

ПРОТОКОЛ

Дата: Сряда, 11.12.2019 г.

Място: Столична община, ул. Московска
№ 33, зала № 5, ет. 5

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

Днес, 11.12.2019 г. от 18.30 часа в сградата на Столична община, ул. Московска № 33, зала № 5, ет. 5 се проведе обществено обсъждане по проект за приемане на Наредба за изменение и допълнение за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет.

Чрез съобщение на интернет страницата на Столична община, както и с обяви в два национални всекидневника – „Труд“ и „24 часа“ беше отправена покана до гражданите на София и заинтересованите страни за участие в общественото обсъждане. Публично достъпни бяха и отправените становища за срещата.

На общественото обсъждане присъстват граждани, общински съветници от различни политически групи, представители на браншови организации.

Обществено обсъждане бе водено от г-н Кирил Вълчев - модератор на срещата. Водещият обяви дневният ред и даде думата на зам.-кмета на София Дончо Барбалов да представи проекта за приемане на Наредба за изменение и допълнение за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет.

Г-н Дончо Барбалов направи своята презентация, като представи мотивите и мерките, касаещи представеният проект, както и изложи своето становище по постъпилите мнения и предложения от заинтересованите лица.

След изслушването на г-н Барбалов, модераторът покани присъстващите да вземат участие в разискването на проекта.

Димитър Сестрински, гражданин от София: През 1977 г. излезе от печат книгата ми „Автомобила и околната среда.“ Ще засегна един принципен въпрос. Винаги, когато се увеличават данъци се казва колко пари влизат в общината, никъде не се казва от къде излизат. Въпросът с данъците е социален. Аз смятам, че при тази постановка засягаме бедните слоеве на населението. Принципът - който замърсява - плаща, в случая е изкривен. Емисията на замърсяване се определя от два фактора – конструкцията на автомобила, определена от производителя и от изминалите километри. Кой изминава повече километри? Този, който има автомобил, купен за 4 000 лева или този, който има за 40 000 лева.

Методи Лалов, общински съветник от Обединение „Демократична България“: Ясно е, че през данъци и през бюджет се правят политики, тоест събирането на средства е оправдано само тогава, когато е ясно за какво ще бъдат харчени и това да бъде обяснено не просто формално, а да е ясно, че отговаря на действителността. По отношение на данъка за автомобилите, липсва какъвто и да е анализ колко от ползвателите на такива автомобили ще бъдат свалени от тях с повишаването на данъка, за да се получи екологичен ефект. Защото това, че който замърсява – плаща, само по себе си не означава, че той трябва да продължи да замърсява като плаща просто повече, тъй

като тогава няма да имаме екологичния ефект, който ни се представя, че е целен. От името на „Демократична България“, а и от свое име мога да кажа, че вдигането на данъци към настоящия момент трябва да бъде последната мярка, свързана с постигане на екологични ефекти. Тази мярка представена сама по себе си, без съвкупност с останали мерки, които да действат сега, а не да ни се представят в бъдеще, че ще бъдат приложени, е неоправдана. В публичното пространство беше представен екологичният ефект като обосновка за изменение на Наредбата, като по отношение на възмездното придобиване на имоти, това няма нищо общо, това се премълча публично и трябва да е ясно. Възмездното придобиване на имоти и повишаване на данъка от 2,5 на 3,0 % няма никакъв екологичен ефект, очевидно става въпрос само за фискален ефект, какъвто обаче е неоправдан към настоящия момент. Неоправдано е да се искат данъци, когато не могат да се покаже прозрачност. Показа ни се една графика, че Софийският бюджет е 1 милиард и 700 мил. лева, от които седемстотин и няколко милиона са собствени приходи. Да, не звучи значително тази цифра, но първо не разделяйте европейското и държавно финансиране от собствените приходи, тъй като и то се използва за политики на общината. На второ място, когато имате неусвоен бюджет и неосъществена реално всяка година по ред инвестиционна политика, когато имате несъбрани данъци в размер на около 300 мил. лева, да поискате от гражданите да платят още, след като не можете да изхарчите качествено и целесъобразно и това, което имаме, сега е също неоправдано. Още повече, когато това го прави администрация, която доказва – например, вижте ремонта на ул. „Граф Игнатиев“ колко некачествено се харчат нашите пари. В този смисъл да обобщя: Неоправдано е да се искат данъци към този момент, когато не могат да бъдат изхарчени прозрачно и качествено, когато не е обяснено защо се прави това докрай и когато ни се предлага мярка сама за себе си, без връзка с други мерки. Ние мислим, че екологичен ефект по отношение на автомобилите може да бъде постигнат по различен начин, като например увеличаване на зони в град София, което ще реши както проблема с паркирането, така и по отношение достъпа на МПС в градската среда. И това ще зависи от волята на гражданите, а не просто да им събирате автоматично данък, лесен за администриране. Не случайно това се спомена многократно, хората се насочват и към тези два данъка, тъй като те се извършват при сделки или при ползването на автомобила, тоест искате с минимални усилия да съберете средства, които не са решителни за политиките на общината. Това е неоправдано. Благодаря.

Малина Едрева, общински съветник от ПП ГЕРБ и СДС: Аз няма да правя политически изказвания, така както колегата ми си позволи току що, но само да направя едно уточнение: Първо, няма една мярка, която да ни накара нас да слезем от автомобилите. Това е комплекс от мерки, само че една от тях е свързана със закона и тя се приема до края на календарната година. Това за Ваше уточнение. А другите очевидно следва да бъдат приложени. Става въпрос за последователност и много ясна стратегия за това какво правим, за да стигаме наистина до норми, които са екологични за града. И второ, бих искала да обърна внимание на това, че данъкът по отношение на възмездно придобиване не е свързан с екологичните мерки. Благодаря.

Димитър Ангелов, гражданин: Вълнува ме въздухът и смятам, че този, който цапа трябва да си плаща. Смятам, че няма по-голямо богатство за една нация от нейното бъдеще, от децата. В София не може да се диша. Аз смятам, че който цапа трябва да плаща и трябва да плаща зверски. Съгласен съм с господин Сестрински. Нека да ги погледнем ония, дето искат по 2-3 лева на километър, таксиметровите шофьори, те карат най-много. Нека да се мисли глобално. През 1999 година съм бил пръв на площада. Вижте, стига с този популизъм, стига с тази политика. Ако искате да свършим работа, накажете този, който е виновен. Вината е персонална. Цапаш - плащаш си. Да се вдигат

данъците. Не може да караш БМВ седма серия и да плащаш колкото пенсионера, а тази кола, която цапа най-много трябва да плаща. Трябва да има справедливост и парите ще дойдат. Благодаря.

Светослав Димитров, гражданин: По отношение на изминатия пробег, от години при преминаване на годишен технически преглед на всички автомобили им се записват километражите.

Модераторът Кирил Вълчев към господин Димитров: Как ще знаем, че в София са изминати тези километри, за да се плати на Столична община?

Светослав Димитров: Има изградена инфраструктура от камери, които засичат автомобилите. Съответно, когато автомобилът е регистриран в провинцията той си плаща за това, че пребивава в град София и за това, че износва пътната настилка, за това че цапа тук. А автомобилът, когато е софийски, той само на това основание, изминал 500 км или 1 000 км на него ще му се таксува X данък. Дали ги е изминал в града или извън града е абсолютно ирелевантно, защото той е цапал. По отношение на газовите уредби, държа да обърна внимание: дали автомобилът е на газ, бензин или дизел, замърсяването е различно. Вредните емисии, които се отделят имат различни качества и съответно цапат по различен начин. Друг важен момент е евро стандартът. Всички знаете за безобразните скандали на автомобилните производители във връзка с дизеловите автомобили. Как се манипулират данни в световен мащаб, как автомобили, които се представят за Евро 6, всъщност отговарят на Евро 4 и Евро 3, това нещо също е несправедливо. Не е редно човек, който е оборудвал автомобила си с газова уредба, независимо дали е нов или стар с идеята да цапа по-малко или съответно да му струва по-малко, употребата на този автомобил да плаща толкова, колкото плаща един собственик на дизелов автомобил, без значение дали е с катализатор, без катализатор, дали е модифициран и т. н.

Модератор: Вие какво предлагате да направи общината?

Светослав Димитров: Смятам, че общината на този етап не е подготвена да вдига данъците. Смятам, че общината следва да се съобрази с действителното положение и с факта, че КАТ – София от съвсем скоро вписва екологичните стандарти на автомобилите.

Кристиян Христов, гражданин: Искам да отбележа, че данъчната политика върху автомобилите е нещо, което се премълчава и че всъщност общината предприе много правилна политика за намаляване и насърчаване на употребата на нови автомобили. Данъците за новите автомобили паднаха и то доста. Всеки може да го провери това нещо и другото, което е като пример: автомобил, който е от среден клас не много мощен, около 180 к. сили, 2017 г. Евро 6 стандарт - през 2017 г. данъкът на този автомобил беше в рамките на около 610 лева. С новите промени, които общината прие, данъкът на този автомобил стана 150 лева и в този момент виждаме една политика, за която не се споменава при нито едно от всички политически изказвания, екологични и т.н., но всъщност е правилния подход за хората, които имат възможност да си купят нов автомобил, за да го използват. Друго, което беше добра политика преди е обвързването на техническите прегледи с плащането на данъка. Това е политика, която абсолютно подкрепям, защото много хора в продължение на десетки години не са плащали данък МПС, а хората, които съвестно си плащахме и цапаме най-малко с най-новите автомобили, плащахме най-много и от нас се вземаше най-лесно, защото на нас ни се начисляваше с лизинга. Така че тези политики малко или много вървят в правилната

посока. И да, старите автомобили, които са с мощни двигатели, големи двигатели и са над 15-20 години цапат най-много, плащат един сравнително нисък данък, който е сравним с данъка на нисък клас нов автомобил. Това справедливо ли е? Абсолютно не е справедливо и там трябва да се увеличат още повече данъците. За най-старите, с най-нисък клас, най-мощни автомобили трябва да се увеличат още повече.

Модераторът поиска мнение и отговори от зам.-кмета Дончо Барбалов по поставените от участниците въпроси.

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Това, по което ние трябва да работим следващите години е свързано с адресната регистрация в града. Защото тези хора, които живеят с години в София и карат коли с регистрация от други населени места, те също тук не плащат имуществените данъци, а на практика ползват инфраструктурата на града, но не допринасят директно за нейното развитие. През следващите години предстои да се работи и за промяна на методиката за такса смет, която също ще бъде най-вероятно обвързана с това къде живее човек, най-малко по документи. Това е тема, върху която трябва да се работи, а знаете че има един друг въпрос, свързан с общините и приходите - споделянето на Данък общ доход. По статистически данни, от 11 милиарда лв. приход от Данък общ доход от хората, които живеят в София, общината на практика не получава нищо.

Само да акцентирам върху някои от нещата, за които господин Лалов спомена, защото те са много важни и са свързани с политиката за старите автомобили. Няма значение колко хора ще слязат от стар автомобил, но това е една от мерките, които създават икономически стимул – хората да се откажат от това, което ще стане икономически неизгодно и не положително за обществото като цяло. Защото това, което той предлага - разширение на синята и зелената зона също е стъпка в тази посока. Когато се укаже, че паркирането вече не ти е без пари, данъкът не ти е толкова малък, колкото ти е бил, ти ще се замислиш не само дали да имаш по-стар автомобил, а дали изобщо да имаш автомобил. Ние като институция, като хора които искаме да работим за развитие на екологичните политики, трябва да работим в синхрон и да прилагаме различните мерки, които да ни доведат до това, за което се говори.

Модераторът поиска от зам.-кмета Барбалов коментар и на другия въпрос, поставен от г-н Лалов - за увеличението на данъка при възмездно придобиване на имотите и за прозрачността на разходването на парите от данъците.

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Господин Лалов ще види при дискусиата за бюджета и при изпълнението в рамките на годината, че на практика ние сме изключително прозрачни. Като администрация ние не можем да похарчим един лев, без Общинският съвет да знае или да е одобрил. За това, когато представим проекта на бюджета за 2020 година, ще можем да посочим и конкретни обекти, които се вменят в тези финансови разчети, с които разполагаме от допълнителните приходи от данъка.

Модераторът Кирил Вълчев: Г-н Барбалов, отговорете на поставения от г-н Ангелов въпрос за такситата.

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Такситата са като всички други автомобили. За тях има патентен данък, който е сравнително висок.

Александър Кръстев, гражданин: За да се борим с мръсния въздух на София са нужни крути мерки. Старите дизелови автомобили, а аз карам такъв, трябва да се спрат

от движение или данъкът да се вдигне драстично. Парите да се употребят за нови автобуси на градския транспорт. Благодаря.

Модераторът към г-н Барбалов: Имате ли отговор на този въпрос?

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Ние обмисляхме дали не може да има диференцирани данъци за дизелови и бензинови автомобили. На този етап не може, но трябва да знаете, че се работи много по въвеждането на еко стикери, от които ще се вижда за всеки каква категория емисии излъчва автомобилът. Това, според мен е много положително.

Стилиян Янев, гражданин: Никой не казва какво се случва с тези, които зареждат магазините? Като се вдигнат данъците, това ще рефлектира върху всички фирми, които имат автомобили. В един средно голям хипермаркет има стотици хиляди артикули. Това са стотици снабдителни и това ще вдигне цените.

Модераторът към г-н Барбалов: Имате ли анализ на поставения въпрос?

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Нека говорим за абсолютни суми. За какво увеличение говорим? Човек, като ви слуша ще реши, че говорим за грандиозни суми, а обикновено това са по-малки автомобили до 3,5 т., за които данъкът ще се вдигне със 7-8 лева годишно, а ако е по-стар ще се вдигне със 17 лева. Така че говорим за едно минимално увеличение.

Димитър Ангелов: Само да вметна, реално когато искаш да изкараш пари, трябва да извадиш пари. Искаш да продаваш една услуга, трябва да ти е качествена услугата. Същата е историята и с такситата.

Методи Лалов, общински съветник от „ДБ“: Няма никакво съмнение, че трябва да се крути мерки, тъй като няма нищо по-важно от здравето и от живота на хората и очевидно има приоритети пред икономическия аспект. Обаче чухте, че с повишението на данъци между 8 и 17 лева няма да доведат до никакъв екологичен ефект, просто ще натоварят макар и с не толкова много.

Модераторът към г-н Лалов: Тоест вие сте да се вдигнат още повече?

Методи Лалов: Ние сме за комплекс от мерки, като последната е именно вдигането на данъците. Не чуваме с вдигането на данъците, кои са останалите мерки. Не чувам за добрия градски транспорт. Има ли го сега, заедно с данъците, а не, че ще го има вследствие. Иначе има ли съмнение, че някой иска децата му, пък и ние да не сме здрави?

Модератор: Всъщност Ювенол казва, че спорът е най-неизгодния начин да убедиш някой. Общо взето виждам конструктивни предложения, които си струва да обсъждаме.

Симеон Колев, общински съветник от ПП ГЕРБ и СДС: Имам въпрос към г-н Лалов. Бихте ли дали дефиниция на добър транспорт?

Методи Лалов: Добър транспорт е този, който не закъснява. Добър транспорт е този, чийто схеми са такива, че не го чакате и който е финансово изгоден.

Модератор: Може би ще бъде полезно, ако посочите факти.

Методи Лалов: Да Ви кажа например, трамвай номер 3 ли колко чакам?

Симеон Колев: Срещу всеки един от вашите аргументи аз изваждам същия, като ползвател на градския транспорт. Нито веднъж не съм чакал един час. Транспортът е в много по-добра форма, отколкото го описвате Вие.

Зафир Зарков, общински съветник от ПП ГЕРБ и СДС: С препоръка към г-н Лалов - нямайте толкова доверие в представителите на социалистическата партия, които днес споменаха, че градският транспорт се чака с часове. Второ, казвате, че трябва да има комплекс от мерки. То е комплекс от мерки. Преди малко и г-н Барбалов засегна дори включително това, да има реален и обективен мониторинг по време на годишните технически прегледи. Министерството на транспорта разработи и вече предстои и въвеждането на това стикиране, което ще позволи автомобилите, които силно замърсяват в дните, когато има замърсяване, да бъдат спирани, дори да не преминават през центъра. Месец април се очаква, по данни от Министерството на транспорта, да заработи тази система. Не мислете, че всичко днес започва, защото сте в Общинския съвет. Преди 7-8 години от 500 автобуса имаше само няколко с висок екологичен стандарт. Към днешна дата, благодарение на всички политики именно, които имаха за цел първо да се започне с обновяване на парка на обществения транспорт, в момента имаме близо 90% автобуси, които са с най-висок екологичен клас. Имаме метро, преди 10 години иммахме 10 км от Люлин до центъра, а в момента имаме почти завършена метро мрежа. Предстои да се пусне в следващите месеци и третата линия на метрото. Не искам и да продължавам, защото са много нещата.

Малина Едрева: Аз пак към г-н Лалов да кажа, че целта не е събиране на средства, а показване на тенденция какво предстои и какво показваме по отношение на ограничаване на ползването на личните автомобили.

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Само за трамвай номер 3 да добавя, че в момента вече е удобен.

Методи Лалов: Ако транспортът е толкова добър колкото Вие казвате, тогава той ще бъде ползван и хората няма да карат тези автомобили, на които искаме да вдигаме данъците. Ако казваме, че има други мерки, то искам да ги чуя кои са те? Зони ли се въвеждат, как се въвеждат? Казвате ми за стикери от април месец. Въведете вдигането на данъците, когато другите мерки са налични и действат. Не първата мярка да е тази, която сама по себе си е необоснована. И аз продължавам да не чувам колко хора ще свалите от автомобилите с тези 8 или 17 лева, че да не карат, автомобилите с категория Евро 3 и Евро 4, и съответно това да доведе до екологичния ефект.

Стефан Марков, общински съветник от ПП ГЕРБ и СДС: Моето обръщение е към г-н Лалов. Ние имаме комисии в СОС, в които се води дебат. Смятам, че предметът на срещата в момента е да дадем възможност на гражданите да изкажат мнение, а вече ние ще продължим дебата в Общинския съвет. Молбата ми е, да не повтаряме едно и също.

Светослав Димитров, гражданин: Темата не е градски транспорт. Какво ще се направи с автомобилите, които са с евро 4, дори евро 5, но нямат вписан в удостоверение си стандарт по евро нормите?

Модератор: Това е прагматичен въпрос.

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Системата за данък, свързан с евро стандартите вече една година се прилага. Не случайно за 2019 година ние не предложихме никакви промени в данъците, защото не бяхме получили тази информация от КАТ. Мисля, че като цяло проблемът е преодолян.

Светослав Димитров: За съжаление, имам автомобил с по-висок екологичен стандарт, който е свързан с едни разходи за издаване и удостоверение, че автомобилът е произведен в съответствие с определен евро стандарт.

Модераторът към г-н Барбалов : Това си струва да се провери. Какво да правят такива хора, които влизат в разходи, за да докажат стандарта си?

Евгени Марински, гражданин: Ваденето на удостоверение струва между 36 и 60 лева, в зависимост от марката. Минаването през каналите, факт, отнема време, новият талон е 35 лева. Говорим за екологията. Аз съм за вдигане на данъците. Въпросът ми е как ще накараме хората да слезат от автомобила си. Да ходят пеша, да карат колела, да се направи един буферен район от 1-2 км, където да може да се влиза и паркира. Имаме буферни паркинги на метрото.

Александър Кръстев, гражданин: Искам да обясня, че за проблема за мръсния въздух не само общината отговаря. Данъците са малки наистина. Ако ние сами не се осъзнаем и не почнем да водим лична война, нищо не може да ни помогне. Войната се води лично.

Елка Петрова, гражданка: За мен един от проблемите на столицата са приходящите от Ихтиман, Перник, Кюстендил, Благоевград хора, които не слизат от колите. Ние като софиянци, живеещи в широкия център, можем да ходим пеша, можем да ползваме и градския транспорт. Но това са хора, които минават 100-150 км за да отидат на работното си място.

Модераторът към г-жа Петрова: Какво предлагате?

Елка Петрова: Някаква символична входна такса за влизане в града. Или пък такава годишна такса. И това за хора, на които работното им място е в столицата. Това са хора, които плащат пътния си данък в друг град, генерират отпадъци, също не плащат нищо на Столична община.

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Тази идея не за първи път се повдига. Нека да го оставим като тема за размисъл.

Елка Петрова: Нямам нищо против хората, които живеят в провинцията и идват да работят в град София. Въпросът е, че град София е един европейски град, Столична община полага неимоверни усилия да задоволи потребностите на гражданите, въвеждането на филтрите върху комините, безплатната подмяна на отоплението – от твърдо гориво да се премине към друг източник за отопление. В крайна сметка Столична община не би трябвало да се съобразява с едни популистки приказки. Който иска да живее в град София - да си плаща данъците в град София и тогава да има претенции за това колко е пътния данък или данък сгради.

Кристиян Христов, гражданин: Искам да отбележа това, което спомена господина, за не вписването на екологичния стандарт на автомобилите. Преди 10 години семейството ми придоби чисто нов автомобил, купен от официалния дилър, там беше объркан евро стандартът. При продажбата на автомобила аз посъветвах собственика да отиде да си извади сертификата от официалния дилър, който беше безплатен и след това при пререгистрацията на талоните дори не минаваше през каналите. Моята идея е, че не трябва всички да чакаме постоянно от държавата, общината и някой да ни оправи. Трябва да предприемем нещо и сами, което е в наш интерес да го направим, за да може да си изчистим къщичката стъпка по стъпка.

Светослав Димитров: Става дума единствено и само за пропуск на администрацията и дали гражданите трябва да го платят този пропуск.

Младен Младенов, гражданин: За всички стари автомобили, които са вкарани в страната, в митницата има документи и там пише всички тези стандарти.

Модераторът: Г-н Барбалов, научихте ли нещо полезно от този дебат?

Зам.-кметът Дончо Барбалов: Научих, че темата е много интересна за дискусия и наистина има много въпроси, които трябва да се развиват. Бяха поставени различни идеи, различни тези. Ние наистина се опитваме да мобилизираме повече средства да влезнат в кварталните улици, да инвестираме в транспорта. Това, мисля че са добри тези, които като цяло се приемат, но наистина има някои по-фундаментални въпроси, свързани с данъчната политика, които трябва да дебатирате на държавно ниво. Благодаря на всички, които намериха време да дойдат, да слушат и коментират и да дадат своя принос към този дебат.

Модератор: За финал съм ви приготвил два цитата. Единият е на Маргарет Тачър. Тя казва, че много обича дебатите и то точно защото не очаква да се съгласи с тези, с които дебатират. А вторият е на един древногръцки философ Биант, който казва: „По добре е да отсъдиш в спор между своите врагове, отколкото между приятели, защото после единият от моите приятели ще стане враг, а един от моите врагове - приятел.“

Водещият благодари на присъстващите за участието в общественото обсъждане и проведения конструктивен дебат, след което закри срещата.

Изготвил:
Албена Йосифова,
главен юрисконсулт
на дирекция „Общински приходи“
при СО

Утвърдил:
Дончо Барбалов, зам.-кмет на София

Дата на документа: 16.12.2019 г.