (3) Трошоците од став (2) од овој	Предлогот не се прифаќа. Образложение: Пловните објекти не влегуваат во делокругот на овој закон бидејќи не се уредени во ЕУ законодавството од областа на отпадот и истите не се предмет на транспозиција на овој закон. Како што е наведено во самата забелешка „пловните објекти не треба да

член во целост или делумно ги покрива производителот. (4) По исключок од став (3) на овој член, превземањето на и отпадното возило ќе биде наплатено ако отпадното возило: -не ги содржи битните делови на возилото, особено погонскиот механизам и шасијата; -катализаторот и електронските делови за управување со функциите на возилото, или -содржи друг вид отпад освен составните делови и материјали на возилото. Да се дополни со додавање на пловни објекти. Во нацрт законот направен е превид и се занемарени пловните објекти. Со оглед дека се работи за специфичен тип, сметаме дека потребно е да бидат третирани како засебна категорија. Предлагаме дополнување на законот со тоа што ќе се воведе соодветна регулатива во пловниот сообраќај како и третманот на отпадот од истиот. Конкретно, во Охридското Езеро односно во Студенчишкиот канал, за безмалку две години се случија две хаварии со расходувани пловни објекти. Во каналот има уште такви пловила кои се вон употреба, некои се распаѓаат, а згора на тоа, проблемот со застарени и еколошки несоодветни пловни објекти претставува дополнително оптеретување за животната средина во тој исклучително вреден екосистем. Манипулацијата со моторните масла и гориво неретко води до директно излевање во водите на езерото или се депонира непосредно до брегот. Очигледно е дека овој дел од секторот е регулиран несоодветно и законите за управување со отпадот тој проблем треба конкретно да го адресираат. Сметаме дека пловните објекти не треба да влезат во	влезат во категоријата возила од причина што не сите одредби кои се однесуваат на возилата се соодветни за пловните објекти, кои пак имаат свои специфичности“ и треба да биде предмет на разгледување во посебен правен пропис. Дополнително, рамковниот закон за отпад генерално го уредува постапувањето со предмети кои стануваат отпад и начинот на постапување со истите.

категоријата возила од причина што не сите одредби кои се однесуваат на возилата се соодветни за пловните објекти, кои пак имаат свои специфичности.	