



## СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000, ул. „Московска“ № 33; тел. 9377 303; [www.sofia.bg](http://www.sofia.bg)

Обобщена справка за постъпилите предложения и становища по публикуван проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба за определяне на местните данъци на Столичен общински съвет

Подател	Предложение	Приема се/ Не се приема	Мотиви
Георги Тодоров	Принципно не съм срещу увеличение на данъците, но се подхожда по доста елементарен начин с доста слаба обосновка с единствена цел увеличаване на приходите от данъци, като се игнорира принципа на справедливото разпределение. „Как ще обложите огромна част от колите с регистрация различна от софийска, които се движат ежедневно в столицата?“ Според мен е необходимо чувствително увеличение на годишния налог на данъка за покупка на коли с нисък евро стандарт или над 10 годишна възраст например, така че да се стимулира покупката на по-нови автомобили. Увеличението с 40 лева няма да доведе до очакваните промени. Мерките трябва да са комплексни.	Не се приема	Законодателят не е предвидил възможност Столична община да събира данък върху превозните средства /ПС/ за такива, чиято регистрация е в друга община. Не е предвидена и целева диверсификация на данъка при възмездно придобиване на имущество, свързана с екологичната категория на придобивано превозно средство.

<p>Антон Душев</p>	<p>Считам предложението за определяне на коефициент със стойност „1“ при екологичния компонент за автомобили с екологична категория „Евро“ 4 (чл. 41, ал. 1, т. 2, б. „в“) за несправедливо необосновано и е в разрез с принципния замисъл на екологичния компонент на данъка. Несправедливостта и несъответствието със замисъла се разкриват при съпоставка на увеличенията на екологичните компоненти за категория "Евро 3", категория "Евро 4" и категория "Евро 5". Увеличението в коефициента за по-замърсяващите "Евро 3" е със стойност "0,1", докато за по-малко замърсяващите "Евро 4" е "0,2", тоест двойно по-голямо. Същевременно ножицата между "Евро 4" и "Евро 5" се увеличава също двойно - от "0,2" на "0,4", което е драстично. Предвид горното предлагам стойността на коефициента да бъде променена на число, по-голямо от 0,8 и по-малко или равно на 0,9, защото ЗМДТ никъде не забранява стойността на коефициента да е с повече от една цифра след десетичната запетая. Би било законно и справедливо стойността на коефициента да стане например "0,87".</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Законодателят е предоставил в правомощията на общинските съвети да определят съответните коефициенти за екологичен компонент, съобразявайки поставените в ЗМДТ горна и долна граница. Предложените нива на коефициенти отразяват заявената концепция на Столична община най-висок коефициент да бъде прилаган при автомобили с най-високи нива на емисии, определени като съответстващи на Евросертификат 1 и 2 или без сертификат. За всяко следващо ниво на екологичен стандарт е предложен по-нисък коефициент, в сравнение с предходните.</p>
<p>Чавдар Генов</p>	<p>Не съм съгласен при така изложения мотив да бъдат приети предложените промени. Мотива че размера на данъците ще повлияе на екологичната среда не виждам как е съобразен (а и липсват мотиви в тази насока) с разпоредбите на чл. 7 и чл. 8 от ЗМДТ и чл. 28 а ЗЧАВ. Няма каквато и да било финансова обосновка защо размера на данъка влияе на екологичната среда. Считам че посочения мотив е прекомерен и несъобразен с насрещната престация, дължима от община София в замяна на полученото увеличение на данъка (не е уточнена тази престация в мотива на вносителя и как тя е подведена под хипотезата на нормите на чл. 7 и чл. 8 от ЗМДТ). Мотивите не сочат че общината е предприела всички мерки в чл. 28 а ЗЧАВ, липсват констатации в мотивите че те са и не ефективни, и това налага прилагане на други мерки. След като не е приложена нито една мярка по чл. 28 а ЗЧАВ за повлияване на околната среда видно от мотивите, как така и въз основа на какви данни се стига до извода че размера на данъка влияе на екологичната среда. Поради което с цел защита на установения правов ред</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Чл. 7 и чл. 8 от ЗМДТ са относими към определяне на местните такси и нямат отношение към определяне на местните данъци. Размерът на данъчната ставка или на приложимите компоненти за определянето ѝ, следва да бъде съобразен с посочените от законодателя минимални и максимални нива.</p>

чрез спазване на ЗЧАВ което е пряка защита на обществен интерес, се налага Софийска община и общински съвет София да приложи и съобразят ЗМДТ чл. 8 ал. 3.  
*"Размерът на таксата може и да не възстановява пълните разходи на общината по предоставянето на определена услуга, когато общинският съвет реши, че това се налага за защита на обществения интерес "*.  
 Като в проекта бъдат посочени и съответно приети минималните коефициенти в таблицата.

Екологична категория	Коефициент
без екологична категория, с екологични категории „Евро 1“ и „Евро 2“	1,1
„Евро 3“	1
„Евро 4“	0,80
„Евро 5“	0,60
„Евро 6“ и „EEV“	0,40

Илиана Симеонова

Относно увеличението на данъка при възмездно придобиване на имущество с 20% - липсват достатъчни аргументи в подкрепа на подобно решение и особено такива за обявяването и влизането му в сила в подобни кратки срокове, имайки предвид периода за обществена консултация 27.11.2019-27.12.2019г., обявената дата за обсъждане 1 ноември 2019 и датата на влизане в сила на промените от 01 януари 2020 г. При вземането на подобно решение следва внимателно да се оцени отражението му върху потребителското поведение и възможният спад в сделките на реални пазарни цени, стимулирането на практиката за изповядване на сделки на по-ниски стойности и съответните негативни последици за фиска от същите. Не може с лека ръка да се пренебрегне фактът, че с промените липсват такива за противодействие на манипулиране на данъчната основа от страна на субектите. Към момента данъчните оценки са в пъти по-ниски от реалните пазарни цени. Същевременно масова практика е дори от „сериозни“ инвестиционни компании да се продават жилища при условия на изповядване на сделката на 70% от реалната продажна цена – практика, ощетяваща значително фиска, нарушаваща конкурентноспособността на останалите участници на пазара, покровителствена включително от банковите институции, които затварят очи за правените пред тях плащания в брой, нарушаващи действащия ЗОПБ. Увеличението на данъка ще е допълнително преимущество за участниците в подобни практики, тъй като ще направи себестойността на предлаганите от тях жилища още по-ниска. С оглед гореизложеното считам, че увеличението на данъчната ставка при възмездно придобиване на имущество е непрецизирано и че е спорен положителният ефект от него за бюджета на общината, тъй като трябва да се оцени дали реално няма да се наблюдава запазване на

Не се приема

Съгласно чл. 14 ал. 2 от НАРЕДБА за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община, срокът за изпращане на писмени становища, коментари и предложения не може да бъде по-кратък от 30 дни. При изключителни случаи и изрично посочване на причините в мотивите, съответно в доклада, съставителят на проекта може да определи друг срок за предложения и становища, но не по-кратък от 14 дни.  
 Вносителят не може да презумира виновно поведение на данъчните субекти, нито да основава

	<p>постъпленията от този вид данък в номинално изражение поради нагаждане на субектите на пазара и увеличение на сделките, декларирани на по-ниска стойност.</p>		<p>своите предложения на подобни предположения.</p>
<p>Групата на „Демократична България – Обединение“ в Столичен общински съвет</p>	<p><b>Предлагаме следните решения, които ще имат по-добър ефект и за гражданите, и за бюджета:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Да бъде запазен настоящият размер на данъка при придобиване на имущество по възмезден начин, а след актуализиране на данъчните оценки да бъде намален на 2%.</li> <li><input type="checkbox"/> Коефициентът за превозните средства с категория Евро 4 да бъде запазен в размер 0.8.</li> <li><input type="checkbox"/> Столична община да инициира промени в Закона за местните данъци и такси за: <ul style="list-style-type: none"> <li>o бързо актуализиране на данъчните оценки на недвижимите имоти;</li> <li>o даване на възможност на общините самостоятелно да избират методика за определяне на данъчната оценка, като приетите методики да подлежат на контрол от МРРБ/МС/Областни управители.</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Предложените от нас промени ще приведат данъчните оценки към реалните пазарни стойности на имотите. По този начин ще се пресече трайно установената практика да се изповядват сделки на занижени цени, съпроводено с укриване на ДДС и Корпоративен данък и с генериране на неофициални парични потоци. Ще се даде и възможност за понижаване на действащите ставки на данъците върху недвижимите имоти.</li> </ul> <p><b>В същото време настояваме Столична община да извърши и следните действия за подобряване на бюджетните си позиции:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Да приеме активни мерки за повишаване на приходната част на база по-добра събираемост, по-високи приходи от общинските дружества, реално налагане и събиране на санкции от всички нарушители, формиране на повече приходи от такси за реално ползвани услуги ( в т.ч. и платено паркиране), а не от по-високи данъци.</li> <li><input type="checkbox"/> Да оптимизира разходната част – анализ на всички структури на администрацията и редуциране на ненужни звена и позиции.</li> <li><input type="checkbox"/> Да въведе стриктен контрол върху извършваните текущи разходи и анализ на ползите от тях.</li> <li><input type="checkbox"/> Да подобри процеса по възлагане на обществените поръчки още от етап изработване на техническо задание и определяне на прогнозни цени и възможно най-голямо намаление на прекомерното разходване на публичен ресурс.</li> </ul>	<p>Приема се частично</p>	<p>Считам за правилно да бъде сформирана група от общински съветници, която да изготви предложение за изменение на Закона за местните данъци и такси, което да бъде насочено на вниманието на Министерство на финансите. Относно предложението за запазване на коефициентът за екологична категория, съответстваща на Евростандарт 4, Законодателят е предоставил в правомощията на общинските съвети да определят съответните коефициенти за екологичен компонент, съобразявайки поставените в ЗМДТ горна и долна граница. Предложените от вносителя нива отразяват заявената от Столична община концепция относно това най-високо ниво на коефициента да бъде приложено при автомобили с най-високи нива на емисии, определени като съответстващи на Евросертификат 1 и 2 или без сертификат. За всяко</p>

			следващо ниво на екологичен стандарт е предложен по-нисък коефициент, в сравнение с предходните.
Димитър Попов	<p><b>По предложение 1: Данък върху недвижимите имоти</b> Нямам коментар. <b>По предложение 2: Данък върху превозните средства за леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т.</b> Нямам коментар. <b>По предложение 3: Данък при възмездно придобиване на имущество</b> В доклада от г-жа Йорданка Фандъкова - Кмет на Столична община (Вх. № СОА19-ВК66-9615, регистриран на 27.11.2019 г.), като обосновка за актуализиране на нормативната уредба се привежда следното:</p> <p><b>Основание 1)</b> прецизиране на определени разпоредби, с цел синхронизиране на термини на подзаконовия нормативен акт с този от по-висш ранг;</p> <p><b>Основание 2)</b> направените предложения са в продължение на политиката на Столична община в областта на местните данъци, за определяне на конкретните им размери, в нива съобразени приоритетите на общината и икономическото ѝ развитие. В допълнение, в приложения проект на решение на Столичния общински съвет за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет, в част 5. Негативни въздействия, при Вариант 1: Приемане на наредбата се посочва, че <b>не се идентифицират негативни въздействия</b>. Становището ми е, че направеното предложение за повишаване на данъка при възмездно придобиване на имущество от 2,5% на 3,0% <b>не е достатъчно добре обосновано и поради тази причина следва да не бъде прието от Столичен общински съвет</b>. В подкрепа на становището си привеждам обосновка, в отговор на представените по-горе основания: По основание 1 - тъй като това основание не се прилага за §2, т.1, то то не е приложимо.</p> <p>По основание 2 - Обвързването на икономическото развитие на София с повишаването размера на данъка е противоречиво поради поне две причини. Първо, Столична община няма данни дали икономическото развитие на жителите на града се разпределя равномерно за всички, но предвижда увеличение за всички. Второ и по-важно, тъй като данъчното облагане е под формата на процент, а не на твърда сума, то реално вече отразява икономическото развитие на общината - т.е. при повишаване цените на жилищата, автоматично се повишава и размерът на данъка, респективно приходът за общината. Това може да се докаже и измеримо.</p>	Не се приема	Предлаганото изменение на данъка пи възмездно придобиване на имущество е с ограничен обхват и засяга само онези лица, които са страна по сделка за възмездно придобиване на имущество. В този смисъл, кръгът на данъчнозадължените по този нормативен ред лица обхваща незначителен процент от гражданите на Столична община.

СНЦ „Такси“	Не сме съгласни с увеличението на данък МПС за електрическите автомобили, за хибридните автомобили, както и за автомобилите на пропан и на метан, независимо от това дали се използват като таксиметрови автомобили или за други цели. Мотивите, за което са известни на всички – те не замърсяват въздуха на гр. София и Република България.	Не се приема	За електрическите автомобили е предложена най-ниската ставка на коефициента за определяне на екологичния компонент, предвидена в Закона за местни данъци и такси. Законодателят не е предвидил разграничаване на превозните средства, ползващи като горивен източник пропан или метан, както и т.нар. хибридни автомобили.
Светослав Димитров	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. Налице са достатъчно 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 употреба на тези автомобили. Воден от горното, считам, че е справедливо и правилно дължимият размер на данъка за автомобилите задвижван работи с втечен нефтен газ (LPG) или компресиран природен газ (CNG), както и хибридните автомобили да бъде редуциран поне на половина. Въпреки това, с цел постигане на яснота и прозрачност, при разглеждане на предложената формула, следва да бъдат разяснени някои термини, като например какво представлява „Евро“ категорията. Следва да се обърне внимание и на разликите в стойностите за бензиновите и дизеловите автомобили, като при формиране на стойността на дължимия данък на МПС е справедливо да се взема предвид нивата на замърсяване, в зависимост от типа гориво. Освен гореизложеното следва да бъде взет предвид и още един фактор – годишен пробег. Редно е събираната в хода на годишните технически прегледи информация във връзка с реализирания годишен пробег да се взема предвид, като се създаде формула, която да включи в себе си и изминатия пробег, при формиране размера на дължимия данък. По този начин гражданите ще бъдат	Не се приема	Законът за местни данъци и такси дефинира категориите превозни средства и реда за определяне на размера на данъка върху превозните средства за всяка една от категориите. Законодателят е предоставил в правомощията на общинските съвети да определят съответните коефициенти, съобразявайки поставените в ЗМДТ горна и долна граница.

	<p>стимулирани да използват по-умерено и по-разумно автомобилите си. В допълнение следва да се посочи, че в град София са регистрирани повечето от лизингови къщи, както и официалните вносители на автомобили, които продават по-голямата от новите автомобили на изплащане. В тези случаи, продаваните на изплащане автомобили се регистрират в гр. София, като в последствие се използват в цялата страна. В този смисъл облагането с данъци следва да бъде за автомобилите, които реално се експлоатират в рамките на Столична община, като за лизинговите автомобили, 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.</p>		
<p>Красимир Петкашев</p>	<p>По предложение 2: Данък върху превозните средства за леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т.</p> <p>Считам същото за неоснователно. Обосновката на Столична община е много слаба и недостатъчна, като изложените мотиви са необосновани и погрешни. Искам да заявя, че това колко замърсява едно превозно средство зависи в пъти повече от честотата и продължителността на неговата употреба, тоест колко често и в каква среда се кара то (градска или извънградска), отколкото от екологичният му стандарт. Едно превозно средство та било то и с по-висок екологичен клас, ако се кара всеки ден, в големи задръствания би замърсявало много повече околната среда, от един по-стар автомобил, който се кара основно в извънградска среда. Освен това възражение срещу необоснованото предложение на СО за увеличаване на данъка на старите превозни средства, могат да се добавят и много други. Например много по-ефективно би било да се ограничи влизането в центъра на големите градове от почти всички леки автомобили, освен електромобилите и хибридите такива, както и на тези на собственици на превозни средства живущи в центъра.</p> <p>По предложение 3: Данък при възмездно придобиване на имущество. Едно такова предложение е изцяло неоснователно. Липсва каквато и да е правилна обосновка за едно такова увеличение. И сега размерът на данък придобиване е достатъчно висок. Припомням, че съгласно чл. 47. (2). От ЗМДТ, при възмездно придобиване на имущество, данъкът се определя от общинския съвет в размер от 0,1 до 3 на сто върху оценката на прехвърляното имущество. Законът дава възможност този данък да бъде в размер до 3 на сто, но същият може да бъде и 0,1 на сто или 1 на сто, както и 1,5 на сто. Тоест възможно е да се налага максимално възможният размер на данък придобиване от 3 на сто, но нека това да важи за сделките, при които цената не надвишава 50000лв, а не за всички сделки. При сделки с по-голям материален интерес, много по-справедливо би било размерът на данъка да се определя съгласно таблица.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Законът за местни данъци и такси дефинира категориите превозни средства и реда за определяне на размера на данъка върху превозните средства за всяка една от категориите. Законодателят е предоставил в правомощията на общинските съвети да определят съответните коефициенти, съобразявайки поставените в ЗМДТ горна и долна граница.</p> <p>В правомощията на Столичен общински съвет е да определи размера на данъка при възмездно придобиване на имущество, като спази предвидените от законодателя минимални и максимални нива.</p>

<p>Надя Китанова</p>	<p>Моите възражения са свързани с увеличаване на тежестта на екологичната компонента по чл. 41, ал. 1, т. 2 от Наредбата. Въвеждането на тази компонента, респективно увеличаване на размера ѝ, не отговаря на основни принципи на данъчната система, а именно справедливост и равенство при третиране на гражданите и няма да бъде спазен принципа „замърсителят плаща“. Защото:</p> <p>1. Този подход не обхваща кръга на всички причинители на замърсяване на въздуха, като въвежда несправедливо третиране на гражданите, с адресна регистрация в София, в сравнение с приходящите в гр. София по различни причини. Всеки ден на територията на гр. София се движат значителен брой автомобили от близките градове и села в радиус от 50-60 км, с цел изпълнение на трудови функции, административни процедури, културни, развлекателни или други дейности. Не са малобройни и случаите на живеещи в гр. София, които не са регистрирани като жители и техните МПС няма да бъдат обхванати от това облагане.</p> <p>2. Тази компонента дори и да кореспондира „с целите на концепцията за разработване на програми за управление на качеството на атмосферния въздух и постигане на съответствие с европейските директиви, свързани с чистотата на въздуха и справяне с превишението на пределно допустимите стойности на концентрации на замърсители“, тя не кореспондира с принципа, че всяка мярка трябва да бъде необходима за постигане на декларираната цел и целта да не може да бъде постигната чрез никакви други средства.</p> <p>Считам, че предложените мерки не са единствената алтернатива и са възможни други мерки за постигане на целите, справедливи и важщи за всички управляващи МПС на територията на Столична община, а именно:</p> <p>Въвеждане на „еко такса“ за всяко МПС, движещо се на територията на Столична община, чиято екологична категория не отговаря на европейските стандарти за изгорели газове. Това може да бъде реализирано като се въведе система за отчитане на еко-стикери, подобно на винетки, електронни или залепени на предните стъкла на МПС. Друг подходящ начин е да се използва напр. системата на Центъра за Градска мобилност за отчитане на почасовото паркиране в гр. София. Всяко МПС с неговия регистрационен номер трябва да може да бъде проверено на каква екологична категория отговаря и съответно да бъде таксуван или глобен собственика му, ако не е заплатил предварително еко таксата за Столична община, съответно не разполага с еко-стикер. Освен това с проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, (обн., ДВ, бр. 104 от 2011 г., посл. промяна бр. 38 от 2018 г.), се въвеждат изисквания за категоризиране на МПС от категория М1 и N1 в 5 екологични групи в зависимост от степента на отрицателно въздействието им върху околната среда и качеството на атмосферния въздух. Екологичните групи на МПС от категория М1 и N1 (EURO категория) следва да бъдат определяни по време на периодичните технически</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Законодателят не е предвидил възможност Столична община да събира данък върху превозните средства за такива, чиято регистрация е в друга община.</p> <p>Законът за местни данъци и такси дефинира категориите превозни средства и реда за определяне на размера на данъка върху превозните средства за всяка една от категориите. Законодателят е предоставил в правомощията на общинските съвети да определят съответните коефициенти, съобразявайки поставените в ЗМДТ горна и долна граница.</p>
----------------------	--	---------------------	--



	<p>прегледи или извънредно, като бъдат измерени стойностите на емисиите на СО или димността. В Наредба № Н-32 е предвидено в знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС да има вградени идентификатори, позволяващи четене и запис от голяма дистанция, в това число и информация за екологичната група на МПС. Подобна система ще въведе справедлив модел на таксуване, базиран на вече въведени и работещи модели на таксуване – напр. в Германия, Австрия, Дания. И не на последно място общинската администрация трябва да изиска от КАТ София да засили контрола по измерване на отделените емисии от движещите се МПС, и по-специално ефективно да използва дарените от СО през 2018 г. 7 броя газ-анализатори, в т.ч. 5 стационарни и 2 подвижни.</p>											
Ивайло Попов	<p>Обръщам внимание на вносителя и общинските съветници в СОС, че съществува възможност за по-справедливо разпределение на данъчната тежест, от тази която се предлага, ако отчитаме приноса на отделните типове превозни средства към качеството на въздуха. Затова предлагам ставките да бъдат коригирани по следния начин:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Данъкът за автобуси се определя в зависимост от броя на местата за сядане: <ul style="list-style-type: none"> <li>- до 22 места, вкл. мястото на водача: от предложените 63 лв. да стане 80 лв.</li> <li>- над 22 места, вкл. мястото на водача: от предложените 125 лв. да стане 185 лв.;</li> </ul> </li> <li>Данъкът за товарен автомобил с технически допустима максимална маса над 3,5 т, но не повече от 12 т, предложено да е 13 лева за всеки започнати 750 кг товароносимост., да се промени на 26 лв.;</li> <li>Данъкът за специализирани строителни машини (бетоновози, бетон-помпи и други), автокранове, специализирани ремаркета за превоз на тежки или извънгабаритни товари и други специални автомобили, без тролейбусите, определен до момента в размер от 63 лв., и който предлагам да стане 230 лв.;</li> <li>Данъкът за автокранове с товароподемност над 40 тона, специализирани ремаркета за превоз на тежки или извънгабаритни товари с товароподемност над 40 тона е в размер 125 лв. и предлагам да бъде коригиран на 250 лв.;</li> <li>Предлагам данъкът за седлови влекач и влекач за ремарке в зависимост от допустимата максимална маса на състава от превозни средства, от броя на осите и вида на окачването на влекача, посочени в свидетелството за регистрация на влекача, да бъде променен, както следва:</li> </ol> <table border="0" data-bbox="324 1141 1579 1364"> <tr> <td>Брой осиг на седловия влекач/влекача за ремарке</td> <td>Допустима максимална маса на състава от превозни средства, посочена в свидетелството за регистрация на влекача (в тона):</td> <td>Данък (в лева)</td> </tr> <tr> <td>равна или повече от</td> <td>по-малка от</td> <td>задвижваща ос/оси с пневматично или с окачване, прието за еквивалентно на пневматичното</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>други системи за окачване на задвижващата ос/оси</td> </tr> </table>	Брой осиг на седловия влекач/влекача за ремарке	Допустима максимална маса на състава от превозни средства, посочена в свидетелството за регистрация на влекача (в тона):	Данък (в лева)	равна или повече от	по-малка от	задвижваща ос/оси с пневматично или с окачване, прието за еквивалентно на пневматичното			други системи за окачване на задвижващата ос/оси	Не се приема	Доколкото в рамките на текущото общественото обсъждане е поставен конкретен доклад и проект на решение, предложенията на г-н Попов са извън обхвата на този проект. В този смисъл, те не могат да бъдат обект на обсъждане в текущото производство по изменение на нормативния акт. Предложенията на г-н Попов ще бъдат изпратени до Столичен общински съвет, за да бъдат разгледани и обсъдени в компетентните комисии.
Брой осиг на седловия влекач/влекача за ремарке	Допустима максимална маса на състава от превозни средства, посочена в свидетелството за регистрация на влекача (в тона):	Данък (в лева)										
равна или повече от	по-малка от	задвижваща ос/оси с пневматично или с окачване, прието за еквивалентно на пневматичното										
		други системи за окачване на задвижващата ос/оси										

А) с две оси

-	18	От 10 на 20	От 35 на 70
18	20	От 35 на 70	От 80 на 160
20	22	От 80 на 160	От 184 на 368
22	25	От 238 на 476	От 428 на 856
25	26	От 428 на 856	От 750 на 1500
26	28	От 428 на 920	От 750 на 1600
28	29	От 414 на 828	От 499 на 998
29	31	От 499 на 998	От 819 на 1638

6. Данък върху трактори е:

- от 11 kW до 18 kW включително – от 6 на 15 лв.
- над 18 kW до 37 kW включително – от 9 на 21 лв.
- над 37 kW – от 13 на 30 лв.

7. Данъкът за товарни автомобили с допустима максимална маса над 12 т. в зависимост от допустимата максимална маса, броя на осите и вида на окачването, както следва:

Брой оси на моторното превозно средство	Допустима максимална маса	Данък (в лева)
равна или повече от	по-малка от	задвижваща ос/оси с пневматично или с окачване, прието за еквивалентно на пневматичното
		други системи за окачване на задвижващата ос/оси

А) с две оси

12	13	От 38 на 76	От 76 на 152
13	14	От 76 на 152	От 210 на 420
14	15	От 210 на 420	От 296 на 592
15	-	От 296 на 592	От 670 на 1340

Б) с три оси

15	17	От 76 на 152	От 133 на 266
17	19	От 133 на 266	От 271 на 542
19	21	От 271 на 542	От 353 на 706
21	23	От 353 на 706	От 543 на 1086
23	-	От 543 на 1056	От 844 на 1688

В) с четири оси

23	25	От 353 на 706	От 358 на 716
----	----	---------------	---------------

	<p>25                      27                      От 358 на 716                      От 558 на 1116  27                      29                      От 558 на 1116                      От 885 на 1170  29                      -                      От 885 на 1170                      От 1313 на 2626</p> <p>Данъка за плавателни средства:  - За джетове - в размер на 100 лева за брой да се промени на 250 лева за брой:  - За скутери – да се промени от 2,70 на 6 лева за киловат.</p> <p>Данъкът за гражданските въздухоплавателни средства, и по специално за самолети в експлоатация с валиден сертификат за летателна годност и за вертолети – да се промени от 20.00 на 35 лв. за всеки започнат тон максимално летателно тегло;</p>		
<p>Борислав Сандов</p>	<p>Предложени са нива на местните данъци, касателно категории МПС, които не са от обхвата на предложените с проекта промени.</p> <p>Предложено е на вниманието на вносителя и членовете на СОС алтернативна възможност за разпределение на данъчната тежест чрез увеличение в следните области:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Данъкът за автобуси се определя в зависимост от броя на местата за сядане: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1. до 22 места, вкл. мястото на водача - 100 лв. ( при допустим от ЗМДТ диапазон от 50 до 150 лв.)</li> <li>- 2. над 22 места, вкл. мястото на водача - 200 лв. (при допустим от ЗМДТ диапазон от 100 до 300 лв.)</li> </ul> </li> <li>2. Данъка за товарен автомобил с технически допустима максимална маса над 3,5 т, но не повече от 12 т, предложено да е 20 лева за всеки започнати 750 кг товароносимост., и който по закон трябва да е в размер от 10 до 30 лв.</li> <li>3. Данъкът за специализирани строителни машини (бетоновози, бетон-помпи и други), автокранове, специализирани ремаркета за превоз на тежки или извънгабаритни товари и други специални автомобили, без тролейбусите, определен до момента в размер от 133 лв., и който съгласно ЗМДТ трябва да е между 50 до 250 лева.</li> </ol>	<p>Не се приема</p>	<p>Доколкото в рамките на текущото общественото обсъждане е поставен конкретен доклад и проект на решение, предложенията на г-н Сандов са извън обхвата на този проект. В този смисъл, те не могат да бъдат обект на обсъждане в текущото производство по изменение на нормативния акт. Предложенията на г-н Сандов ще бъдат изпратени до Столичен общински съвет, за да бъдат разгледани и обсъдени в компетентните комисии.</p>

4. Данъкът за автокранове с товароподемност над 40 тона, специализирани ремаркета за превоз на тежки или извънгабаритни товари с товароподемност над 40 тона е в размер 200 лв. при допустим от закона диапазон от 100 до 300 лева

5. Данъкът за седлови влекач и влекач за ремарке в зависимост от допустимата максимална маса на състава от превозни средства, от броя на осите и вида на окачването на влекача, посочени в свидетелството за регистрация на влекача, в следните части, като в скоби е посочен законовия диапазон:

Брой оси на седловия влекач/влекача за ремарке	Допустима максимална маса на състава от превозни средства, посочена в свидетелството за регистрация на влекача (в тона):		Данък (в лева)	задвижваща ос/оси с пневматично или с окачване, прието за еквивалентно на пневматичното	други системи за окачване на задвижващата ос/оси
	равна или повече от	по-малка от			
А) с две оси	-	18	17 (8-24)		55 (28-84)
	18	20	55 (28-84)		110 (64-192)
	20	22	120 (64-192)		324 (147-441)
	22	25	438 (190-570)		628 (342 – 1026)
	25	26	628 (342 – 1026)		950 (600 – 1800)
	26	28	628 (342-1026)		950 (600 – 1800)
	28	29	614 (331-993)		699 (399-1197)
	29	31	699 (399-1197)		1019 (655-1965)

6. Данък върху трактори е:

1. от 11 kW до 18 kW включително - 10 лв. (при законов размер от 5 до 15лв. )
2. над 18 kW до 37 kW включително - 14 лв. (от 7 до 21 лв.)
3. над 37 kW - 20 лв. (от 10 до 30 лв.)

7. Данъкът за товарни автомобили с допустима максимална маса над 12 т. в зависимост от допустимата максимална маса, броя на осите и вида на окачването, както следва:

Брой оси на моторното превозно средство	Допустима максимална маса		Данък (в лева)	
	равна или повече от	по-малка от	задвижваща ос/оси с пневматично или с окачване, прието за еквивалентно на пневматичното	други системи за окачване на задвижващата ос/оси
А) с две оси	12	13	62 ( 30 - 90)	106 (61 - 183)
	13	14	106 ( 61 - 183)	380 (168 - 504)
	14	15	380 (168-504)	496 (237 – 711)
	15	-	596 (237 – 711)	1070 (536-1608)
Б) с три оси	15	17	116 (61-183)	213 (106 – 318)
	17	19	263 (106-318)	471 (217-651)
	19	21	471 (217-651)	553 (282 – 846)
	21	23	593 (282 – 846)	783 (434 – 1302)
	23	-	783 (434 – 1302)	1144 (675 – 2025)
В) с четири оси	23	25	553 (282 – 846)	558 (286-858)
	25	27	558 (286-858)	858 (446-1338)

27	29	958 (446-1338)	1285 (708-2124)
29	-	1385 (708 – 2124)	2113 (1050-3150)

Допълнително може да се преразгледат някои от досегашните смешни размери на имуществения данък върху превозните средства, като:

1. Данъкът за плавателните средства:

- за корабите, вписани в регистрите на малките кораби в българските пристанища и в регистрите на общините за корабите, плаващи по вътрешните води без контакт с Черно море и с река Дунав, без яхтите и скутерите - в размер 1 лв. за всеки започнат бруто тон; ( при законов диапазон от 1 до 3 лева)

- за корабите, без яхтите, скутерите, влекачите и тласкачите, вписани в регистъра на големите кораби в българските пристанища - в размер 1 лв. за всеки започнат бруто тон до 40 бруто тона включително и в размер 0.1 лв. за всеки започнат бруто тон над 40 бруто тона; (при законов диапазон от 1 до 3 лева и от 0,1 до 0,3 лв)

- за джетове - в размер на 100 лева за брой; (при законов диапазон от 100 – 300лв)

- за ветроходни и моторни яhti - в размер 20 лв. за всеки започнат бруто тон; (от 20 до 60лв)

- за скутери - в размер на 2,70 лева за киловат; (от 2,7 до 8,10 лв)

- за влекачи и тласкачи - в размер 0.14 лв. за киловат; (от 0,14 до 0,42лв)

- за речни несамоходни плавателни съдове - в размер 0,5 лв. за тон максимална товароносимост. (от 0,1 до 0,5 лв)

2. Данъкът за гражданските въздухоплавателни средства, и по специално за самолети в експлоатация с валиден сертификат за летателна годност и за вертолети - 35.00 лв. за всеки започнат тон максимално летателно тегло; (при законов диапазон от 20 до 40 лв).