

# РЕШЕНИЕ

№ 5102

гр. София, 05.10.2020 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, XII ТРИЧЛЕНЕН СЪСТАВ**, в публично заседание на 18.09.2020 г. в следния състав:

**ПРЕДСЕДАТЕЛ: Антоанета Аргирова**

**ЧЛЕНОВЕ: Татяна Жилова**

**Вяра Русева**

при участието на секретаря Валентина Христова и при участието на прокурора Моника Малинова, като разгледа дело номер **480** по описа за **2020** година докладвано от съдия Татяна Жилова, и за да се произнесе взе предвид следното:

Съдебното производство е по реда на чл. 185 - 196 от Административно процесуалния кодекс (АПК).

Образувано е по жалба на Т. Й. Т., с постоянен адрес в [населено място], срещу Решение на Столичния общински съвет (СОС) № 51 по Протокол № 5 от 30.12.2019 г., с което е приета Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет, в частта по §3, т.1.

С оспорената част е изменена разпоредбата на чл.41, ал.1 от Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет (НОРМД), в сила от 1.01.2020 г., отнасяща се до определяне на годишния данък за леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 тона. С тази разпоредба Столичният общински съвет е определил размерите на имуществения и на екологичния компонент от формулата, посочена в Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ), по която се изчислява годишният данък. Възраженията на жалбоподателя по същество са насочени именно към разпоредбата на чл.41, ал.1 от НОРМД, която съдът определя като предмет на делото.

Жалбоподателят Т. Й. Т. оспорва разпоредбата от подзаконовия нормативен акт като незаконосъобразна, нецелесъобразна и приета в нарушение на процедурата за приемане на подзаконовни нормативни актове.

На първо място, жалбоподателят навежда доводи за незаконосъобразност на

разпоредбата, като счита, че с нея се създава допълнителна данъчна тежест за гражданите на Столична община, която тежест не е съобразена с имущественото им състояние и следователно противоречи на чл.60, ал.1 от Конституцията на Република България. Счита, че се създава диспропорция при облагането на леките и товарните автомобили спрямо нанасяната от тях вреда. Изнася се данъчна тежест към гражданите, а не към бизнеса, който владее и оперира в условията на лизинг нови автомобили с по-високо ниво на Евро стандарт. Счита това за системна и дискриминационна практика от страна на държавата и местната администрация.

На второ място, жалбоподателят навежда доводи за нецелесъобразност на разпоредбата, като счита, че допълнителната финансова тежест, въведена чрез екологичния компонент на данъка, не е адекватна мярка срещу замърсяването на атмосферния въздух. Твърди, че собствеността върху моторните превозни средства (МПС) не може сама по себе си да бъде разглеждана като причинител на замърсяването на въздуха, а замърсяването е обвързано с количеството потребено гориво. Счита, че акцизът, включен в цената на горивата, отговаря точно на търсения от общинските съветници ефект „замърсителят плаща“.

На трето място, жалбоподателят се позовава на допуснати нарушения на процедурата по приемане на подзаконов административен акт, като сочи, че внесенят проект за изменение на годишния данък върху МПС е одобрен от водещата комисия на Столичния общински съвет (СОС) още преди да изтече срокът за представяне на писмени становища от гражданите.

Ответникът Столичен общински съвет, чрез процесуалния си представител юрисконсулт Б. Г., лично в съдебно заседание и в представена писмена защита оспорва жалбата. Твърди, че са спазени процедурните изисквания за приемане на подзаконов нормативен акт, като проектът за нормативния акт и докладът на вносителя са публикувани на официалния сайт на СОС и са проведени обществена консултация за период от 30 дни, както и обществено обсъждане. Счита, че разпоредбата е законосъобразна, тъй като е приведена в съответствие с изискванията на чл.55 от Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ), като СОС се е придържал към минималните размери на посочените в закона размери на данъка. Претендира заплащане на юрисконсултско възнаграждение.

Прокурорът дава заключение за неоснователност на жалбата.

СЪДЪТ, след като обсъди доводите на страните, прецени събраните по делото доказателства по реда на чл.235 от Гражданския процесуален кодекс (ГПК), във връзка с чл.144 от АПК, и служебно на основание чл.168, ал.1, във връзка с чл.196 от АПК, провери изцяло законосъобразността на оспорената подзаконова разпоредба, намира следното от фактическа и правна страна:

Жалбата е процесуално допустима.

По силата на чл.120, ал.2 от Конституцията гражданите и юридическите лица могат да обжалват всички административни актове, които ги засягат, освен изрично посочените със закон. Правният интерес от обжалване на административните актове (чл.147 АПК) се обуславя от непосредственото неблагоприятно въздействие в правната сфера на лицата, по отношение на които актовете имат действие. При оспорването на разпоредба на нормативен акт е достатъчно оспорващият да е подчинен на тази разпоредба съобразно правилата за действие на акта по време, място

и спрямо лицата, и тя да засяга по какъвто и да е начин правната му сфера. Жалбоподателят е с постоянен адрес в [населено място], видно от направената служебно от съда справка в Национална база данни „Население“, и притежава лек автомобил с регистрация на територията на Столична община, видно от представеното свидетелство за регистрация на МПС, следователно той е адресат на нормите на наредбата. Оспорването на подзаконовите нормативни актове е без ограничение във времето – чл.187, ал.1 от АПК.

При извършена служебна справка съдът установи, че разпоредбата на чл.41, ал.1 от НОРМД не е била предмет на предходно съдебно оспорване – това обстоятелство не е и спорно между страните, поради което не е налице пречката по чл.187, ал.2 АПК за упражненото субективно публично право на жалба.

Разгледана по същество, жалбата е неоснователна.

#### Относно процедурата по приемане на акта

Законодателната дейност на общинския съвет произтича от разпоредбата на чл.8 от Закона за нормативните актове (ЗНА) и чл.21, ал.1, т.23 и ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА). Съгласно чл.8 от ЗНА всеки общински съвет може да издава наредби, с които да урежда съобразно нормативните актове от по-висока степен неуредени от тях обществени отношения с местно значение. А разпоредбата на чл.21, ал.1, т.23 от ЗМСМА овластява общинските съвети да решават въпроси от местно значение, които не са от изключителната компетентност на други органи, Следователно материалноправната компетентност на общинския съвет е ограничена само до обществените отношения, които не са регулирани със закон и които са от местно значение.

Производството по изменение на НОРМД започва по внесен Доклад от кмета на СО с вх.№СОА19-ВК66-9615 от 27.11.2019г., съдържащ мотиви за изменението. Кметът на СО обосновава необходимостта от изменението на наредбата в оспорената част с новия законодателен подход при данъчното облагане на моторните превозни средства (МПС), възприет в чл.55 от ЗМДТ, в сила от 01.01.2019г., при който досегашното определяне на данъка само съобразно мощността на двигателя, коригиран с коефициент в зависимост от годината на производството, се заменя се облагане по формула, която включва два компонента: имуществен и екологичен (ГДПС  $\text{Годишен данък върху превозното средство} = \text{ИмК}_{\text{имуществен компонент}} \times \text{ЕК}_{\text{екологичен компонент}}$ ). Досегашното облагане съобразно мощността на двигателя и годината на производство на МПС формират имуществения компонент по новата формула ( $\text{ИмК}_{\text{имуществен компонент}} = \text{Ск} \times \text{W}_{\text{стойност на данъка според мощността на двигателя}} \times \text{КПП}_{\text{коригиращ коефициент}}$ ). Новият момент в ЗМДТ е екологичният компонент, определен съобразно категорията „Евро стандарт“ на автомобила. Докато коригиращият коефициент за годината на производство на автомобила е фиксиран в чл.55, т.1 от ЗМДТ, то имущественият компонент в частта му съобразно мощността на двигателя и екологичният компонент се определят с наредба на общинския съвет в границите, посочени в ЗМДТ. Съгласно разпоредбата на чл.55, ал.1 от ЗМДТ в правомощията на общинския съвет е да определи имуществения компонент от данъка върху превозните средства в частта му съобразно мощността на двигателя и екологичния компонент, като законодателят е определил границите, в които да стане това. Следователно е налице необходимост от приваждане на действащата към този момент наредба с новите законодателни изисквания, за да се

обезпечи прилагането на ЗМДТ съобразно чл.7, ал.2 от ЗНА.

Предвид тежестта на екологичния компонент, вносителят предлага намаляване на имуществения компонент до минималните размери, определени в ЗМДТ, или близки до тях. Така според вносителя се гарантира баланс в облагането на МПС. С изменението на наредбата в оспорената част се цели съгласуване с нормативен акт по-горен ранг, както и провеждане на политиката на СО за намаляване на количествата вредни емисии, отделяни от автомобилите в околната среда, а в по-дългосрочен план – изваждане от употреба на по-старите автомобили и замяната им с по-нови.

С доклада е представен и проект на наредба за изменение и допълване на НОРМД. Изготвена е частична предварителна оценка на въздействието, която по аргумент от чл.20, ал.2 от Закона за нормативните актове (ЗНА) за подзаконов нормативен акт на общински съвет не е задължителна. С мотивите в доклада и с частичната предварителна оценка вносителят е изпълнил задължението си да обоснове необходимостта, целите и очакваните резултати от приемането на подзаконовия нормативен акт.

Докладът на вносителя и проектът за изменението на НОРМД са обявени на официалната страница на СОС в раздел „Проекти на нормативни актове“ на 27.11.2019г., като е обявен и 30-дневен период за обществена консултация до 27.12.2019г. включително, с което е спазено изискването на чл.26, ал.4 от ЗНА.

На основание чл. 19, ал.2 от Наредбата за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община, тъй като изменението на размера на местните данъци е акт със значителни последици, е проведено и обществено обсъждане. На 03.12.2019г. до гражданите на СО е отправена покана за обществено обсъждане, насрочено за 11.12.2019г. в съответствие с изискванията на чл.21, ал.1 от Наредбата за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община. Поканата съдържа дневен ред, дата, час и място на провеждане, лица и координати за връзка, както и линк към сайт, където могат да бъдат намерени електронно докладът и проектът за изменението. Протоколът от проведеното обществено обсъждане е обявен на сайта на СОС на 16.12.2019г. След приключването на обществената консултация е изготвена обобщена справка за постъпилите предложения и становища от граждани и организации, в която са изложени мотиви за неприемането им. Справката е изпратена на СОС на 27.12.2019г. и едновременно с това е публикувана на официалния сайт на СОС, в изпълнение на изискването на чл.26, ал.5 от ЗНА, след което проектът е внесен за разглеждане в заседание на СОС на 30.12.2019г. и е приет с Решение № 51 по Протокол № 5 от 30.12.2019 г. С оглед на изложеното съдът не установява нарушения на процедурата по изготвяне на проекта за подзаконов нормативен акт и приемането му. Вносителят на проекта за изменение и СОС са зачели принципите на необходимост, обосновааност, предвидимост, откритост и съгласуваност при приемане на нормативния акт, установени с разпоредбата на чл.26, ал.1 от ЗНА.

Възражението на жалбоподателя за допуснато съществено нарушение на процедурата, се основава на обстоятелството, че още преди да изтече срокът за провеждане на обществената консултация проектът е бил разгледан и приет от Постоянната комисия по местно самоуправление и нормативна уредба към СОС, която е водещата комисия и която е обобщила становищата на Постоянната комисия по финанси и бюджет, на Постоянната комисия по опазване на околната

среда, земеделие и гори, на Постоянната комисия по икономика и собственост и на Постоянната комисия по транспорт и туризъм. От представения доклад на Постоянната комисия по местно самоуправление и нормативна уредба към СОС се установява, че комисията е разгледала проекта на заседания на 11.12.2019г. и на 17.12.2019г. Въпреки, че становища и предложения от граждани и организации са приемани до 27.12.2019г. съдът не цени това за съществено процесуално нарушение, тъй като неприключването на обществените консултации не е пречка проектът да се разглежда от помощните органи на СОС. Нито ЗНА, нито Наредбата за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община въвеждат изискване проектът за нормативен акт да се разглежда от помощните органи едва след приключване на обществените консултации. Такова изискване е поставено единствено по отношение на органа, който е компетентен да приеме нормативния акт – този извод следва по аргумент от чл.26, ал.5 от ЗНА, но не и за структурите в неговата администрация, които имат консултативни помощни функции. Съдът споделя разбирането, че нарушението на административнопроизводствените правила е съществено само тогава, когато е повлияло или е могло да повлияе върху крайното решение по същество на административния орган. Становищата на постоянните комисии на СОС нямат обвързващ характер за решението на колективния орган, което е взето след приключване на обществените консултации и изготвяне на обобщената справка за направените предложения и възражения.

Заседанието на СОС е проведено редовно при наличие на изискуемия кворум по чл.27, ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА), въз основа на поименно гласуване с мнозинство повече от половината от общия брой общински съветници, с което е спазено изискването не само на чл.27, ал.3, но и на чл.27, ал.4 и 5 във връзка с чл.21, ал.1, т.7 от ЗМСМА (приложимо само по отношение на определяне на размера на местните такси, което е изцяло в правомощията на общинските съвети, докато местните данъци се определят в поставени от законодателя размери).

По изложените съображения съдът приема, че подзаконовият нормативен акт в оспорената му част е издаден от компетентен орган, в рамките на делегираните му правомощия с разпоредбата на чл.55 от ЗМДТ, в предписаната от закона писмена форма, като не са допуснати нарушения на административнопроцесуалните правила, които да бъдат определени като съществени по смисъла на чл.146, т.3 АПК и да мотивират неговата отмяна.

#### Относно материалноправната законсъобразност на акта

Преди изменението на ЗМДТ в сила от 01.01.2019г. данъкът за МПС се определял въз основа на следните разпоредби:

ЗМДТ:

Чл. 55. (Изм. - ДВ, бр. 110 от 2007 г.) (1) За леки автомобили общинският съвет определя размера на данъка с наредбата по чл. 1, ал. 2 съобразно мощността на двигателя, коригиран с коефициент в зависимост от годината на производство, както следва: 1. до 37 kW включително - от 0,34 до 1,02 лв. за 1 kW; 2. над 37 kW до 55 kW включително - от 0,40 до 1,20 лв. за 1 kW; 3. над 55 kW до 74 kW включително - от 0,54 до 1,62 лв. за 1 kW; 4. над 74 kW до 110 kW включително - от 1,10 до 3,30 лв. за 1 kW; 5. над 110 kW - от 1,23 до 3,69 лв. за 1 kW. В зависимост от годината на

производство данъкът се умножава със следните коефициенти:

Брой на годините от годината на производство, включително годината на производство	Коефициент
Над 14 години	1
Над 5 до 14 години включително	1,5
До 5 години включително	2,8

НОРМД:

Чл. 41. (Изм. и доп. - Решение № 700 по Протокол № 54 от 19.12.2013 г.) (1)

За леките автомобили размера на данъка се определя съобразно мощността на двигателя, коригиран с коефициент в зависимост от годината на производство, както следва:

1. до 37 kW включително - 0.43 лв. за 1 kW;
2. над 37 kW до 55 kW включително - 0.50 лв. за 1 kW;
3. над 55 kW до 74 kW включително - 0.68 лв. за 1 kW;
4. над 74 kW до 110 kW включително - 1.38 лв. за 1 kW;
5. над 110 kW - 1.54 лв. за 1 kW;

В зависимост от годината на производство данъкът се умножава с коефициентите, определени с чл. 55, ал. 1 от Закона за местните данъци и такси.

След изменението на закона, обнародвано в ДВ бр.98 от 2018г., в сила от 01.01.2019г., се въвежда нов метод на облагане както за леките, така и за товарните автомобили с максимална допустима маса 3,5 тона.

ЗМДТ

Чл. 55. (1) (Изм. – ДВ, бр. 98 от 2018 г., в сила от 1.01.2019 г.) За леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т годишният данък се състои от два компонента – имуществен и екологичен, и се определя по следната формула:

$$\text{ГДПС} = \text{ИмК} \times \text{ЕК},$$

където:

ГДПС е годишният размер на данъка върху превозните средства за леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т;

ИмК е имуществен компонент, който се определя по реда на т. 1;

ЕК е екологичен компонент, който се определя по реда на т. 2

1. имущественият компонент се определя от стойността на данъка в зависимост от мощността на двигателя, коригирана с коефициент в зависимост от годината на производство на автомобила, по следната формула:

$$\text{ИмК} = \text{СкW} \times \text{Кгп},$$

където:

СкW е частта от стойността на данъка в зависимост от мощността на двигателя, която се определя от мощността на двигателя и размера на данъка, определен от общинския съвет с наредбата по чл. 1, ал. 2 в следните граници:

а) до 55 kW включително – от 0,34 до 1,20 лв. за 1 kW;

б) над 55 kW до 74 kW включително – от 0,54 до 1,62 лв. за 1 kW;

в) над 74 kW до 110 kW включително – от 1,10 до 3,30 лв. за 1 kW;

г) над 110 kW до 150 kW включително – от 1,23 до 3,69 лв. за 1 kW;

д) над 150 kW до 245 kW включително – от 1,60 до 4,80 лв. за 1 kW;

е) над 245 kW – от 2,10 до 6,30 лв. за 1 kW;

Кгп е коригиращ коефициент за годината на производство на автомобила в следните размери:

Брой на годините от годината на производство, включително годината на производство	Коефициент
Над 20 години	1,1
Над 15 до 20 години включително	1
Над 10 до 15 години включително	1,3
Над 5 до 10 години включително	1,5
До 5 години включително	2,3

2. екологичният компонент се определя от общинския съвет в зависимост от екологичната категория на автомобила с наредбата по чл. 1, ал. 2 в следните граници:

Екологична категория	Коефициент
без екологична категория, с екологични категории "Евро 1" и "Евро 2"	1,10 – 1,40
"Евро 3"	1,00 – 1,10
"Евро 4"	0,80 – 1,00
"Евро 5"	0,60 – 0,80
"Евро 6" и "EEV"	0,40 – 0,60

В доклада на Постоянната комисия по местно самоуправление и нормативна уредба са изследвани социално-икономическите условия за живот в столицата и средната работна заплата. Цитирани са данни на Националния статистически институт за м. септември 2019г., съгласно които средната работна заплата за страната е била 1 266 лева, докато за С. е била 1 711 лева. Тези данни не се оспорват от страните и се ценят от съда като достоверни. В становището на Постоянната комисия по финанси и бюджет е направен анализ на броя регистрирани автомобили на територията на СО, като е установено, че около от половината от тях са с мощност на двигателя до 74 kW включително (приблизително 99 конски сили), също приблизително толкова са и автомобилите без екологична категория или с екологични категории "Евро 1" и "Евро 2". С изменението на чл.41, ал.1 от НОРМД имущественият компонент за тази категория автомобили е определен в минималния законоустановен размер от съответно 0,34 лв и 0,54 лв за kW, докато екологичният компонент за колите без екологична категория или с категории "Евро 1", "Евро 2" и „Евро 3“ е определен в максималния размер, както е видно от оспорената разпоредба.

## НОРМД:

**Чл. 41.** (1) (изм. – Решение № 51 по Протокол № 5 от 30.12.2019 г., в сила от 1.01.2020 г.) За леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т годишният данък се състои от два компонента – имуществен и екологичен, и се определя по следната формула:

ГДПС = ИмК x ЕК, където:

ГДПС е годишният размер на данъка върху превозните средства за леки и товарни автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т;

ИмК е имуществен компонент, който се определя по реда на т. 1;

ЕК е екологичен компонент, който се определя по реда на т. 2.

1. имущественият компонент се определя от стойността на данъка в зависимост от мощността на двигателя, коригирана с коефициент в зависимост от годината на производство на автомобила, по следната формула:

$$\text{ИМК} = \text{Скв} \times \text{Кгп},$$

където:

Скв е частта от стойността на данъка в зависимост от мощността на двигателя, като размерът се определя както следва:

- а) до 55 kW включително - 0,34 лв. за 1 kW;
- б) над 55 kW до 74 kW включително - 0,54 лв. за 1 kW;
- в) над 74 kW до 110 kW включително - 1,21 лв. за 1 kW;
- г) над 110 kW до 150 kW включително - 1,42 лв. за 1 kW;
- д) над 150 kW до 245 kW включително - 1,84 лв. за 1 kW;
- е) над 245 kW - 2,42 лв. за 1 kW;

Кгп е коригиращ коефициент за годината на производство на автомобила, определен в чл. 55, ал. 1, т. 1 от Закона за местните данъци и такси.

2. екологичният компонент, в зависимост от екологичната категория на автомобила, се определя както следва:

- а) за автомобили без екологична категория и такива с екологични категории "Евро 1" и "Евро 2" - 1,40;
- б) за автомобили с екологична категория "Евро 3" - 1,10;
- в) за автомобили с екологична категория "Евро 4" - 1,00;
- г) за автомобили с екологична категория "Евро 5" - 0,60;
- д) за автомобили с екологична категория "Евро 6" и „ЕЕV" - 0,40.

Видно е, че в оспорената разпоредба най-съществено е увеличението на имуществения компонент при автомобилите с голяма мощност, но при тях намалява екологичният компонент. Имущественият компонент е обратно пропорционален на екологичният компонент: колкото по-висок клас е автомобилът, толкова по-голям е имущественият компонент за сметка на екологичния, и обратно – колкото по-нисък клас е автомобилът, толкова по-малък е имущественият компонент за сметка на екологичния, който се увеличава. Водещата комисия при СОС е анализирала увеличението на данъка, като е установила, че за автомобилите с мощност над 74 kW до 110 kW, които са най-големият брой от регистрираните автомобили в С., то е 10%. При това положение възражението на жалбоподателя, че данъчната тежест не е съобразена с имущественото състояние и доходите на гражданите, е неоснователно. На първо място, имущественото състояние и доходите на гражданите са взети предвид от законодателя при определяне на границите на данъка в ЗМДТ, с които общинските съвети трябва да се съобразят. На второ място, имущественото състояние и доходите на гражданите са съобразени и с оспорената разпоредба, която е изцяло в законоустановените граници, като освен това са взети предвид и статистическите данни за работната заплата и заетостта на гражданите в столицата, които са над средните за страната. По тези съображения съдът приема, че оспорената разпоредба не нарушава чл.60, ал.1 от Конституцията на Република България в какъвто смисъл е оплакването на жалбоподателя. Презюмирайки, че колите от най-нисък клас и съответно без или с ниска екологична категория са притежание на граждани с доходи под или около средните за столицата –каквото е и твърдението на жалбоподателя - СОС е балансира максималния размер на екологичния компонент с минималния размер на

имуществения компонент, като по този начин окончателният размер на данъка не е променен или е несъществено променен, а в някои случаи е дори намален. Изчисляването на данъка предполага извършването само на действие умножение - просто алгебрично пресмятане, които не само съдът, но и всеки гражданин може да извърши сам, без да са му необходими специални познания. Така например за автомобил с мощност 60 kW, произведен преди 12 години и без екологична категория, преди изменението на ЗМДТ и НОРМД данъкът е бил 61,20 лева, определен както следва:  $60 \text{ kW} \times 0,68 \text{ лв}$  (по наредбата преди изменението)  $\times 1,5$ , (коэффициентът за годината на производство по чл.55, ал.1 от ЗМДТ, редакция ДВ бр.110/2007г.) След изменението на закона и на наредбата данъкът за същия автомобил е 58,97 лева, определен както следва:  $60 \text{ kW} \times 0,54$  (имуществен компонент по оспорената разпоредба)  $\times 1,3$  (коэффициент за годината на производство по чл.55 ЗМДТ)  $\times 1,4$  (екологичен компонент по оспорената разпоредба).

Възражението на жалбоподателя, че с изменението на наредбата се допуска „сериозна диспропорция между леките и товарните автомобили във финансовата тежест на данъка“ е неоснователно, предвид това, че нито законът, нито наредбата въвеждат такъв разграничителен критерий за облагането. Напротив, както изрично сочат разпоредбите на чл.55, ал.1 от ЗМДТ и чл.41, ал.1 от НОРМДТ, тези данъчни размери се прилагат и за леки, и за товарни автомобили с технически допустима максимална маса до 3,5 тона, докато това не е било така в редакцията на закона и на наредбата отпреди изменението.

Оспорената подзаконова разпоредба е в съответствие с материалноправна разпоредба от по-висок ранг, а именно с разпоредбите на чл.55, ал.1 от ЗМДТ. С оспорената разпоредба се постига целта на чл.7, ал.2 от ЗНА да се осигури прилагането на нормативен акт от по-висока степен. Въпросите за целесъобразността на въвеждането на екологичен компонент не подлежат на обсъждане и преразглеждане от СОС, тъй като те са решени от законодателя. Преценката доколко екологичният компонент на данъка върху автомобилите ще намали замърсяването на околната среда не подлежи на съдебен контрол при оспорването на подзаконовия нормативен акт, съответно съдът не обсъжда изложените от жалбоподателя възражения в тази връзка.

По тези съображения жалбата следва да бъде отхвърлена като неоснователна.

#### **Разноски:**

При този изход на спора и на основание чл.143, ал.4 от АПК и чл.78, ал.8 от Гражданския процесуален кодекс, във връзка с чл.37 от Закона за правната помощ, във връзка с чл.24 от Наредбата за заплащане на правната помощ жалбоподателят следва да заплати на Столичния общински съвет юрисконсултско възнаграждение в размер на 100 лева.

Мотивиран така, Административен съд-София град, XII-ти състав,

**РЕШИ:**

**ОТХВЪРЛЯ** жалбата на Т. Й. Т., с постоянен адрес в [населено място], срещу разпоредбата на чл.41, ал.1 от Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет, приета с Решение на Столичния общински съвет № 51 по Протокол № 5 от 30.12.2019 г.

**ОСЪЖДА** Т. Й. Т. да заплати на Столичния общински съвет юрисконсултско възнаграждение в размер на 100 (сто) лева.

Решението може да бъде обжалвано и/или протестирано пред Върховния административен съд с касационна жалба, подадена чрез Административен съд София-град в 14-дневен срок от съобщаването му.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

**ЧЛЕНОВЕ: 1.**

**2.**