



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 02/93 77 591, Факс 02/98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, <https://council.sofia.bg>

РЕШЕНИЕ № 5 1

на Столичния общински съвет

от 30.12.2019 година

За приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет, приета с Решение № 83 по Протокол № 7/28.02.2008 г. и разгласена на 7.03.2008 г., поправка на чл.41, ал. 1 с Решение № 113 от 6.03.2008 г.; разгласена на 7.03.2008г., (изм. и доп. с Решение № 828 по Протокол № 28 от 18.12.2008 г., Решение № 32 по Протокол № 30 от 29.01.2009 г., Решение № 766 по Протокол № 54 от 17.12.2009 г., Решение № 3 по Протокол № 81 от 13.01.2011 г., Решение № 65 по Протокол № 5 от 22.12.2011 г., Решение № 700 по Протокол № 54 от 19.12.2013 г., Решение № 132 по Протокол № 78 от 12.03.2015 г., доп. - Решение № 674 по Протокол № 23 от 29.09.2016 г., изм. и доп. - Решение № 859 по Протокол №67 от 20.12.2018 г., в сила от 1.01.2019 г.).

МОТИВИ:

ПРИЧИНИ, КОИТО НАЛАГАТ ПРИЕМАНЕТО:

Влязло в сила Решение № 4 от 09 април 2019 г. по Конституционно дело № 15 от 2018 г., обн. в ДВ бр.32/16.04.2019г. и влязъл в сила Закон за допълнение на Закона за местните данъци и такси, обн. в ДВ бр.38/10.05.2019 г.. В тази връзка, с предлагания проект на решение се възстановява текстът на чл.15 от Наредбата относно размера на данъка върху недвижимите имоти.

С §39 от Закона за изменение и допълнение на Закона за корпоративното подоходно облагане /ЗКПО/, (ДВ бр. 98 от 27.11.2018 г., в сила от 01.01.2019 г.), бяха изменени и допълнени норми на Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ). Законодателят установи нов подход при определяне на размера на данъка върху превозните средства, като с § 40 от същия закон, за 2019 г. се предвиди възможност, данъкът върху превозните средства /наричани по-долу за краткост МПС/ да се определи, съгласно

минималните размери на данъците и коригиращите коефициенти, определени в чл.55, ал.1 от ЗМДТ. Тази възможност бе възприета от Столичен общински съвет и отразена в Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет, приета с Решение № 859 по Протокол № 67 от 20.12.2018г. на Столичен общински съвет. Този подход бе възприет от СОС, предвид установените от законодателя кратки срокове за отразяване на промяната в начина на изчисляване на данъка върху превозните средства, обективно изключващ възможността за изготвяне на необходимия изчерпателен и детайлен анализ на ефекта от промените. Също така, към момента на приемане на решение от СОС, Столична община не разполагаше с достатъчно пълна информация за автомобилите от съответната екологична категория, за които се дължи данък.

По същество, с горното изменение на ЗМДТ от декември 2018 г. се установи нова формула за определяне на данъка върху превозните средства за леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5т. формулата включва два компонента. На общинските съвети е делегирано правомощие да определят конкретните размери за всеки компонент - имуществен и екологичен в диапазоните, установени в чл.55, ал.1 от ЗМДТ.

Новата концепция е в непосредствена връзка с разработването на програми за управление на качеството на атмосферния въздух и постигане на съответствие с европейски директиви, свързани с чистотата на въздуха и справяне с превишението на пределно допустимите стойности за концентрации на замърсители. В този смисъл, екологичният компонент е свързан с екологичните характеристики на автомобила и представлява коригиращ коефициент, който отразява екологичната категория на автомобила, която се свързва с европейските стандарти за изгорели газове (познати още като Евро 1, 2,3,4, 5 и 6).

Екологичният компонент осигурява облекчение за собствениците на автомобили, съответстващи на екологични стандарти Евро 5 и по-високи и утежнение за собствениците на автомобили, които не съответстват на екологична категория или съответстват на екологична категория, по-ниска от „Евро 5“. В представения проект на решение, предлаганите размери са напълно в съответствие на държавната политика и дейностите на общината по подобряване на качеството на атмосферния въздух, а именно:

- за автомобили с екологични категории „Евро 5“, „Евро 6“ и тези, представляващи подобро екологично средство или „ЕЕV“, се запазва определението за 2019г. минимален размер на коригиращ коефициент по ЗМДТ;

- за автомобили без екологична категория, както и за тези с екологични категории „Евро 1“ и „Евро 2“, „Евро 3“ и „Евро 4“, се

предлага увеличение на размера на коригиращия коефициент до максималният размер, определен в ЗМДТ.

По отношение на т.нар. имуществен компонент, участващ във формулата за изчисляване на размера на данъка върху превозните средства, следва да се отбележи, че за неговото определяне влияние оказват мощността на двигателя и годината на производство на превозното средство. Коефициентът за годината на производство е фиксиран от законодателя и е диференциран по брой на години от годината на производство /вкл. последната/.

Относно мощността на двигателя на превозното средство, законодателят е направил промени в установените диапазони, спрямо тези действащи до 31.12.2018 г., като се обединяват два от диапазоните - до 37 и до 55 kW в един - до 55 kW. Включват се два нови диапазона, а именно: над 150 kW до 245 kW включително и над 245 kW. По този начин е запазен принципът за определяне на по-високи граници на ставка на данъка за мощните автомобили.

С цитираното по-горе решение на СОС, във връзка с § 40 на ЗИД на ЗКПО (ДВ бр. 98 от 27.11.2018 г.), за 2019г., за всеки от тези диапазони е определен минималният размер на данъка по чл.55, ал.1 от ЗМДТ. С настоящия проект на решение се предлага запазване на размера на коефициента за мощност за МПС с мощност до 74 kW (до 99 к.с.), които представляват 47% от регистрираните в Столична община. За МПС с мощност от 74 до 110 kW (от 99 до 147 к.с.) предложеното увеличение е 10%, а за МПС над 110 kW (147 к.с.) предложеното увеличение е 15%., спрямо минималните законови равнища.

Предложените промени увеличават тежестта на екологичния компонент, като същевременно дават стимули за 93% от собствениците на МПС, за които имущественият компонент е по-нисък спрямо действащия преди 1.1.2019г.

На следващо място, с представения проект на решение, се предлага промяна в размера на данъка при възмездно придобиване на имущество от 2,5% на 3,0% върху оценката на прехвърляното имущество, а при замяна - върху оценката на имуществото с по - висока стойност.

Този вид данък е установен в размер на 2% върху оценката на имуществото, с приемане на разпоредбите на ЗМДТ (ДВ бр. 117/1997г., в сила от 01.01.1998г.). Този размер е бил валиден за територията на цялата страна до 01.01.2008 г., когато законодателят за първи път предвижда възможност, общинските съвет да определят конкретния му размер в рамките на установен в ЗМДТ диапазон. В изпълнение на тази законова делегация, с приемане на Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет с Решение № 83 по Протокол № 7 от 28.02.2008г., размерът на данъка при възмездно придобиване на имущество

е установен за СО на 2,5% върху оценката на прехвърляното имущество, а при замяна върху оценката на имуществото с по - висока стойност и до настоящия момент не е променян.

Обект на облагане с този данък са недвижимите имоти, ограничени вещни права върху тях и моторните превозни средства, придобити по възмезден начин. Данъчно задължените лица са приобретателите на имущества. Основа за определяне на данъка е цената на имуществото в левове към момента на прехвърлянето. За недвижимите имоти основа за облагане е уговорената цена, а ако тя е по - ниска от данъчната оценка - по последната. По аналогичен начин се определя основата за облагане при прехвърляне на моторни превозни средства, като вместо данъчна оценка се взема предвид застрахователната стойност.

Вследствие на настъпили изменения в ЗМДТ и при извършения преглед на действащите разпоредби на Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет, се установи необходимост и от актуализиране на нормативната уредба, прецизиране на определени разпоредби с цел синхронизиране на термини на подзаконовия нормативен акт с този от по-висш ранг.

С предложените изменения на Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет се предвижда увеличение на два вида местни данъци, а именно данъкът върху превозните средства за леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 тона, както и данъкът, дължим при възмездно придобиване на имущество. Актуалната редакция на Закона за местните данъци и такси допуска определяне на точния размер на данъчната ставка от съответните общински съвети (арг. чл.1, ал.2 от Закона за местните данъци и такси). Предложените изменения в Наредбата произтичат от изричното нормативно овластяване от страна на законодателя. Предложената промяна е мотивирана и от екологичните и социалните причини, които допълват непосредствения въпрос за определяне на местната данъчна политика в гр. София.

В тази връзка следва да се има предвид, че законодателят разглежда концентрацията на фини прахови частици в атмосферния въздух като крайно нежелателно явление, преодоляването на което изисква възприемане на комплексен подход, както на национално, така и на местно ниво. За това свидетелства и приемането на специален нормативен акт, а именно Закон за чистотата на атмосферния въздух (обн. ДВ. бр.45 от 28 май 1996 г.), който дава цялостна правна уредба на методиката и средствата, с които да се установи качеството на атмосферния въздух, както и възможни средства за превенция на замърсяването. Въпреки това, проблемът относно замърсяването на атмосферния въздух, особено в Столична община продължава да се проявява с различен интензитет,

особено през зимните месеци. Тогава се наблюдава повишаване на измерените количества фини прахови частици, както и на тяхната концентрация в атмосферния въздух. Националната автоматизирана система за контрол на качеството на атмосферния въздух периодично регистрира повишени нива на фини прахови частици на територията на Столична община. Както вече беше посочено, особено интензивно е превишаването им през зимните месеци, поради едновременното наличие на няколко вредоносни фактора, които допринасят за това неблагоприятно положение. Сред тях, експерти в областта на екологията и устойчивото развитие на околната среда изтъкват като твърде значителен приносът, осъществяван от превозни средства, снабдени с двигател с вътрешно горене. Посочва се, че засиленият автомобилен трафик и високата средна възраст на превозните средства в града водят до повишаване на замърсяването, причинено от фини прахови частици, с около 60%.

Доколкото най-честите случаи на концентрация на фини прахови частици в атмосферния въздух се установяват над големите населени места, в частност гр. София, целесъобразно е тъкмо органите на местното самоуправление да могат ефективно да предприемат разнообразни мерки, насочени както непосредствено, така и косвено към ограничаване или дори отстраняване на замърсяването. От друга страна, не следва да се пренебрегва обстоятелството, че Столична община традиционно посочва като свой приоритет екологичната политика, а именно да се предприемат и внедрят съответните устойчиви мерки за преодоляване на проблема със замърсяване на атмосферния въздух. Специално с оглед гр. София могат да бъдат изтъкнати редица негативни фактори, сред които отопляването с неприродосъобразни източници, специфичното географско положение на гр. София, а също така и засиленият автомобилен трафик към, от и в рамките на града. Тъкмо непрекъснато увеличаващият се автомобилен трафик следва да бъде определен като важен фактор за замърсяването на въздуха и влошаването на градската среда. Това обстоятелство въздейства крайно неблагоприятно върху здравето и живота на гражданите и посетителите на гр. София.

Не следва също така да се пренебрегва и друго обстоятелство. Предвид устойчивото икономическо развитие на София и непрекъснато нарастващият размер на средната работна заплата в столицата, социално-икономическите условия за живот са сред най-добрите в Република България. Съгласно данни на Националният статистически институт за м. септември 2019 в София-град средната работна заплата е била 1711 лв., докато в страната нейният размер е 1266 лв. Тъкмо поради това гр. София е естествен притегателен център за работната ръка, което води и до непрекъснато увеличаване на броя на живущите в града. Като устойчива тенденция в тази връзка се наблюдава и пропорционалното нарастване на

степената на моторизация на жителите, доколкото лично превозно средство често е предпочитаният способ за придвижване в града.

Интензивният автомобилен трафик, съчетан с все по-значителната възраст на някои от превозните средства, водят и до влошаване на качеството на атмосферния въздух. Емпиричните изследвания установяват, че относителната стойност на автомобилния трафик при допринасяне за замърсяването с фини прахови частици е около 60%. Предизвикателството, което възниква в контекста на устойчивото развитие на големите градове, е значително. От една страна, повишаването на жизнения стандарт води до икономическото развитие и до увеличаване на покупателната способност (включително и по отношение на пътни превозни средства). От друга обаче, тези процеси не следва да водят до пренебрегване на приоритети със социално значение, като подобряване на здравето и на качеството на живот на българските граждани, както и защитата на околната среда.

Формулата за определяне на конкретния размер на дължимия местен данък върху МПС включва два компонента. На общинските съвети е делегирано правомощие да определят конкретните размери за всеки компонент - имуществен и екологичен, в диапазоните, установени в чл.55, ал.1 ЗМДТ.

Новата концепция е в непосредствена връзка с разработването на програми за управление на качеството на атмосферния въздух и постигане на съответствие с европейски директиви, свързани с чистотата на въздуха и справяне с превишението на пределно допустимите стойности за концентрации на замърсители. В този смисъл, екологичният компонент е свързан с екологичните характеристики на автомобила и представлява коригиращ коефициент, който отразява екологичната категория на автомобила, която се свързва с европейските стандарти за изгорели газове (познати още като Евро 1, 2, 3, 4, 5 и 6).

Екологичният компонент осигурява облекчение за собствениците на автомобили, съответстващи на екологични стандарти Евро 5 и по-високи и утежнение за собствениците на автомобили, които не съответстват на екологична категория или съответстват на екологична категория, по-ниска от „Евро 5“. В представения проект на решение, предлаганите промени изцяло съответстват на възприетата национална политика по повишаване на качеството на атмосферния въздух, както и на предходни, текущи и планирани действия на общината, израз на последователното прокарване на националната политика на местно ниво, в Столична община.

По-специално, предлага се за автомобили с екологични категории „Евро 5“, „Евро 6“ и тези, които представляват подобро екологично средство или ЕЕV, определеният за 2019 г. минимален размер на коригиращ коефициент по ЗМДТ да бъде запазен и през следващата фискална година.

От друга страна обаче, в изпълнение на посочените по-горе цели се предлага за автомобили без екологична категория, както и за тези, които попадат в екологични категории „Евро 1“, „Евро 2“, „Евро 3“, „Евро 4“, размерът на коригиращия коефициент да се повиши до максимално допустимия праг, предвиден в разпоредбите на Закона за местните данъци и такси.

Що се отнася до втория компонент, формиращ крайния размер на данъка върху превозните средства, от значение са мощността на двигателя и годината на производство на превозното средство. Коефициентът за годината на производство е закрепен нормативно и е диференциран в зависимост от броя на годините, изминали от годината на производство.

Предлаганите в настоящата Наредба промени са в унисон и с последните законодателни промени по отношение на установените диапазони, спрямо тези, които действат до 31.12.2018 г. Обединени са два от диапазоните до 37 kW и до 55 kW, в един – до 55 kW . Също така са включени два нови диапазона, а именно – от 150 kW до 245 kW и над 245 kW. По този начин се отговаря на променените обществени условия в автомобилостроенето и се привежда в съответствие с тях установеният принцип да се определят по-високи граници за ставка на данъка за мощните автомобили.

С решение на СОС, във връзка с § 40 на ЗИД на ЗКПО (ДВ бр. 98 от 27.11.2018 г.), за 2019 г., за всеки от тези диапазони е определен минималният размер на данъка по чл.55, ал.1 ЗМДТ. За да се предприемат ефективни мерки по повишаване на качеството на атмосферния въздух, като се стимулират гражданите да не използват онези МПС, които са значителни замърсители, с настоящия проект на решение се предлага запазване на размера на коефициента за мощност за МПС с мощност до 74 kW (до 99 конски сили), които представляват 47% от регистрираните в Столична община. За МПС с мощност от 74 до 110 kW (от 99 до 147 к.с.), предложеното увеличение е около 10%, а за МПС над 110 kW (147 к.с.), предложеното увеличение е около 15% спрямо минималните законови равнища.

Предложените промени увеличават значението и относителната тежест на екологичния компонент, като едновременно с това създават стимул за 93% от собствениците на МПС, за които имущественият компонент е по-нисък спрямо действащия преди 01.01.2019 г.

При извършения анализ се установи, че приходите от данък върху превозните средства за 2018 г. са в размер на 105, 8 млн. лева, от които 96,1 млн лева са постъпили за периода 01.01.2018 г. - 31.10.2018 г. За същия период от 2019 г. приходите по това бюджетно перо са в размер на 85,6 млн лева, като съпоставянето на данните показва очакван спад от около 10% спрямо 2018 г. Сред причините за този спад може да се посочи,

наред с другите обстоятелства, и прилагането на минималните ставки за данък МПС през 2019 г.

С предложените промени прогнозните приходи от данък върху превозните средства за 2020 г. се очаква да се увеличат с 18 млн лева спрямо 2019 г. Ще бъде променено данъчното задължение на превозните средства, като за част от тях ще бъдат изменени и двата компонента, а именно - екологичен и имуществен. Съответно, за друга част промяната ще бъде свързана с изменение само на един от двата компонента. За автомобилите с мощност до 74 kW с екологична категория „Евро 5“, „Евро 6“ или „ЕЕV“, дължимият общ размер на данъка няма да се промени, като понастоящем той съответства на минимално допустимите по ЗМДТ данъчни ставки.

Така направените предложения по отношение на данъка върху МПС целят ефективна реализация на политиката на Столична община във връзка с намаляване на вредното въздействие на отработените газове върху здравето на гражданите.

Предложеното изменение на разпоредбата способства да се въведе способ за косвено ограничение на движение за значително замърсяващи пътни превозни средства, чрез което да се намали количеството отработени газове в атмосферата и да се ускори процеса по привеждане на показателите за качеството на атмосферния въздух в съответните референтни граници.

Що се касае до второто предлагано изменение, а именно увеличаване на местния данък, дължим при възмездно придобиване на имущество (чл.2, т.4 от Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет), следва да се имат предвид някои особености. Разпоредбата на чл.32, ал.1 от Наредбата предвижда, че обект на облагане с този конкретен местен данък са възмездните сделки върху имуществата включително недвижимите имоти, ограничените вещни права върху тях и моторните превозни средства. От особено значение е местният данък, дължим при придобиване на вещни права върху недвижими имоти, предвид обстоятелството, че като абсолютна сума, той е по-висок в сравнение с останалите приходи от този вид данък. Налице са няколко обстоятелства от съществено значение, които мотивират необходимостта от предприемането на подобно увеличение.

1. Налице е устойчиво увеличение на интереса към закупуване на недвижими имоти на територията на гр. София. Това важи в еднаква степен както за вече изградените и въведени в експлоатация сгради, така и за новопостроените.

Съответно, наблюдаваният ръст на правните сделки с предмет прехвърляне или учредяване на вещни права върху недвижими имоти предполага и необходимост от наличие на адекватна пътна

инфраструктура, която да обслужва тези сгради и улеснява достъпа на техните собственици, ползватели и наематели, а именно улици, булеварди, велоалеи и тротоари. Това обстоятелство логично поставя и въпросът за изграждане на нова, съответно за рехабилитация и поддръжка на съществуващата пътна инфраструктура, така че да бъде пригодена към повишените нужди на гражданите. Наличието на все повече обособени зони в гр.София, в които преди построяването на съществуващите понастоящем сгради изобщо е отсъствала изградена пътна инфраструктура, или съществуващата е била твърде слабо развита, предполага и активна намеса на Столична община в нейното изграждане, рехабилитация и поддръжка. В подкрепа на този извод е и обстоятелството, че законодателят поначало е предвидил, че общинските пътища се притежават при условията на публична общинска собственост (арг. чл.8, ал.3 от Закона за пътищата). Това на свой ред предопределя и верността на положението, че тъкмо Столична община следва да вложи значителен свой финансов ресурс за изграждане на и поддръжка на общинските пътища, за да може гражданите и посетителите на гр. София да се възползват ефективно от придобитите недвижими имоти.

Нерядко, като допълнително преимущество при закупуване на недвижим имот, се изтъква и наличието на добре развита транспортна мрежа и/или бърз и улеснен достъп до някоя от основните пътни артерии в гр.София. Това обстоятелство често влияе благоприятно и върху абсолютната стойност на имота. В този смисъл, финансовата тежест за изграждането, поддръжката и рехабилитацията на пътната инфраструктура и изобщо наличието на подобно предимство следва да бъде справедливо разпределена между лицата, които в най-пълна степен ще се ползват от нея, а именно собствениците на недвижими имоти.

В тази връзка следва да се посочи, че повишението на дължимия местен данък, дължим при сключване на прехвърлителни сделки върху моторни превозни средства, по същество изпълнява същата функция, а именно да се постигне по-справедливо разпределение на финансовата тежест по поддръжка на пътната инфраструктура между лицата, които непосредствено се възползват от нея.

2. Допълнителен мотив, който обуславя и необходимостта от повишаване на дължимия местен данък, може да се открие и в дългосрочната политика на Столична община по отношение на пътната инфраструктура и повишаването на удобствата в отделните жилищни комплекси и квартали на София, извън Централната градска част. Известно е, че в тези части на столицата е концентрирана значителна част от населението на града.

Един от дългосрочните ангажименти на Столична община е да подобри условията за живот в жилищните комплекси и кварталите на гр.

София. Освен изцяло социалните ползи, които бяха посочени по-горе, повишаването на дължимия местен данък при възмездно прехвърляне на имущество ще доведе до увеличаване на постъпленията в местния бюджет. От своя страна, това обстоятелство ще позволи Столична община да инвестира допълнителни средства в градската инфраструктура.

3. Най-сетне, увеличаването на дължимия местен данък при възмездно придобиване на имущество ще способства и за по-ефективното преразпределение на общинския бюджет. Нееднократно е била изтъквана необходимостта да се подпомагат финансово социални и инфраструктурни проекти, инициирани и провеждани от районните администрации. Съображението е, че районите могат много по-бързо да идентифицират специфичните потребности в рамките на всеки отделен район, в т.ч. и необходимостта от планови и извънредни строително-ремонтни дейности на различните видове инфраструктура.

За да може действително Столична община да окаже финансова подкрепа на разработените, приети и одобрени проекти от страна на районните кметове, са необходими значителни финансови постъпления. Част от тях ще се формират тъкмо от увеличението на посочения по-горе местен данък.

ЦЕЛИ, КОИТО СЕ ПОСТАВЯТ:

С предлаганата промяна ще се постигне синхронизиране и привеждане в съответствие на подзаконовите норми с такива от по-висок ранг.

С направените предложения по отношение на данъка върху превозните средства ще се запази тенденцията, свързана със стремежа към намаляване на количествата на вредни емисии, отделяни от автомобилите в околната среда, като в по-дългосрочен план поставената цел е - извеждането от употреба на по-старите автомобили и замяната им с нови.

ФИНАНСОВИ И ДРУГИ СРЕДСТВА, НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА УРЕДБА:

За прилагане на настоящото решение не са необходими допълнителни финансови средства.

ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ:

С предлаганата промяна ще се постигне синхронизиране и привеждане в съответствие на поздаконовите норми с такива от по-висок ранг.

Очаква се приходите от данък върху превозните средства за 2020г. да нараснат с 18 млн. лв. спрямо 2019г..

Очаква се приходите от данък възмездно придобиване на имущество да нараснат с 20 млн. лв. за 2020г. спрямо 2019г..

АНАЛИЗ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ:

Предлаганите промени в Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет са съобразени с действащото законодателство и не противоречат на правото на Европейския съюз.

На основание чл.141, ал.3 от Конституцията на Република България, чл.8 от Закона за нормативните актове, чл.21, ал.1, т.8, т.23 и ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, чл.1, ал.2 от Закона за местните данъци и такси /ЗМДТ/, чл.76, ал.3 и чл.79 от Административнопроцесуалния кодекс

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

1. Приема Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет, приета с Решение № 83 по Протокол № 7/28.02.2008 г. и разгласена на 7.03.2008 г., поправка на чл. 41, ал. 1 с Решение № 113 от 6.03.2008 г.; разгласена на 7.03.2008 г., (изм. и доп. с Решение 828 по Протокол № 28 от 18.12.2008 г., Решение № 32 по Протокол № 30 от 29.01.2009 г., Решение № 766 по Протокол № 54 от 17.12.2009 г., Решение № 3 по Протокол № 81 от 13.01.2011 г., Решение № 65 по Протокол № 5 от 22.12.2011 г., Решение № 700 по Протокол № 54 от 19.12.2013 г., Решение № 132 по Протокол № 78 от 12.03.2015 г., доп. - Решение № 674 по Протокол № 23 от 29.09.2016 г., изм. и доп. - Решение № 859 по Протокол № 67 от 20.12.2018 г., в сила от 1.01.2019 г.), съгласно Приложение А.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на 30.12.2019 г., Протокол № 5, точка 1 от дневния ред, по доклад № СОА19-ВК66-9615/27.11.2019 г. и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

**Председател на Столичния
общински съвет:**

(п)

Елен Герджиков