**ДО**

**Г-Н ИСКРЕН ВЕСЕЛИНОВ**

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА**

**ПО РЕГИОНАЛНА ПОЛИТИКА,**

**БЛАГОУСТРОЙСТВО И МЕСТНО**

**САМОУПРАВЛЕНИЕ**

На Ваш изх. № КРП-953-04-28/ 09.12.2019 г.

**ОТНОСНО:** Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за местните данъци и такси № 854-01-89, внесен от Искрен Веселинов и група народни представители на 14.12.2018 г. и Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за местните данъци и такси № 854-01-91, внесен от Валери Симеонов и група народни представители на 20.12.2018 г.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ВЕСЕЛИНОВ,**

Във връзка с предложенията в Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за местните данъци и такси № 854-01-89, внесен от Искрен Веселинов и група народни представители на 14.12.2018 г. и Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за местните данъци и такси № 854-01-91, внесен от Валери Симеонов и група народни представители на 20.12.2018 г., Министерство на финансите изразява следното становище:

1. По предложенията с **вх. № 854-01-89** от 14.12.2018 г. от Искрен Веселинов и група народни представители

С проекта на закон се предлага изменение в Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ) като се предлагат следните промени:

1. В чл. 55, ал. 1, т. 2 в таблицата за определяне на коефициента на екологичния коефициент се правят следните изменения:

- на първи ред числата „1,10 – 1,40“ се заменят с „1,05 – 1,20“

- на втори ред числата „1,00 – 1,10“ се заменят с „1,00 – 1,05“.

2. В чл. 59 се създава нова алинея 6 със следното съдържание:

„(6) За моторни превозни средства с допустима маса до 3,5 т, произведени или с допълнително монтирана автомобилна газова уредба (АГУ), данъкът се заплаща с 50 на сто намаление. Намалената ставка на данъка не може да бъде по-голяма от размера на компонента по чл. 55, ал. 1, т. 2.“

Министерството на финансите не подкрепя предложенията поради следните причини:

По отношение на посоченото в мотивите към законопроекта драстично увеличение на данъка с въведения екологичен компонент и премахване на досегашните данъчни облекчения за наличие на действащо катализаторно устройство за собствениците на превозни средства над 15 г., следва да се има предвид, че приетите промени в ЗМДТ (ДВ, бр. 98 от 2018 г.) включват промени в коефициента за годината на производство, в начина на отразяване на екологичната категория при определяне на данъка и в премахване на ограничението от 74 kW по отношение на прилаганите данъчни облекчения, включително за действащо катализаторно устройство. Конкретният ефект върху засегнатите страни от приетите изменения свързани с данъка върху превозните средства не би могъл да се определи, тъй като ще зависи от избраните от общинските съвети размери и коефициенти за облагане в определените със закона граници, както и от коефициента за екологичната категория, на която съответстват автомобилите. Данъкът за конкретен автомобил ще зависи както от характеристиките на съответния автомобил, така и от решението на общинските съвети за размери и коефициенти за облагане. В тази връзка не следва да се прави обобщаване за увеличаване на данъка, доколкото, както беше посочено по-горе, това зависи от редица фактори и следва да бъде определено за всеки конкретен случай.

Във връзка с посоченото в мотивите към законопроекта, че целта на изменението на закона е да направи сравнително по-поносимо и приемливо данъчното утежнение от въвеждането на екологичния коефициент за собствениците на автомобили с ниска екологична категория или липсваща такава, не следва да се търси пряка зависимост между притежаването на стари автомобили и ниските доходи на гражданите, доколкото това е имуществен данък.

Почти във всички европейски страни при определяне на данъка върху превозните средства се включва екологичен елемент като в практиката на различни държави съществуват различни системи за облагане на превозните средства.

Във връзка с посоченото в мотивите, че премахването на облекчението за действащо катализаторно устройство ще доведе до увеличаване на данъка, следва да се има предвид, че по отношение на наличието в автомобила на устройства за намаляване на вредните емисии е установено, че съществуващите в действащия закон данъчни облекчения за действащо катализаторно устройство не са ефективни, доколкото в много случаи няма действащо катализаторно устройство, тъй като същото е премахнато. По този начин действащото данъчно облекчение се използва предимно за намаляване на дължимия данък, т.е за неправомерно ползване на данъчно облекчение, което не може да бъде контролирано от общините. По този начин с направената промяна се цели отмяна на нецелесъобразен режим, който е упражнил своята роля и към настоящия момент се използва за избягване на данъчно облагане.

Със законопроекта отново се предлага данъчно облекчение, в случая за монтирани АГУ, което общинските служители отново не биха могли да контролират, в случай че не се получат достоверни данни за него от регистъра на Министерството на вътрешните работи.

Следва да се отбележи, че независимо от приетите промени в начина на определяне на данъка (ДВ, бр. 98 от 2018 г.), данъкът за стар автомобил, отново ще е в пъти по-нисък от данъка на по-новите автомобили.

Основата за определяне на данъка върху превозните средства за леки автомобили не е променяна от 2007 г., но въпреки това постъпленията от него са нараснали с над 200 млн. лв. към 2017 г., което представлява ръст от 235%. Този ръст основно се дължи на увеличения брой регистрирани превозни средства, което показва нарастване на регистрираните автомобили от една страна и повишаване на отделените изгорели газове от тях.

Не на последно място, предложенията са направени в края на календарната година, като се предлага да влязат в сила от 1 януари 2019 г. Съгласно приложимото законодателство, потвърдено от решения по конституционни дела, размерите на данъците трябва да са предварително установени и предвидими. Не е ясно как материално правна норма би могла да влезе в сила със задна дата, както и в случай че това не е възможно каква е уредбата за периода от 1 януари до влизане в сила на промяната и как ще се определи данъка за този период.

В допълнение относно предложението в § 1 за определяне от общинския съвет на размера на екологичния коефициент и съгласно разпоредбата на чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове (ЗНА), срокът за предложения и становища по проектите на наредби по чл. 1, ал. 2 от ЗМДТ, публикувани за обществени консултации по реда на ал. 3 от същия член, е не 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, но не по-кратък от 14 дни. В тази връзка времето за обсъждане на предложението в § 1 от законопроекта е недостатъчно, като в повечето общини процедурите за обществено обсъждане на проектите на наредбите по чл. 1, ал. 2 от ЗМДТ са започнали и една подобна промяна в ЗМДТ не е ясно как ще се отрази на необходимостта от спазване на разпоредбите на ЗНА.

**Конкретни бележки по законопроекта**

**По предложеното изменение в таблицата за определяне на коефициента на екологичния компонент в чл. 55, ал. 1, т. 2 за законопроекта**

В мотивите към законопроекта е посочено, че с предложението се цели поносимост на данъчното утежнение за собствениците на автомобили над 15 г. Приемането на направеното предложение би довело както до намаляване на данъка като цяло за посочените автомобили, така и до намаляване на приходите на общинските бюджети.

В приложената към законопроекта предварителна оценка на въздействието (ПОВ) е посочено, че приемането на предложените промени в ЗМДТ няма да доведе до допълнителни разходи за държавата и общините, а напротив, ще доведат до увеличаване на приходите в общинските бюджети, спрямо съществуващото положение досега, преди влизане в сила на последните промени в закона (ДВ, бр. 98 от 2018 г.). Не се разбира как приходите в общинските бюджети ще се увеличат, след като се намаляват минималните и максимални размери на екологичния коефициент, включени във формулата за определяне на данъка, за автомобили над 15 г. Считам, че намаляването или увеличаването на общинските приходи от този данък в най-голяма степен ще зависи от размерите на данъка и на екологичния коефициент, които се определят от общинския съвет.

Обръщам внимание, че съгласно чл. 45, ал. 2 от Закона за публичните финанси, държавата компенсира намалението в приходите от местни данъци и такси, когато то произтича от провеждането на държавна политика. В случай че предложението за намаление на данъка с 50 на сто се приеме от народните представители, то ще доведе до допълнителни разходи за държавата.

**По отношение на предложеното намаление на данъка за автомобили с монтирана АГУ**

Видът на горивото има значение за чистотата на атмосферния въздух, поради което електрическите превозни средства са освободени от данък. По отношение на останалите автомобили и във връзка с направеното предложение за намаляване на дължимият данък с 50 на сто за автомобили с монтирани АГУ към настоящия момент не съществува база данни, която да отразява допълнителния вид гориво, който използва автомобила, което води до невъзможност да бъде определен размера на данъка. От една страна, при наличие на възможност автомобилът да работи с два вида гориво, не би могло да се контролира какво гориво се използва в определен момент, респективно дали се полза по-екологичното гориво, което ще постави под съмнение коректността за определяне на данъка. От друга страна, съгласно чл. 54, ал. 1 от ЗМДТ, данъкът се определя въз основа на данните от регистъра на пътните превозни средства, поддържан от Министерството на вътрешните работи (МВР). В случай че за конкретен автомобил липсват данни в регистъра, поддържан от МВР, не е ясно как следва да постъпи неговия собственик и има ли право на посоченото намаление.

Предвид посоченото доколкото към настоящия момент не съществува база данни, която да отразява достоверно допълнителния вид гориво, който се използва при работа на автомобила, както и предвид липсата на предложен ред за определяне на данъка при отчитане на наличието или липсата на АГУ, това води до невъзможност да бъде определен размера на данъка.

В ПОВ е посочено, че контролът върху ползвателите на АГУ е изключително строг и задълбочен, но не се посочва, че не всички собственици на автомобили с монтирани АГУ са вписали алтернативното гориво в свидетелствата им за регистрация.

Според разпоредбите на чл. 3, ал. 4 от НАРЕДБА № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, пускане в движение и спиране от движение на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства, всяка промяна в данните за регистрирано превозно средство и собственика се заявява за регистрация пред съответните звена „Пътна полиция“ в 14-дневен срок от настъпването й. Съгласно ал. 5 от същия член, разпоредбата на ал. 4 не се прилага при промяна на данните за вида на горивото в свидетелството за регистрация. Промяната на данните за вида на горивото се заявява от собственика на превозното средство при извършване на първата промяна в регистрацията по чл. 14, настъпила след монтирането на уредба в ПС, позволяваща работата на двигателя с втечнен нефтен газ или сгъстен природен газ, но не по-късно от 3 години от първоначалната проверка на уредбата по реда на наредбата по чл. 148, ал. 1 от Закона за движението по пътищата.

Във връзка с изложеното и в случай че не е посочено в свидетелството, че автомобилът работи с два вида гориво, в общината няма да се получат данни, че конкретен автомобил има монтирана АГУ и съответно собственикът ще бъде лишен от облекчението. В тази връзка доколкото в законопроекта няма допълнителни текстове относно доказване на монтираната АГУ, не е ясно на какво основание собственикът би могъл да ползва данъчно облекчение.

Едновременно с посоченото, от така разписаното предложение не е ясно и какво следва да се разбира от изречение второ в предложената алинея 6 в чл. 59 от ЗМДТ. В същия закон не се използва понятието „ставка“. Навсякъде в глава втора, раздел ІV „Данък върху превозните средства“ се използват понятия като „размер на данъка“ и „стойност на данъка“. В тази връзка и в контекста на първо изречение от предложената ал. 6 на чл. 59 не е ясно какво представлява „намалената ставка на данъка“, как се изчислява и с какво точно следва да бъде сравнена. Също така следва да се има предвид, че екологичната компонента, определена в чл. 55, ал. 1, т. 2 от ЗМДТ не се изчислява самостоятелно и няма самостоятелен размер, който да бъде сравнен.

Също така не е регламентиран и случая, в който „намалената ставка е по-голяма от размера на компонентната по чл. 55, ал. 1, т. 2“ т.е. дори и при ясно регламентиране на смисъла на последното изречение не е ясно какво е прилагането на закона в обратната хипотеза.

В допълнение на същото предложение се разбира, че автомобил, съответстващ на екологична категория „Евро 5 или 6“ също ще ползва облекчение както във връзка с по-ниския екологичен коефициент, предвиденото в чл. 55, ал. 1, т. 2, което може да е до 60 на сто, така и в случай че има монтирана АГУ в размер на още 50 на сто намаление. Разписано в този вид предложението предвижда двойно данъчно облекчение, което противоречи на данъчната теория. Освен това следва да се има предвид, че систематичното място на направеното предложение не кореспондира с вече приетите от Народното събрание текстове и обнародвани в ДВ, бр. 98 от 2018 г. Съгласно приетата новата концепция, облекченията за леките и товарни автомобили с допустима маса до 3,5 т са включени в начина за определяне на данъка в чл. 55 от ЗМДТ. В тази връзка в чл. 59 от ЗМДТ вече не се съдържат облекчения за тези превозни средства и разписването им в чл. 59 създава несистематичност спрямо новия начин за облагане на тези превозни средства.

**ІІ.** По предложенията с **вх.** **№ 854-01-91** от 20.12.2018 г.от Валери Симеонов и група народни представители

С проекта на закон се предлага изменение и допълнение в Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ) като се предлагат следните промени:

**„§ 1.** В чл. 54, ал. 1 се изменя и придобива следната редакция:

„(1) Размерът на данъка се определя от служител на общинската администрация въз основа на данни от регистъра на пътните превозни средства, поддържан от Министерството на вътрешните работи, и документ издаден при извършен начален или периодичен годишен технически преглед, при който е извършено замерване съгласно изискванията на Наредба 32 за периодичните прегледи за проверка на техническа изправност на пътните превозни средства. Размерът на данъка се съобщава на данъчно задълженото лице.“

**§ 2.** В чл. 55, ал. 1 след думата „двигателя“ се добавят думите „с вътрешно горене“.

**§ 3.** В чл. 59, ал. 5 се изменя и придобива следната редакция:

„(5) Екологичните категории "Евро 3", "Евро 4", "Евро 5", "Евро 6" и "ЕЕV" се удостоверяват чрез предоставяне на документ издаден при извършен начален или периодичен годишен технически преглед, при който е извършено замерване съгласно изискванията на Наредба 32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.“

Във връзка с направеното предложение на първо място, считам че е налице необходимост от потвърждение от компетентен орган за възможността да бъдат прилагани направените предложения.

В мотивите към законопроекта е посочено, че единствения правилен начин за доказване на екологична категория на пътното превозно средство е чрез документ издаден при извършен начален или периодичен годишен технически преглед. Министерството на финансите не е компетентно относно реда и изискванията при преминаване на начален или периодичен годишен технически преглед и в тази връзка е необходимо да се поиска становището на компетентен орган във връзка с направеното предложение за изменение на ЗМДТ и по-конкретно относно възможността към настоящия момент да се измери по достоверен начин количеството на изгорелите газове и въз основа на това да се определи на коя екологична категория съответства даден автомобил.

Независимо от необходимостта от потвърждаване от компетентен орган за техническото изпълнение на предлаганата промяна от страна на органите, извършващи технически преглед, Министерството на финансите не подкрепя предложенията поради следните причини:

1. **По отношение на предложението за промяна в чл. 54, ал. 1 от ЗМДТ данъка върху превозните средства да се определя въз основа на данни от регистъра на пътните преводни средства, поддържан от Министерството на вътрешните работи (МВР), и документ издаден при извършен начален или периодичен годишен технически преглед:**

*Практически проблеми с предложените текстове*

От представените текстове е налице проблем с определяне на данъка за съответната година, в случаите в който датата на техническия преглед е след датата за определяне на годишния данък. Общинският съвет определя с наредба размера на местните данъци, какъвто е и данъка върху превозните средства, при условията, по реда и в границите, определени в този закон. Когато до края на предходната година общинският съвет не е определил размера на местните данъци за текущата година, местните данъци се събират на базата на действащия размер към 31 декември на предходната година. В тази връзка е важно да се подчертае, че данъкът се определя за цялата календарна година и не се допускат изменения в приетите от общинския съвет размер и начин на определяне на данъка в течение на годината. Във връзка с гореизложеното и доколкото техническия преглед се извършва в течение на календарната година, от предложението не става ясно как следва да се определи данъка за текущата година, в случай че прегледа за съответната година е направен например през месец декември на същата година.

От направеното предложение не става ясно как и от кого общината ще бъде уведомена за издаден документ при извършен начален или периодичен годишен технически преглед. В предложението за изменение на чл. 59, ал. 5 се използват думите „предоставяне на документ“. И от двете разпоредби (§ 1 и § 3) не става ясно и липсва уредба за това как общината получава документ и чие задължение е това.

От предлаганата промяна не става ясно какво се случва след получаване на документа в общината, как се променя данъка, за какъв период се отнася промяната и какво е третирането при вече определен данък, в това число и при вече определен и платен данък. Посочените въпроси следва да бъдат уредени, за да няма липса на правна уредба, като предварително следва да бъде изследвана правната възможност за действия свързани с корекция за текуща година.

Задължението за представяне на документ след извършен преглед не е регламентирано в законопроекта, както и не са предвидени санкции при непредставянето му. Също така липсва уредба какво се случва, в случай че липсва такъв документ в общината. Посоченото би довело до невъзможност за изпълнение на предложеното със законопроекта за изменение и допълнение на ЗМДТ задължение посочено в чл. 55, ал. 1, т.е. до невъзможност за определяне на данъка.

*Увеличаване на административната тежест*

В приложената към законопроекта предварителна оценка на въздействието (ПОВ) е посочено, че приемането и изпълнението на законопроекта не налага административни промени. Считам, че приемането на това предложение би довело до увеличаване на административната тежест както за собствениците на пътни превозни средства, така и за общинската администрация.

Относно предвижданите корекции на данъка след извършен начален или годишен технически преглед, е важно да се отбележи, че данъкът следва да е предвидим и да е ясен към началото на годината, което становище е застъпено в Решение № 9 от 20 юни 1996 г. по к.д.№ 9/96 г. Съгласно същото решение, нормите, с които се въвеждат данъчни задължения или данъчни утежнения, трябва да бъдат създадени преди времето, за което те се отнасят. В случая размерът на данъка трябва да е определен към началото на календарната година. В тази връзка предложението в законопроекта противоречи на решението доколкото годишния размер на данъка, определен в началото на годината, законово се предвижда да бъде променен през годината във връзка с направеното предложение, както и в случай че предложението предвижда данъка да се променя през годината.

От направеното предложение в § 1 не става ясно в какъв срок след прегледа се представя документа, от кой, в какъв срок общината ще извърши корекцията и коригирания размер за кой период ще се отнася. Отново следва да се отбележи, че местните данъци се определят в началото на годината за цялата календарна година.

В ПОВ се посочва, че за прилагането на законопроекта не са необходими допълнителни финансови средства и същия няма да има негативен ефект. От това се разбира, че предварително е ясно, че това предложение няма да се отрази в намаление на приходите от този данък след прегледа или няма да има промяна в размера на данъка, което няма да се отрази на постъпленията в общината от този данък, или промяната ще бъде в увеличение на данъка, което ще увеличи приходите в общинския бюджет. От изложеното следва, че за собствениците ще се запази размера на данъка или ще се увеличи неговия размер. Но в случай че промяната на данъка ще доведе до намаляване на размера на данъка за собственика на автомобила, което ще рефлектира в намаляване на общинските приходи от този данък, то на основание чл. 45, ал. 2 от Закона за публичните финанси (ЗПФ), държавата следва да компенсира намалението в приходите, когато то произтича от провеждането на държавна политика. В случай че предложението се приеме от народните представители, то би довело до допълнителни разходи за държавата.

*Противоречие с начина на определяне на данъка до този момент*

В действащите разпоредби на ЗМДТ е посочено, че размерът на данъка се определя от служител на общинската администрация въз основа на данни от регистъра на пътните превозни средства, поддържан от МВР, и се съобщава на данъчно задълженото лице. В тази връзка данъкът се определя автоматично, единствено въз основа на получените от МВР данни. Предложеното в законопроекта е в противоречие с приетия начин на определяне на данъка, като се предлага да не се използват наличните данни в регистъра на МВР относно екологичната категория, а вписаните данни в документа, издаден при извършения преглед. Това представлява крачка назад относно начина за определяне на данъка.

*Технически бележки*

В законопроекта следва да се изпише пълното наименование на наредбата към която се препраща.

В случай че се приеме промяна в начина на определяне на екологичната категория, на която съответства моторното превозно средство (не въз основа на определената от производителя екологична категория, а на база измерено количество вредни емисии) следва да бъде прецизирана разпоредбата не само на чл. 59, ал. 5, но и на чл. 55, ал. 14 от ЗМДТ, тъй като противоречи на предложенията в настоящия законопроект.

За обективното прилагане на предложението, е необходимо информацията за измерените емисии при прегледа да се предоставя автоматично от информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на пътните превозни средства на съответната община, по аналогия на предоставянето на данни от МВР, и промяната в данъка да се определя за календарната година следваща годината на извършения технически преглед, във връзка с планиране на приходите от този данък в общината.

1. **По отношение на предложеното допълнение в чл. 55, ал. 1 от ЗМДТ, с което се уточнява, че мощността на двигателя се отнася за двигател с вътрешно горене**

От мотивите към законопроекта става ясно, че прецизирането на текста има значение за определяне на данъка единствено на хибридните автомобили.

В тази връзка следва да се даде определение за хибриден автомобил, което в законопроекта липсва, или да се препрати към разпоредба в друг закон, за да няма възможност за различно третиране.

Министерството на финансите не е компетентно да се произнесе относно начина за определяне на различните мощности на двата двигателя на хибридния автомобил, за възможността по подходящ начин да бъдат разделени мощностите на двата двигателя, както и доколко същото е коректно за целите на определяне на мощността на даден автомобил. Доколкото обаче се прилага унифициран образец на свидетелството за регистрация на автомобил, то е необходимо да бъде изследвана възможността да бъдат разделени мощностите т.е. дали в свидетелството за регистрация на пътното превозно средство се посочва общата мощност като сбор от мощностите на електрическия двигател и двигателя с вътрешно горене или са посочени по отделно.

В тази връзка следва да се изиска становище от компетентен орган вписват ли се поотделно в свидетелството двете отделни мощности, с цел обективно прилагане на предложеното изменение в чл. 55, ал. 1 от законопроекта, както и какви видове хибридни автомобили съществуват и възможно ли е от една страна и целесъобразно ли е от друга да бъде приемано подобно предложение.

В случай че подобно разделяне на видовете мощности на двигателите към момента не е възможно, е необходимо да се предвиди ред, по който тази информация да бъде подавана към общините.

По своята същност направеното предложение представлява данъчно облекчение и в тази връзка приходите от данък върху превозните средства, като един от големите приходоизточници на общината, ще намалеят. В случай че се приеме направеното предложение, считам че то би довело до намаляване на приходите от този данък в местните бюджети и съответно искания от страна на общините за компенсации съгласно чл. 45 от ЗПФ.

1. **По отношение на предложението за изменение и допълнение на чл. 59, ал. 5 от ЗМДТ, предвиждащо екологичните категории по-високи от „Евро 2“ да се удостоверяват чрез предоставяне на документ издаден при извършен технически преглед**

Както беше посочено и по-горе отново от направеното предложение не става ясно кой ще предостави документа, в какъв срок след прегледа трябва да се предостави документа, в какъв срок общинският служител ще направи корекцията и за кой период ще се отнася коригирания размер на данъка. Не е разписано и кой ще бъде отговорен в случай на предоставен документ с невярно съдържание или изобщо не се предостави в общината документ от прегледа.

Представянето на копия от документи, в случай че удостоверяването на екологичната категория не се предоставя чрез автоматизирана връзка между регистъра за извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, поддържан от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и информационна система на съответната община, би дало възможност недобросъвестни лица или да предоставят различен от издадения документ след годишния преглед или да не го представят въобще в общината.

В мотивите към законопроекта се посочва, че в действащата разпоредба на чл. 59, ал. 5 от ЗМДТ екологичната категория се определя чрез представяне на документ, от който е видно съответствието на автомобила с определена от производителя екологична категория. В тази връзка обръщам внимание, че посочената разпоредба е променена (ДВ, бр. 98 от 2018 г., в сила от 01.01.2019 г.) и гласи, че когато в регистъра на пътните превозни средства, поддържан от МВР, няма данни за екологичната категория на моторното превозно средство, се приема, че превозното средство е без екологична категория. Така приетия текст отразява достоверни данни, потвърдени от компетентен орган, които не могат да се манипулират.

**М И Н И С Т Ъ Р:**

**ВЛАДИСЛАВ ГОРАНОВ**