



Изх. № 40 /17.10.2018 г.

ДО
Г-ЖА МЕНДА СТОЯНОВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО БЮДЖЕТ И
ФИНАНСИ

ДО
Г-Н ПЕТЪР КЪНЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО ИКОНОМИЧЕСКА
ПОЛИТИКА И ТУРИЗЪМ

ДО
Г-Н ЕМИЛ ДИМИТРОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА
ПРИХОДНИТЕ АГЕНЦИИ И БОРБА
СЪС СИВАТА ИКОНОМИКА И
КОНТРАБАНДАТА

ДО
Г-Н ИСКРЕН ВЕСЕЛИНОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО РЕГИОНАЛНА
ПОЛИТИКА, БЛАГОУСТРОЙСТВО И
МЕСТНО САМОУПРАВЛЕНИЕ

ДО
Г-Н КРИСТИАН ВИГЕНИН
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО ЕВРОПЕЙСКИТЕ
ВЪПРОСИ И КОНТРОЛ НА
ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ

СТ А Н О В И Щ Е

на Българска национална асоциация „Активни потребители”

Относно: Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за корпоративното подоходно облагане (ЗИД на ЗКПО) с рег. № 802-01-39/11.10.2018 г. и свързаните с него промени в Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ)

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА НАРОДНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ,

Във връзка с внесения за разглеждане в Народното събрание Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за корпоративното подоходно облагане (ЗИД на ЗКПО) с **рег. № 802-01-39/11.10.2018 г.** и свързаните с това предложения за промени и в Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ), Българска национална асоциация „Активни потребители“ (БНААП) изразява следното становище.

Приветстваме предприетите законодателни стъпки за промяна на концепцията за определяне на данъка върху превозните средства за леките автомобили и товарните автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т, насочени към по-тясно обвързване на политиката за по-чист въздух с екологичните характеристики на съответните превозни средства. Това е модерният европейски подход, който се прилага в много от страните членки на ЕС. Нещо повече, в редица от тези страни, като например в Германия, е въведена система от стимули за данъчно задължените лица, чрез която се отчитат и прилагат ясно дефинирани екологични критерии относно управляваните автомобили.

Следва да отчетем със задоволство направената сериозна крачка напред във връзка с предложената нова формула, в която за първи път се включва екологичен компонент при определяне на годишния данък върху превозните средства за леките автомобили и товарните автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т. При заявени от законодателя добри намерения за по-чист въздух, постигането на съществен резултат чрез мярката за данъчни стимули е възможно само ако се даде **реален превес на екологичните характеристики на автомобилите** и тези характеристики са водещи при определяне размера на данъка. Следва да напомним, че водещ принцип в европейското екологично законодателство е, че **замърсителят плаща**. Ако данъчната политика спрямо автомобилите се разглежда като една от мерките за постигане на по-чист въздух похвално е, че за пръв път с конкретни законодателни предложения се въвежда екологичен компонент във формулата за определяне на данъка върху автомобилите. Но тази мярка в конкретния случай се прилага ограничено и даже несправедливо. Как мотивираме това наше твърдение?

При прегледа на предложението за промени в Закона за местните данъци и такси и при направени елементарни сметки съобразно новата формула за изчисляване на данъка установяваме следното.

Законопроектът въвежда екологичния компонент, но чрез него **не се отчита вида на употребяваното гориво** и свързания с това факт, че при градски условия най-големи замърсители са дизеловите автомобили, следвани от бензиновите. Не се отчита и фактът, че с най-добри екологични характеристики са колите, работещи с втечен газ (пропан бутан) или компресиран природен газ (метан), както и електромобилите. Така предложената формула за формиране на данъка макар да въвежда екологичния елемент, не отчита простия факт, че един 20 годишен автомобил, работещ с газова уредба с метан или пропанбутан, отделя много по-малко вредни газове и фини прахови частици от един чисто нов бензинов автомобил с екологична категория „Евро 6“.

В подкрепа на горното, следва да посочим, че законопроектът не отразява и друг съществен обективен факт. Често, по понятни причини, но и с цел подобряване екологичните характеристики на стария автомобил, собствениците на тези автомобили монтират екологично по-чисти уредби, работещи с пропан бутан или метан. Това обстоятелство не се отчита с новата формула, тъй като в предложената **нова ал.14 на чл.55 на ЗМДТ** се предлага един очевидно несправедлив подход. Съгласно цитираната нова алинея, когато в регистъра, поддържан от МВР няма данни за екологичната категория на автомобила, собственикът му при подаване на данъчната декларация следва да декларира наличието на съответната екологичната категория и да **„я удостоверява чрез предоставяне на документ, от който е видно съответствието на автомобила с определената от производителя екологична категория**. При липса на данни за екологичната категория и невъзможност същата да бъде удостоверена се приема, че автомобилът е без екологична категория.” Въпросът, който

възниква е, как ще се третираат автомобилите (независимо от тяхната възраст), спрямо които собствениците са извършили подобрения, свързани с привездането им в състояние да ползват екологично по-чист продукт (пропанбутан или метан), макар определената от производителя екологична категория да е по-ниска. Ще се признава ли друг документ, с който ще може да се удостовери обстоятелството, че автомобилът е екологично по-чист, от колкото е замислен от производителя. И справедливо ли е данъчната администрация да счита такъв автомобил като автомобил без екологична категория?

По поставения по-горе въпрос, предложението за промени в ЗМДТ не дава отговор, макар в подобно положение да се окажат значителна част от по-старите автомобили, спрямо които собствениците са положили усилия и средства и практически е постигнат добър резултат - по-ниско замърсяване на въздуха дори в сравнение с чисто нов автомобил с най-висок Евро сертификат.

Продължаваме да твърдим, че с предложенията за законодателни промени в ЗМДТ целеният резултат е минималистичен. Прилагането на новата формула и съответно новите размери на данъка едва ли ще имат целеното съществено въздействие върху онези, които са най-големи замърсители на въздуха, а също и върху онези, които като собственици на екологично чисти возила би следвало да се чувстват стимулирани от новия размер на данъка.

Във връзка с изложеното по-горе, становището на БНААП е, че новата формула за формиране на данъка за автомобилите следва да се преработи по посока **изостряне на скалата на екологичния компонент** в полза на екологично чистите коли, от една страна, а от друга – задължително да се даде възможност за колите, независимо от възрастта им, спрямо които собствениците са променили в благоприятна посока екологичните характеристики на съответната кола, да имат **правото да доказват това със съответни документи, удостоверяващи извършените екологични подобрения.**

Така предложените законодателни промени в ЗМДТ представляват мерки с палеативен характер и не решават големия въпрос за замърсяването на въздуха, в т.ч. поради използване на автомобили с ниски екологични характеристики. В този смисъл законодателното предложение за нова формула за формиране на данъка върху автомобилите, макар да включва екологичен компонент, не прави този данък по-справедлив и реално не го обвързва с главната цел – борбата срещу мръсния въздух и за здравето на българските граждани.

С уважение,



Симеон Асенов
/Председател на БНААП/

