



Столична община

Входящ №
СОА19-ГР94-5980

Регистриран на 11.12.2019

За проверка: <https://sofia.bg/registry-report>



ДО

СТОЛИЧНА ОБЩИНА
СТОЛИЧЕН ОБЩНСКИ СЪВЕТ
Г-жа Йорданка Фандъкова – кмет на СО
Гл. юрк. Албена Йосифова

На вниманието на г-н Дончо Барбалов

ОТ

СВЕТОСЛАВ ДИМИТРОВ, тел. за връзка
, адрес за кореспонденция:
гр.София 1612, ж.к. ул.
, бл. , вх.), ап.

Относно: Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет

**УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩНСКИ СЪВЕТНИЦИ,
УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КМЕТ,**

Адресирам до Вас настоящото становище, като Ви моля да се запознаете със същото, както и информацията изложена в него да бъде взета предвид в рамките на общественото обсъждане във връзка със заявения проект за изменение и допълнение на **Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет** (*приета с Решение №83 по Протокол №7/28.02.2008 г. и разгласена на 7.03.2008 г., поправка на чл. 41, ал. 1 с Решение №113 от 6.03.2008 г.; разгласена на 7.03.2008г., (изм. и доп. с Решение №828 по Протокол №28 от 18.12.2008г., Решение №32 по Протокол №30 от 29.01.2009 г., Решение №766 по Протокол №54 от 17.12.2009 г., Решение №3 по Протокол №81 от 13.01.2011 г., Решение №65 по Протокол №5 от 22.12.2011 г., Решение №700 по Протокол №54 от 19.12.2013 г., Решение №132 по Протокол №78 от 12.03.2015г., доп. - Решение №674 по Протокол №23 от 29.09.2016 г., изм. и доп. - Решение №859 по Протокол №67 от 20.12.2018 г., в сила от 1.01.2019 г.*)

По отношение на т.2 от проекта:

Разглеждането на „Евро“ категорията на автомобила, мощността на агрегата му и възрастта му като единствени фактори при образуването на данъчната ставка са на първо място лишени от логика и на следващо място – несправедливи спрямо гражданите.

В нито една точка не се споменава, нито са предвидени облекчения за автомобилите, които са произведени и/или са оборудвани допълнително със системи за работа с втечен нефтен газ (LPG) или компресиран природен газ (CNG), по-разпространени като „газови уредби“ или са от типа хибридни автомобили, задвижвани от електричество и двигател с вътрешно горене.

Налице са достатъчно по обем и достоверност технически изследвания, които доказват по несъмнен начин, че при работа с втечен нефтен газ (LPG) или компресиран природен газ

(CNG), двигателите с вътрешно горене отделят значително по-малко количество вредни емисии, чието съдържание е далеч по-слабо токсично от емисиите, отделяни от дизеловите и бензиновите автомобили без такива системи.

На следващо място, хибридните автомобили, задвижвани от електричество и двигател с вътрешно горене използват значително по-малко гориво, което несъмнено рефлектира и на количеството отработени газове в следствие на употребата на този тип автомобили.

Воден от горното, считам, че е справедливо и правилно дължимият размер на данъка за автомобилите, задвижвани с втечен нефтен газ (LPG) или компресиран природен газ (CNG), както и хибридните автомобили, да бъде редуциран поне наполовина.

Въпреки това, с цел постигане на яснота и прозрачност, при разглеждане на предложената формула, следва да бъдат изяснени значенията на някои термини.

На първо място следва точно и ясно да се обясни какво представлява „Евро“ категорията, като следва да се разгледа произхода на това понятие и причините за неговата поява.

През 1970 г. за пръв път вредните емисии са нормирани с директива 70/220/ЕЕС за леки автомобили и 88/77/ЕС за товарни автомобили и автобуси. Постепенно изискванията се променят и повишават, като с това се цели постигане на все по-ниски нива на отработените газове от двигателите с вътрешно горене.

През 1992 г. с директива 91/441/ЕЕС е въведен първият стандарт „Euro 1“ за леки автомобили.

С цел по-голяма прегледност към настоящото становище, прилагам таблица, от която стават ясни конкретните изисквания, на които следва да отговаря даден автомобил с двигател с вътрешно горене, работещ с дизелово гориво или бензин, за да бъде категоризиран с определен „Евро“ стандарт.

Емисии изгорели газове за леки (пътнически) МПС (категория М)1, g/km

Стандарт	Дата	CO	THC	NMHC	NOx	HC+NOx	PM	P [# /km]
Дизел								
Euro 1*	1 юли 1992	2.72 (3.16)	-	-	-	0.97 (1.13)	0.14 (0.18)	-
Euro 2	1 януари 1996	1.0	-	-	-	0.7	0.08	-
Euro 3	1 януари 2000	0.64	-	-	0.50	0.56	0.05	-
Euro 4	1 януари 2005	0.50	-	-	0.25	0.30	0.025	-
Euro 5a	1 септември 2009	0.50	-	-	0.180	0.230	0.005	-
Euro 5b	1 септември 2011	0.50	-	-	0.180	0.230	0.005	6.10 ¹¹
Euro 6	1 септември 2014	0.50	-	-	0.080	0.170	0.005	6.10 ¹¹

Бензин								
Euro 1*	1 юли 1992	2.72 (3.16)	-	-	-	0.97 (1.13)	-	-
Euro 2	1 януари 1996	2.2	-	-	-	0.5	-	-
Euro 3	1 януари 2000	2.3	0.20	-	0.15	-	-	-
Euro 4	1 януари 2005	1.0	0.10	-	0.08	-	-	-
Euro 5	1 септември 2009	1.0	0.10	0.068	0.060	-	0.005**	-
Euro 6	1 септември 2014	1.0	0.10	0.068	0.060	-	0.005**	6.10 ¹¹ ***

¹ Преди Euro 5 пътническите автомобили > 2500 кг бяха одобрени като декотоварни превозни средства N1-I.

* Стойността в скоби показва съответствие с производствените лимити.

** Важи само за двигатели с директно впръскване.

*** 6.10¹²/km през първите три години от влизане на Euro 6 в сила.

С цел постигане на справедлив размер на налозите, следва да се има предвид, че горните норми са актуални към деня на пускане в експлоатация на превозното средство, а не към деня на облагането му с данък, без значение дали се касае за една или двадесет години от датата на производство на машината.

Следва да се обърне внимание и на разликите в стойностите за бензиновите и дизелови агрегати, като при формиране на стойността на дължимия данък МПС е справедливо да се взема предвид нивата на замърсяване, в зависимост от типа гориво, което използва съответния автомобил. Видно от съдържанието на таблицата, двигателите, използващи дизелово гориво, отделят по-голямо количество вредни емисии и сажди.

Не на последно място, както вероятно знаете, и не е тайна за обществото, както в страната, така и в световен мащаб, определени автомобилни производители доказано са манипулирали данните на съдържанието на отработените газове на произведените от тях автомобили, с цел постигане на изискуемите норми за съответния Евро стандарт.

Въпреки това, горното не е намерило отражение в проекта за изменение, чието приемане се обсъжда.

На следващо място, въпреки наличието на Евро стандарт на много автомобили, същият не е вписан в удостоверение за регистрация поради пропуск от страна на служителите на Отдел Пътна Полиция не само в София, а в цялата страна.

Информацията за Евро стандарт до много скоро не се вписваше, тъй като тя нямаше пряко отношение към регистрацията на автомобилите, макар в документите на всеки автомобил (без значение чисто нов или употребяван – внос) да се съдържа такава информация.

Това обстоятелство също Ви е известно, като по никакъв начин не е потърсен изход от проблема. (Преиздаването на удостоверенията за регистрация е свързано с разходи, както за издаване на удостоверения от официални вносители / представители на съответен производител, така и за преиздаване на удостоверения за регистрация на МПС. Тези разходи следва ли да останат в тежест на собствениците и следва ли последните да ги сторят за да бъдат обложени по справедлив дори в предложения вариант на формулата налог? Следва ли

тези разходи, за които е причина чуждо бездействие, да бъдат поети от собствениците на автомобилите, които са пряко потърпевши от бездействието на служителите на МВР?)

Възможен изход от този проблем е автомобилите, които са произведени по време на действие на определена „Евро“ категория и са вече регистрирани в страната, но нямат вписан „Евро“ стандарт на отработените газове, да бъдат облагани съгласно стандарта, действал по времето, в което е произведен всеки от тези автомобили.

Втори възможен изход, макар и доста по-трудоемък е, да бъде служебно попълнена базата данни на Отдел Пътна Полиция, като данните бъдат изпратени по служебен ред до органите на Дирекция Общински приходи при Столична община.

Това би могло да доведе до разрешаване на проблема на ниво цялата страна, а не само в гр.София.

Въпреки горното, следва да се има предвид и факта, че от момента на производство във времето на експлоатация на автомобила настъпва износване, което рефлектира и на количеството вредни емисии, които отделя двигателят с вътрешно горене при работата си.

Степента на износване се влияе както от стила на шофиране, така и от качеството и редовността на поддръжката на автомобила.

В този смисъл – два еднакви автомобила, произведени в едно и също време с един и същ двигател отделят различни по стойност вредни емисии. Единият, който се управлява агресивно и не се поддържа редовно е с категорично по-голямо количество вредни емисии от същият автомобил, който се поддържа изрядно и се управлява разумно.

Възможното и разумното решение на този проблем е установяването на строги мерки в пунктовете, осъществяващи контрол на автомобилния парк чрез годишните технически прегледи, за които от страна на Министерство на транспорта се очаква проект в близките дни до края на 2019 година.

По този начин информацията за действителните стойности на отработените газове, които всеки регистриран автомобил отделя ще е актуална и ще се актуализира постоянно, като по така данъчното облагане ще е действително и съразмерно на замърсяването.

В този смисъл ще бъдат санкционирани с по-голям размер на налога и всички собственици, които са премахнали системите за пречистване на отработените газове (*катализатори, филтри за твърди частици и системи на рецикулация на отработените газове*), или са извършили доработки по автомобилите си с цел повишаване на мощността им.

Освен гореизложеното, при образуване на налозите следва да бъде взет предвид и още един фактор – годишен пробег.

От години при провеждане на годишните прегледи, пунктовете осъществяващи контрол събират информация за пробега на автомобила, като по този начин става ясен годишният пробег на всяко регистрирано моторно превозно средство, което подлежи на годишен технически преглед.

В настоящата и в предложената редакция не се разглеждат хипотезите, в които два еднакви автомобила се експлоатират по различен начин – единият изминава едва няколко хиляди километра годишно, а другият изминава няколко десетки хиляди километра. В този смисъл, несъмнено употребата на автомобила влече със себе си генериране на вредни емисии в атмосферния въздух, както и износва пътищата. С оглед на което е редно събираната в хода на годишните технически прегледи информация във връзка с реализирания годишен пробег да се взема предвид, като се създаде формула, която да включва в себе си и изминатия пробег, при формиране размера на дължимия данък. По този начин гражданите ще бъдат стимулирани допълнително да използват по-умерено и по-разумно автомобилите си.

В допълнение, следва да се посочи, че в град София са регистрирани повечето от лизинговите къщи, както и официалните вносители на автомобили, които продават по-голямата част от новите автомобили на изплащане.

В тези случаи, продаваните на изплащане автомобили се регистрират в град София, като в последствие се използват в цялата страна.

И обратно – голям брой автомобили, регистрирани в рамките на страната се движат в района на Столична община, без да заплащат данък затова в полза на Столична община, като по този начин едновременно замърсяват околната среда в София и износват общинската пътна инфраструктура.

В този смисъл, облагането с данъци следва да е за автомобилите, които реално се експлоатират в рамките на Столична община, като за лизинговите автомобили, които се ползват извън територията на Столична община, облагането да се осъществява по адрес на ползвателя, а за автомобилите, регистрирани в рамките на други областни градове, които се движат на територията на Столична община да се заплаща отделна такса от собственика и/или ползвателя.

**Уважаеми дами и господа общински съветници,
Уважаема госпожо Кмет,**

Изложеното в настоящото становище би могло да се внедри в системата за образуване на данъци за МПС, като по този начин се постигне реално, справедливо, действително и пълно облагане на автомобилите съобразно тяхното действително състояние, екологични показатели и степен на интензитет на експлоатацията, а не спрямо състояние и показатели на хартия.

По този начин всички жители и работещи в Столицата хора ще бъдат пряко стимулирани да приведат в изправност автомобилите си, да поддържат състоянието им по-добро, както и да използват личните си автомобили за транспорт в града разумно и умерено, давайки път на алтернативни транспортни средства, в случаите когато това е възможно.

Източници:

- 1.<https://www.transportpolicy.net/standard/eu-light-duty-emissions/?title=eu:light-duty:emissions> (на английски)
- 2.<https://theicct.org/publications/eu-co2-standards-passenger-cars-and-light-commercial-vehicles> (на английски)
- 3.<https://www.dieselnet.com/standards/eu/ld.php>
- 4.https://ec.europa.eu/info/index_en **Transport & Environment – Emissions from Maritime Transport. // European Commission.** (на английски)

гр.София
11.12.2019г.

С уважение:

Светослав Димитров

