

МЕДИА МОНИТОРИНГ

28 НОЕМВРИ 2025 г.



Българска
Асоциация по
Рециклиране

Член на:



Bureau of
International Recycling



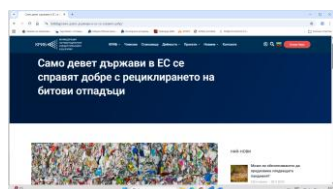
БЪЛГАРСКА
СТОПАНСКА
КАМАРА
Съюз на Българския бизнес



Източник: КРИБ

Заглавие: Само девет държави в ЕС се справят добре с рециклирането на битови отпадъци

Линк: <https://krib.bg/%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%BE-%D0%B4%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%82-%D0%B4%D1%8A%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%B8-%D0%B2-%D0%B5%D1%81-%D1%81%D0%B5-%D1%81%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D1%8F%D1%82-%D0%B4%D0%BE%D0%B1%D1%80/>



Текст: Само малка част от страните от Европейския съюз са на път да постигнат целите на блока за рециклиране на битови отпадъци, включително повторна употреба и рециклиране на отпадъци от опаковки като пластмаси, метали и хартия, според доклад, публикуван от Европейската сметна палата (ЕСП).

Австрия, Белгия, Чехия, Дания, Германия, Италия, Люксембург, Нидерландия и Словения са водещи в надпреварата за рециклиране, като всички са готови да постигнат целта за намаляване с 55% на битовите отпадъци и целта от 65% на

отпадъците от опаковки до 2025 г., както е посочено в законодателството на ЕС, предава Евронюз.

Въпреки че правилата на ЕС за отпадъците са в сила през последните 50 години, лошото наблюдение и прилагане остават предизвикателство в целия блок, като битовите, офисните и магазинните отпадъци все още представляват 27% от общото количество генерирани отпадъци в блока. Много страни все още използват депа за изгаряне на отпадъците си.

Освен това, няколко проекта за управление на отпадъците, съфинансирани от ЕС, са се сблъскали със забавяне на изпълнението и превишаване на разходите, заявиха одиторите на ЕС, отбелязвайки, че в одитираните държави членки – Гърция, Полша, Португалия и Румъния – напредъкът към ефективно управление на битовите отпадъци е бавен.

Сред пречките са недостатъчното публично финансиране, невъзможността за пълно прилагане на схеми за депозитно връщане, увеличаването на данъка върху депонирането и прилагането на тарифа за отпадъци, базирана на обема или теглото на генерираните отпадъци.

Според ЕСП, битовите отпадъци се класифицират по различни видове материали. Въз основа на данни, събрани от одитори на ЕС, биоотпадъците, като биоразградимите градински и паркови отпадъци, както и хартията или картонът, са представлявали повече от половината (55%) от общите битови отпадъци през 2022 г. Пластмасата е представлявала 10%, а дървесината – 8%.

Проблемът с рециклирането

Одиторите на ЕС също така изразиха загриженост относно трудностите, пред които са изправени рециклиращите индустрии в някои страни от блока, поради липсата на търсене на рециклирани продукти, особено пластмаси.

„Кръговата икономика е ключов фактор за постигане на целите на ЕС за устойчиво развитие. За да постигне тези цели, ЕС трябва да създаде необходимите условия за жизнеспособна рециклираща индустрия“, каза Стеф Блок, член на ЕСП, отговорен за одита, добавяйки, че без ефективна рециклираща индустрия и пазар, целите за рециклиране са изложени на риск.

Европейските производители на пластмаси за рециклиране в ЕС вече предупредиха, че тяхната индустрия е изправена пред криза поради скок в оперативните разходи, причинен от високите цени на енергията. Те се оплакват от евтиния, непроверен внос на новопроизведени и рециклирани пластмаси, наред с липсата на търсене на произведени в ЕС доставки на същите материали.

Предишен доклад на Европейската агенция по околна среда подкрепи опасенията на ЕСП, отбелязвайки, че веригите за създаване на стойност за пластмасите са неустойчиви, генерират емисии и увеличават отпадъците и замърсяването. Решението, според тях, изисква пълен преход към кръгова, устойчива система за пластмаси.

В Румъния и Полша операторите на преработка на отпадъци съобщават за недостиг на съоръжения за рециклиране, които изкупуват рециклирани материали. Това ниско търсене води до ниски цени и означава, че рециклируемите материали трябва да се транспортират на по-големи

разстояния, генерирайки емисии, свързани с транспорта. ЕСП посочи един пример за оператор на съоръжение, който е продавал стъкло на съоръжение на 590 км, докато друг е продавал хартия на съоръжение на над 570 км и алуминий на завод на над 910 км.

Комисията ще засили мониторинга

Одиторите на ЕС също така посочиха липсата на практики за мониторинг, отбелязвайки, че повече от 10 години Европейската комисия не е провеждала никакви посещения на място за съответствие в държавите членки – дори когато това помага на страните от блока в усилията им за прилагане.

Те също така отбелязаха, че изпълнителният орган на ЕС е много закъснял със започването на процедури за нарушение срещу страни от ЕС, които не са изпълнили целите си за рециклиране за 2008 г., като е предприел действия едва през юли 2024 г.

„Тъй като държавите членки са длъжни да докладват данни 18 месеца след референтната година (юли 2022 г. за данните за 2020 г.), на Комисията ѝ бяха необходими две години, за да започне тези производства срещу 17 държави членки“, се казва в доклада на ЕСП.

ЕС обаче е приел мерки съгласно най-новото си законодателство за отпадъците от опаковки, за да насърчи гражданите и предприятията да използват повторно и да рециклират.

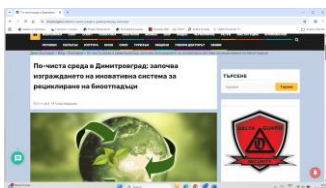
Схемата за връщане на депозити ще бъде задължителна от януари 2029 г. за определени формати опаковки, а схемите за разширена отговорност на производителя са задължителни за всички опаковки от януари 2025 г.

Европейската комисия ще обяви Закон за кръговата икономика през 2026 г., възможност за изпълнителната власт на ЕС да предостави бизнес аргументи на рециклиращите компании.

Източник: [Plovdiv24.bg](https://plovdiv24.bg)

Заглавие: По-чиста среда в Димитровград: започва изграждането на иновативна система за рециклиране на биоотпадъци

Линк: <https://dnesbulgaria.com/%D0%BF%D0%BE-%D1%87%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0-%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%B0-%D0%B2-%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4-%D0%B7%D0%B0%D0%BF%D0%BE%D1%87%D0%B2%D0%B0/>



Текст: Община Димитровград започна реализацията на нов проект, насочен към подобряване на екологичната обстановка в града и опазване на околната среда. С цел намаляване на количеството биоразградими битови отпадъци, властите

ще изградят модерна система за разделно събиране и рециклиране на биоотпадъци, като по този начин ще се увеличи тяхното оползотворяване чрез рециклиране и производство на компост.

Общата стойност на проекта надхвърля 5,3 милиона лева, като значителна част от сумата – 3,46 милиона лева – е осигурена като безвъзмездна финансова помощ от програмата „Околна среда“ 2021-2027 г. (ПОС). Това е важна стъпка към постигането на по-зелена и устойчива община, като инвестициите ще бъдат насочени към изграждането на специализирана компостираща инсталация на територията на града.

Основните дейности по проекта включват:

- Изграждане на съоръжения за разделно събиране на биоразградими отпадъци в населените места на общината;
- Осигуряване на съдове за разделно събиране при източника на отпадъците;
- Транспортна техника и инфраструктура за събиране и пренасяне на отпадъците;
- Построяване на компостираща инсталация, която ще обработва разделно събрания биоотпадък.

Очаква се около 4 300 тона отпадъци на година да бъдат събирани разделно и рециклирани, което ще доведе до значително намаляване на отпадъците, депонирани за изхвърляне.

Внедряването на тази система ще донесе множество ползи за общината и нейните жители. Сред тях са:

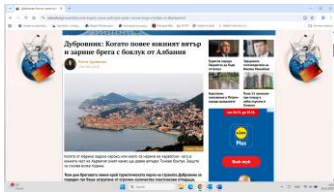
- По-чиста околна среда и намаляване на вредните емисии;
- Подобро качество на въздуха и по-здравословна среда за живеене;
- Възможност за използване на произведения компост в селското стопанство и озеленяване, като ресурс за икономически ползи;
- Устойчиво управление на отпадъците и подкрепа за кръгова икономика.

Проектът е част от процедурата „Мерки за изграждане, разширяване и/или надграждане на общински/регионални системи за разделно събиране и рециклиране на биоразградими отпадъци“ към приоритет „Отпадъци“ на програма „Околна среда“ 2021-2027 г. Реализацията е планирана за срок от 30 месеца, като ще осигури устойчиви екологични решения за бъдещето на Димитровград.

Източник: [Webcafe.bg](https://webcafe.bg)

Заглавие: Дубровник: Когато повече южният вятър и зарине брега с боклук от Албания

Линк: <https://webcafe.bg/svyat/dubrovnik-kogato-povee-yuzhniyat-vyatar-i-zarine-brega-s-bokluk-ot-albaniya.html>



Текст: Когато от Африка задуха сирокко, или както се нарича на хърватски - юго, в южната част на Хърватия знаят какво ще доведе вятърът. Тонове боклук. Защото се случва всяка година.

Тези дни бреговата линия край туристическата перла на страната Дубровник за пореден път беше затрупана от огромни количества пластмасови отпадъци, дървесина и дори медицински отпадъци и животни, точно в района на Стария град и най-известния плаж Бане.

Както и в предишни години властите смятат, че боклукът идва от Албания, чийто бряг е на около 300 км.

Освен в популярния град, подобен проблем има и във всички останали заливи в южната част на страната.

Разчистването на боклука ще отнеме дни и за него са мобилизирани и работници от пристанището на Стария град и компании за рециклиране, които да отделят пластмасата за повторна употреба.

И след акцията обаче проблемът ще остане, защото бурите и теченията, причинени от силния южен вятър, ще продължат да носят тонове отпадъци.

За разчитаща на туризма страна като Хърватия това е сериозен пречка и властите от години търсят решение.

"Министерството на външните работи води активни разговори с албанската страна от дълго време, защото знаем откъде идва боклукът. Знаем точните места, от които морето извлича тези отпадъци", казва кметът на Дубровник Мато Франкович, цитиран от хърватската обществена телевизия HRT.

Той допълва, че се надява министерството да успее, включително по отношение на финансовата помощ за албанската страна, за се спре боклукът от източника.

Например през 2018 г. Хърватия обяви, че финансира проект за намаляване на замърсяването на морето на Албания в опит да опази чистотата на собствените си плажове и туризма си.

Изхвърляйки отпадъци в морето, Албания създава проблем за всички в Адриатическо море, и той може да бъде решен само с трансгранично сътрудничество, коментира пък областният управител на района Дубровник - Неретва Блаж Пецо.

По негова информация се планира и сателитно наблюдение на морето, така че да може да се прихваща боклукът докато е още в открити води.

Замърсяването възниква най-сериозно през есента и зимата, когато южният вятър е най-силен, и е проблем от десетилетия години не само за Хърватия, но и за

Италия и Черна гора. И макар че на места като Дубровник се мобилизират всички налични служби, които разчистват за дни, част от отпадъците потъват и остават на дъното на морето.

В самата Албания замърсяването също е изключително сериозно. Боклукът, който стига до Хърватия, се пренася до брега и морето от реките. Реките пък са превърнати в канали, които събират по течението си отпадъци, които идват от населените места.

Страната продължава да няма адекватна система за управление на отпадъците.

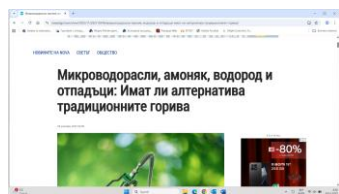
Данните от националната статистика, цитирани от "Дойче Веле", сочат, че около 77 на сто от градските отпадъци в страната отиват на сметища, под 20 на сто се рециклират, а останалите или се изгарят, или изобщо не се събират.

"Много реки са се превърнали в транспортни системи за боклук", обяснява Дениса Каса, основател на гражданска инициатива, която се занимава с почистване на реките. "В някои села изобщо няма кофи за смет или събиране на боклука и хората изхвърлят отпадъците директно в реката или на брега", казва тя.

Източник: Нова

Заглавие: Микроводорасли, амоняк, водород и отпадъци: Имат ли алтернатива традиционните горива

Линк:<https://nova.bg/news/view/2025/11/28/518346/%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BB%D0%B8-%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D1%8F%D0%BA-%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4-%D0%B8-%D0%BE%D1%82%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D1%8A%D1%86%D0%B8-%D0%B8%D0%BC%D0%B0%D1%82-%D0%BB%D0%B8-%D0%B0%D0%BB%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%B0-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B2%D0%B0/>



Текст: Зависимостта ни от петрола е голямо предизвикателство за околната среда и икономиката

Зависимостта ни от петрола е голямо предизвикателство за околната среда и икономиката. В отговор на това учените и инженери търсят устойчиви алтернативи, които да заменят бензина и дизела. От добре познатите биодизел и етанол до по-екзотични решения като водород, амоняк и горива от микроводорасли — светът на алтернативните горива става все по-разнообразен и обещаващ.

Биогорива: От кухнята до двигателя

Биодизелът, произведен от растителни масла, животински мазнини или отпадъчно олио, е едно от най-достъпните алтернативни горива за МПС. Той гори по-чисто от дизела и може да се използва в съществуващи дизелови автомобили. Алкохолните горива като етанол и метанол също са популярни. Те имат високо октаново число, горят чисто и могат да се произвеждат от захари или отпадъци. Второ поколение биоетанол, произведен от целулоза и отпадъци, предлага още по-устойчива алтернатива, макар и с по-сложен производствен процес.

Газови и синтетични решения

Биометанът и синтетичният метан (SNG) представляват интересни газови горива, които могат да задвижват автомобили на CNG. Те използват отпадъци или химически произведен водород и CO₂, като предлагат възможност за намаляване на въглеродните емисии. Синтетичните течни горива (e-fuels) също са обещаващи, защото са съвместими със съществуващите двигатели и инфраструктура, но производството им е скъпо и енергоемко.

Електричество и водород - чистата енергия на бъдещето

Електрическите автомобили се налагат бързо поради високата си ефективност, ниската поддръжка и нулевите локални емисии. Водородът като гориво на бъдещето обещава почти нулеви въглеродни емисии при горивните клетки и голям пробег, но съхранението и инфраструктурата остават предизвикателство.

Експериментални и нишови горива

В допълнение към добре познатите алтернативи съществуват и по-малко известни, експериментални горива, които се тестват за бъдещето на транспорта. Това включва горива от микроводорасли, пиролизни течности, алкилати, водородирани растителни масла (HVO), амоняк за тежък транспорт и второ поколение биоетаноли. Те все още не се използват масово, но имат потенциал да променят енергийния пейзаж на автомобилите.

Кое гориво е най-подходящо за МПС?

За ежедневни леки автомобили електричеството остава водещото решение, докато биодизелът и етанолът са идеални за съществуващи дизелови и бензинови МПС. Биометанът е подходящ за флотилен транспорт и градски автобуси. Водородът, амонякът и синтетичните горива все още се разглеждат като гориво за бъдещи автомобили и тежък транспорт, а нишовите и експерименталните горива са все още в лабораториите или пилотните проекти.

Основни алтернативни горива:

1) Биодизел (от олио и мазнини)

Биодизелът е гориво, произведено от растителни масла (като слънчогледово, рапично или соево), животински мазнини или употребявано олио от готвене. Той се произвежда чрез химичен процес, наречен трансестерификация, при който маслата реагират с алкохол (обикновено метанол), за да се получи гориво, подобно по свойства на дизела. Биодизелът може да се използва в стандартни

дизелови двигатели, често дори без модификации, или в смес с дизел. Това го прави едно от най-достъпните и практични алтернативни горива. Биодизелът гори по-чисто, отделя по-малко серни и въглеродни отлагания и може да бъде произведен от отпадъчни материали — огромен плюс за околната среда. Основните му недостатъци са по-високият вискозитет и рискът от сгъстяване при ниски температури.

2) Алкохолни горива (етанол и метанол)

Алкохолите са едни от най-старите алтернативни горива. Етанолът се произвежда чрез ферментация на захари от култури като царевица, захарна тръстика и пшеница. Той се смесва с бензин в различни пропорции — най-разпространени са E10 (10% етанол), E85 и дори чист етанол за двигатели, пригодени за него. Етанолът има високо октаново число, гори по-чисто от бензина и може значително да намали вредните емисии.

Метанолът, макар и по-малко използван за лични автомобили, е традиционно гориво в моторните спортове заради стабилността си и чистото горене. Недостатък и на двата алкохола е по-ниската енергийна плътност, което означава по-висок разход спрямо бензина. Все пак те остават едни от най-интересните, лесни за производство и екологични алтернативи.

3) Водород

Водородът се смята за едно от най-перспективните горива на бъдещето. Той може да се използва както в горивни клетки, които произвеждат електричество чрез химична реакция, така и в модифицирани двигатели с вътрешно горене, където се изгаря директно. Най-голямото му предимство е, че при използването му като гориво крайният отпадък е чиста вода, без никакви въглеродни емисии. Проблемите се крият в съхранението и транспорта — водородът е много лек, трябва да се компресираща до високи налягания или да се охлажда до много ниски температури. Производството му също може да бъде замърсяващо, ако се прави чрез парова реформинг на природен газ, но „зелен водород“ от електролиза с възобновяема енергия се развива бързо.

4) Електричество (батерийни електромобили)

Електричеството не е традиционно гориво, но представлява една от най-успешните алтернативи на петрола в транспорта. То се съхранява в батерии и задвижва електромотори с висока ефективност — често над 90%, значително по-висока от тази на бензиновите двигатели. Електромобилите не отделят вредни газове при движение, а поддръжката на двигателите е минимална, тъй като нямат сложни механични системи. Най-големите предизвикателства са свързани с производството на батериите, нуждата от инфраструктура за зареждане и времето за зареждане. Въпреки това те са една от най-бързо разрастващите се алтернативи на петрола в световен мащаб.

5) Биогаз (биометан от отпадъци)

Биогазът представлява смес от метан и въглероден диоксид, който се получава при анаеробно разграждане на органични отпадъци — хранителни, животински, селскостопански или битови. След пречистване биогазът се превръща в биометан, който може да се използва като CNG (компресиран природен газ) в автомобили, камиони и автобуси. Това гориво е считано за особено екологично,

тъй като използва отпадъци, които иначе биха генерирали метан в атмосферата — много силен парников газ. Биометанът допълва добре кръговата икономика и все повече държави инвестират в неговото производство.

Освен добре познатите алтернативни горива като биодизел, етанол и водород, съществуват и по-малко известни, експериментални или нишови горива, които също могат да заместят петрола. Ето някои интересни примери:

1) Биобутан и биопропан

Това са газообразни въглеводороди, получени от органични отпадъци или биомаса чрез термохимични процеси. Те могат да заменят LPG (пропан-бутан) в автомобили и отопление. Плюсовете им са високата енергийна плътност и възобновяемия произход, а минусът е сложното и скъпо производство.

2) Алкилати (синтетични течни горива)

Алкилатите се произвеждат чрез химическа обработка на растителни масла или отпадъчни продукти, като резултатът е гориво, близко по свойства до бензина или дизела. Те горят чисто, без катрани и сажди, но цената им е висока и масовото им производство е ограничено.

3) Пиролизни горива (течно гориво от отпадъци)

Черната течност от пиролиза на дървесина, пластмаси или селскостопански отпадъци може да се използва като гориво за двигатели с вътрешно горене. Това е интересен начин за превръщане на отпадъци в енергия, но съдържанието на примеси изисква пречистване и подходящи двигатели.

4) Водородирани растителни масла (HVO – Hydrotreated Vegetable Oil)

Подобно на биодизела, HVO се получава чрез обработка на растителни масла с водород. Получава се гориво, което е почти идентично с дизела и може да се използва без модификация на двигателя. Плюсът е много чистото горене и съвместимостта с настоящите МПС, минусът е високата цена на производство.

5) Метан от синтез (SNG – Synthetic Natural Gas)

Синтетичният метан се произвежда чрез комбинация на водород с CO_2 (подобно на синтетичните течни горива). Може да се използва за коли на CNG и за отопление. Предимство е въглеродният неутралитет при правилно производство, но ефективността на процеса и цената са проблем.

6) Микроводорасли (algae fuel)

Горивата от водорасли се произвеждат чрез извличане на масла от микроводорасли, които могат да се преработят в дизел или биогорива. Те имат потенциала да бъдат много по-устойчиви, тъй като не конкурират земеделските култури за храна и могат да растат на солена вода. Основният минус е засега сложното и скъпо производство.

7) Амониак и органични азотсъдържащи горива

Освен амоняка като гориво за кораби, се експериментира и с органични азотсъдържащи течни горива, които могат да се използват за специфични двигатели или индустриални приложения. Те са потенциално безвъглеродни, но токсичността и отделянето на NOx са проблеми.

8) Алтернативни биоетаноли (от целулоза, глицерол, отпадъци)

Вместо да се произвежда етанол от царевица, се разработва етанол от дървесина, слама или отпадъчни материали. Тези „второ поколение“ етаноли са по-устойчиви, но изискват специални ферментационни и химични процеси, които са по-скъпи и сложни.