

D7.2.2 Analysis and roadmap for the introduction of
"Sofia Congestion Charge Zone" developed
Д7.2.2 Анализ и пътна карта за въвеждане на Зона за
такса задръстване в София



Правен анализ

относно възможностите за въвеждане на зона за таксуване
на задръствания в София и предложения за промени в
действащата нормативна уредба. Пътна карта.

РЕЗЮМЕ 2023



Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



СЪДЪРЖАНИЕ

I. ВЪВЕДЕНИЕ	стр. 4
II. РЕГУЛАТОРНИ ПОЛИТИКИ И ДОБРИ МЕЖДУНАРОДНИ ПРАКТИКИ ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА ТАКСА ЗА ЗАДРЪСТВАНЕ (ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО)	стр. 5
1. Зона за таксуване на задръстванията в Дърам	стр. 5
2. Зона за таксуване на задръстванията в Лондон	стр. 8
2.1. Общи бележки	стр. 8
2.2. Зона за таксуване на задръстванията от 17 февруари 2003 г.	стр. 10
2.3. Зона за таксуване на задръстванията от 19 февруари 2007 до декември 2010 г.	стр. 11
2.4. Зона за таксуване на задръстванията в Лондон (2023 г.)	стр. 12
<i>Нормативна уредба</i>	
<i>Плащане на такса</i>	
<i>Възстановяване на предварително платена такса или промяна</i>	
<i>Наказателна такса за неплатена дължима такса</i>	
<i>Имобилизация на превозни средства</i>	
<i>Преместване на превозно средство</i>	
<i>Изключения и отстъпки</i>	
2.5 Зона за таксуване на задръстванията и зони с ниски емисии в Лондон	стр. 19
III. РЕГУЛАТОРНИ ПОЛИТИКИ И ДОБРИ МЕЖДУНАРОДНИ ПРАКТИКИ ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА ТАКСА ЗА ЗАДРЪСТВАНЕ (ШВЕЦИЯ)	
1. Нормативна уредба на държавно ниво	стр. 23
<i>Плащане на данък за задръстване и допълнителна такса</i>	
<i>Възстановяване на суми</i>	
<i>Облагане и освобождаване от данък върху задръстване</i>	
<i>Забрана за използване на превозно средство</i>	
<i>Обжалване</i>	
<i>Принудително изпълнение</i>	
2. Данък върху задръстванията в Стокхолм	стр. 30
<i>Начисляване на данък върху задръстванията</i>	
<i>Дни, в които не се начислява данък върху задръстванията</i>	
<i>Пунктове за начисляване на данък върху задръстванията и отчитане на времето за преминаване</i>	
<i>Ефекти от въвеждането на данъка върху задръстванията</i>	
3. Данък върху задръстванията в Гьотеборг	стр. 34
<i>Размер на данъка върху задръстванията и дни, в които не се начислява</i>	

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



<i>Пунктове за начисляване на данък върху задръстванията и отчитане на времето за преминаване</i>	
<i>Правило за многократно преминаване</i>	
<i>Освобождаване от данък върху задръстванията в района на Бачка</i>	
<i>Данък върху задръстванията в тунел Мариехолм</i>	
<i>Ефекти от въвеждането на данъка върху задръстванията в Гьотеборг</i>	
4. Екологични зони в Стокхолм	стр. 39
5. Екологична зона в Гьотеборг	стр. 40
III. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ПРИ ВЪВЕЖДАНЕ НА ЗОНА ЗА ТАКСУВАНЕ НА ЗАДРЪСТВАНИЯТА В СОФИЯ (ПЪТНА КАРТА)	стр. 41
1. Общи бележки	стр. 41
2. Значение и основни цели на таксата за задръстване	стр. 42
3. Етапи при проектиране и въвеждане на зона за таксуване на задръстванията	стр. 45
3.1. Извършване на предварителни проучвания и анализи	стр. 46
<i>Анализ на транспортните натоварвания</i>	
<i>Анализ на транспортната мобилност на населението</i>	
<i>Анализ за въздействието на трафика върху околната среда</i>	
<i>Социално-икономически анализ</i>	
<i>Анализ на международния опит</i>	
<i>Ползи от извършването на проучвания и анализи</i>	
3.2. Дефиниране на цели и очаквани резултати	стр. 55
3.3. Стратегическо планиране	стр. 56
3.4. Правна регулация на държавно ниво	стр. 58
<i>Закон за чистотата на атмосферния въздух</i>	
<i>Закон за пътищата</i>	
<i>Закон за местните данъци и такси</i>	
<i>Закон за движението по пътищата</i>	
<i>Административнонаказателна отговорност и принудителни административни мерки</i>	
<i>Процедура за изменение и допълнение на закон</i>	
3.5. Проектиране на зона за таксуване на задръстванията	стр. 72
<i>Обхват, граници и времева рамка</i>	
<i>Определяне на размера на таксата за задръстване</i>	
<i>Определяне на методите за плащане на таксата за задръстване</i>	
<i>Освобождаване от такса за задръстване и преференциално таксуване</i>	
<i>Осъществяване на контрол в зоната за таксуване на задръстванията</i>	
<i>Административнонаказателна отговорност и принудителни административни мерки</i>	
<i>Инфраструктура за контрол</i>	

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



<i>Използване на приходите от прилагането на мярката</i>	
3.6. Правна регулация на местно ниво	стр. 85
3.7. Извършване на подготвителни действия за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията	стр. 88
<i>Осъществяване на контрол с автоматизирани технически средства</i>	
<i>Политика за поверителност, обработване на данните и защита на данните</i>	
4. Обществена приемливост	стр. 92
5. Механизъм за наблюдение и оценка на постигнатите междинни и крайни резултати	стр. 94
IV. Заключение	стр. 94
	стр. 95

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



I. ВЪВЕДЕНИЕ

С ускоряването на урбанизацията и като резултат от увеличеното използване на лични превозни средства, трафикът и необходимостта от споделяне на пътното пространство непрекъснато се увеличават. Това от своя страна води до задръствания по пътищата и замърсяване на въздуха, особено в градските райони. Заседнали в бавно движещ се трафик, принудени да ускоряват, забавят и спират на празен ход, превозните средства прекарват повече време на пътя, което неизбежно води до увеличаване на емисиите. Наред със замърсяването и увеличаването на разходите за пътуване, времето прекарано в трафика има отрицателни последици върху икономиката, обществото и качеството на живот като цяло.

Свободното движение на превозни средства по пътищата отворени за обществено ползване в градовете, без заплащане на такса за автомобилно замърсяване или за ползване на пътното пространство, допринася за увеличаване на броя на пътуванията с лични автомобили, а от там и до натоварване на пътната мрежа, образуване на задръствания, увеличаване на емисиите от транспорта, шумово замърсяване, загуба на време в удълженото придвижване, налагане на допълнителни разходи за останалите участници в движението, повишаване броя на пътнотранспортни произшествия.

Задръстените, замърсени, шумни градове се отразяват неблагоприятно на качеството на живот и стават все по-малко привлекателни за жителите или бизнеса. Това налага правителствата и местните власти да търсят възможности и прилагат набор от мерки за справяне с неблагоприятните последици от трафика и замърсяванията, като това обикновено включва разширяване на пътища или изграждане на нови, управление на трафика и местата за паркиране, ограничения на скоростта, въвеждане на зони с ниски емисии и системи за таксуване, подобряване на обществения

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



транспорт, изграждане на инфраструктура за пешеходци и колоездачи, насърчаване преминаването към видове транспорт с ниски въглеродни емисии и към превозни средства с нулеви емисии.

Проучванията показват, че редица европейски градове са възприели идеята за въвеждане на зони с ниски емисии и градски пътни такси, за да регулират достъпа до определени части от града¹².

Анализът на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на такса задръстване във Великобритания и Швеция показват, че въвеждането на екологични зони и зони за таксуване на задръстванията води до намаляване на потока на преминаващите превозни средства и до подобряване на качеството на атмосферния въздух. В процеса на проучването се установи, че за всяка от тези зони се прилага отделна регулаторна рамка, като същевременно функционират ефективно в синхрон.

Въз основа на анализа на подходите възприети в четири града (Дърам, Лондон, Стокхолм и Гьотеборг) са идентифицирани подходящи за адаптиране към българския контекст инструменти за прилагане, мониторинг и оценяване в процеса на изготвяне на нови или подобряване на действащи политики и законодателство. Предложени са препоръчителни действия, които да бъдат взети под внимание при реализиране на целите и мерките, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух чрез въвеждане и функциониране на зона за таксуване на задръстванията в София.

¹ <https://urbanaccessregulations.eu/urban-road-charging-schemes>

² <https://urbanaccessregulations.eu/userhome/map>

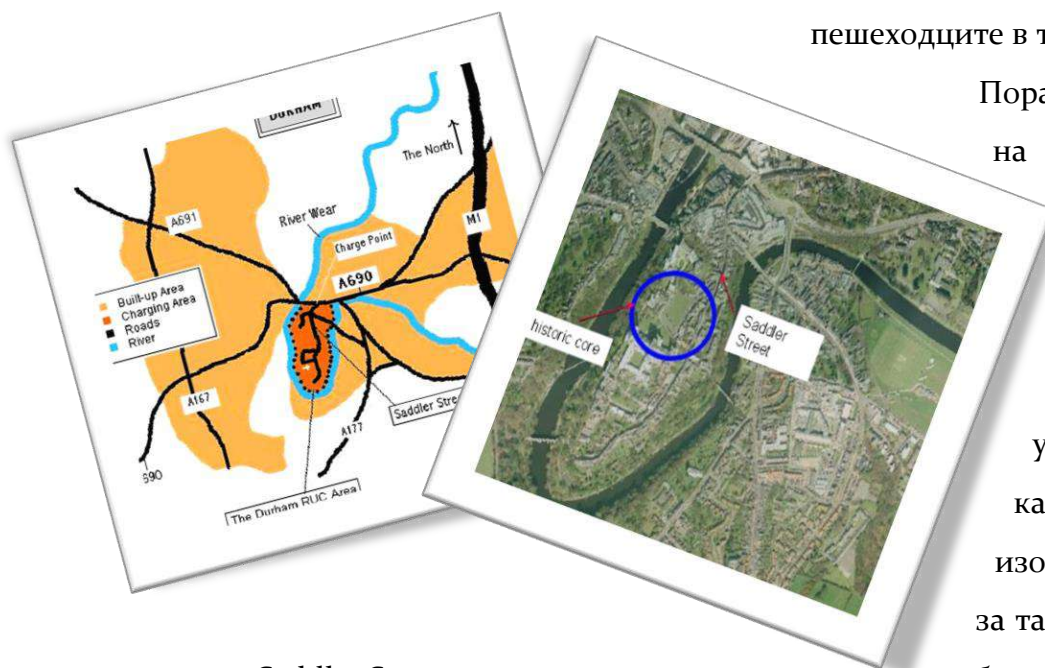
Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

II. РЕГУЛАТОРНИ ПОЛИТИКИ И ДОБРИ МЕЖДУНАРОДНИ ПРАКТИКИ ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА ТАКСА ЗА ЗАДРЪСТВАНЕ (ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО)

1. Зона за таксуване на задръстванията в Дъръм

Град Дъръм е първото място в Обединеното кралство с въведена такса за задръстване след като през 90-те години Съветът на окръг Дъръм започва да проучва концепцията за таксуване на водачите на превозни средства. Преди таксата да бъде въведена на 1 октомври 2002 г., проведени от Съвета проучвания показват, че приблизително 2000 превозни средства на ден влизат в историческия град Дъръм, като 80% от тях нямат причина да бъдат там. Таксата за задръствания е въведена с цел да предотврати и обезсърчи ненужните пътувания с лично превозно средство, като тя идва в отговор на дългогодишните проблеми свързани с трафика и безопасността на пешеходците в тази част на града.

Поради конфигурацията на древния център на Дъръм, образуваша полуостров с достъп през еднопосочна улица Saddler Street, както е показано на изображенията, схемата за таксуване обхваща само обекти на катедралата



тази улица. Saddler Street води до историческите Дъръм и замъка Дъръм.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Всички превозни средства, които влизат или излизат от зоната трябва да платят дневна такса от £2, освен ако не отговарят на условията за освобождаване. Дневната такса от £2 за влизане в зоната е дължима за часовия диапазон от 10:00 до 16:00 часа, от понеделник до събота. Няма такса в неделя или на официални празници.

Плащането на таксата може да се извърши предварително или до 18:00 часа в деня на ползване на пътя. В случай, че таксата не бъде заплатена до 18:00 часа на същия ден, регистрираният собственик/ползвател на превозното средство може да получи известие за неустойка от £50.

Контролът в зоната се осъществява чрез Система за автоматично разпознаване на регистрационни номера (ANPR), която записва всички превозни средства, които влизат или излизат от зоната. Подлежащите на автоматично освобождаване и регистрираните за освобождаване превозни средства, се разпознават от системата ANPR като освободени от такса.

С цел да се осигури привлекателна алтернатива на личния автомобил около центъра на града и в района на историческия полуостров, е осигурена честа и разпознаваема услуга „Cathedral Bus“.



„Cathedral Bus“ е специализирана услуга, обхващаща три маршрута, свързващи железопътната гара, главните автобусни спирки в центъра на града, автобусния парк и пазара с обекта на световното наследство на катедралата и замъка Дъръм.

Прилагането на подхода за таксуване в Даръм се оказва доста ефективен по отношение намаляването на трафика в историческата част на града, а отделно е

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



допринесъл за подобряване на атмосферата около катедралата Дърам и замъка Дърам, която след въвеждането на таксата е станала по-спокойна за хилядите пешеходци, които се разхождат около тези обекти на световното наследство. Наред с това, зоната помага за намаляване на задръстванията и замърсяването и подобрява качеството на въздуха в района.

2. Зона за таксуване на задръстванията в Лондон

2.1. Общи бележки

На 17 февруари 2003 г., в отговор на дългогодишните проблеми свързани с трафика, както и на значителното намаляване на средната скорост за придвижване и нарастващото време за пътуване, в столицата на Обединеното кралство започва един от най-мощните проекти за справяне със задръстванията в града, с въвеждането на такса за задръстване в централен Лондон.

Законодателната основа за прилагане на схема за таксуване на задръстванията е следната:

- законовите правомощия на кмета произтичат от Закона за администрацията на Голям Лондон от 1999 г. (Greater London Authority Act 1999³⁴⁵⁶), както е изменен, и от вторичното законодателство или разпоредби;
- актовете, обхващащи таксите и санкциите, както и изпълнението и съдебните решения.

Със Закона за администрацията на Голям Лондон от 1999 г. са дадени правомощия на бъдещия кмет на Лондон за прилагане на схеми за таксуване на

³ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/contents>

⁴ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/part/IV/chapter/XV>

⁵ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/schedule/23>

⁶ <https://www.legislation.gov.uk/primary+secondary?title=The%20Greater%20London%20Authority%20>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



потребителите на пътя в Голям Лондон и за запазване на приходите. Съгласно Закона, всички събрани излишъци (приходи над оперативните разходи) трябва да бъдат реинвестирани в транспортната инфраструктура на Лондон.

През май 2000 г., избраният за кмет на Лондон Кен Ливингстън провежда серия от консултации със заинтересованите страни по отношение на транспортната политика. Официалната обществена консултация и консултация със заинтересованите страни по проекта за транспортна стратегия на кмета, се провежда в продължение на 3 месеца, като окончателната версия включва ангажимент за въвеждане на схема за таксуване на задръстванията в централен Лондон.

В част III „Такса за ползване на пътя и такса за паркиране на работното място“⁷ от Закона за транспорта от 2000 г. (Transport Act 2000⁸) се съдържат разпоредби относно схемите за таксуване, тяхното изработване, съдържание (чл. 171 и чл. 172), приемане, отмяна, наказателни такси (чл. 173), принудителни административни мерки (чл. 175) и други.

През 2001 г., на база предложенията изложени в транспортната стратегия на кмета Кен Ливингстън и въз основа на създадената законодателна рамка, е публикувана за консултация Заповед за таксуване на задръстванията в Голям Лондон (Централна зона). След извършени корекции и проведени допълнителни консултации, схемата за таксуване на задръстванията в централен Лондон е успешно въведена на 17 февруари 2003 г., без големи оперативни, трафик или технологични затруднения. Въвеждането на схемата е съпътствано от широка обществена информационна кампания, което допринася за това да се осигури възможно най-гладкото ѝ функциониране от първия ден на въвеждане.

⁷ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/part/III>

⁸ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



2.2. Зона за таксуване на задръстванията от 17 февруари 2003 г.

Първоначалната и текуща граница на зоната, показана на изображението по-долу се нарича още Лондонски вътрешен околоръстен път.



Започвайки от най-северната точка и движейки се по посока на часовниковата стрелка, основните пътища, определящи границата са: Pentonville Road, City Road, Old Street, Commercial Street, Mansell Street, Tower Bridge Road, New Kent Road, Elephant and Castle, Vauxhall Bridge Road, Park Lane, Edgware Road, Marylebone Road и Euston Road (други пътища запълват малките празнини между тези пътища).

През 2004 г., Transport for London (TfL)⁹¹⁰¹¹ публикува съобщение на електронната си страница¹² и мониторингов доклад¹³, очертаващ успеха на схемата за таксуване на задръстванията и ефекта ѝ върху бизнеса. Транспортът за Лондон отчита, че въвеждането на таксата за задръстване допринася пряко за постигането на четири от транспортните приоритети на кмета на Лондон - намаляване на задръстванията, радикални подобрения в автобусните услуги, подобряване надеждността на времето за пътуване, постигане на по-висока

⁹ Транспортът за Лондон е правителствена организация, отговорна за повечето аспекти на транспортната система на Лондон, включително автобуси, влакове, велосипедни маршрути и мрежата на лондонското метро.

¹⁰ <https://www.legislation.gov.uk/ukla/2003/3/contents/enacted>

¹¹ <https://www.legislation.gov.uk/ukla/2016/1/contents/enacted>

¹² <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2004/february/ccharge-celebrates-successful-first-year>

¹³ <https://content.tfl.gov.uk/impacts-monitoring-report-2.pdf>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

ефективност при доставките на стоки. Наред с изброените, прилагането на схемата генерира приходи в подкрепа на транспортната стратегия на кмета като цяло.

2.3. Зона за таксуване на задръстванията от 19 февруари 2007 до декември 2010 г.

Успехът на първоначалната схема за таксуване на задръстванията, въведена през февруари 2003 г., насърчава местната власт за разширяване на таксуването и в други части на централен Лондон. Така, TfL разработва предложения въз основа на анализ, изводите от който са, че най-големи ползи от разширението на схемата за таксуване на задръстванията ще има от разширение на запад. При анализа са отчетени фактори като нивото на задръстванията в обследваните райони около Лондонския вътрешен околновръстен път, възможностите за обходни маршрути, градския транспорт, алтернативи на личните автомобили и др.



На 19 февруари 2007 г., зоната за таксуване на задръстванията в Лондон се разширява на запад, както е показано на изображението по-долу, за да включи Kensington, Knightsbridge, Chelsea, Bayswater и Paddington.

Една от ключовите характеристики на западното разширение е промяната в часовете за таксуване в първоначалната централна зона на Лондон от 07:00-18:30 на 07:00-18:00.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Разширената зона функционира като една зона, в която се прилагат едни и същи такси, отстъпки и освобождавания, независимо къде в зоната се управлява превозното средство.

Шестият мониторингов доклад¹⁴, описващ въздействието на таксата за задръствания в Лондон, се фокусира по-специално върху първата година от експлоатацията на схемата за западно разширение.

След проведено обществено обсъждане¹⁵, на 24 декември 2010 г. е последният ден на таксуване в западното разширение на зоната за таксуване на задръстванията. В началото на януари 2011 г. са възстановени първоначалните граници на зоната от 17 февруари 2003 г.

Данни за въздействието от премахването на западното разширение са публикувани от Транспорт за Лондон¹⁶, като видно от изнесената информация, премахването на разширението е оказало минимално въздействие върху трафика и незабележимо по отношение качеството на въздуха.

2.4. Зона за таксуване на задръстванията в Лондон (2023 г.)

На 17 февруари 2023 г. се отбелязаха 20 години от въвеждането на зоната за таксуване на задръстваната в Лондон, като и до днес тя е запазила първоначалните си граници от 17 февруари 2003 г. Пътните знаци и пътната маркировка ясно показват на водачите на превозни средства кога приближават, влизат и излизат от зоната за таксуване¹⁷.

¹⁴ https://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/-central-london-congestion-charging-impacts-monitoring-part-1_o.pdf

¹⁵ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

¹⁶ <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2011/june/tfl-announces-initial-results-following-removal-of-the-western-extension-of-the-congestion-charging-zone>

¹⁷ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/congestion-charge-zone/road-signs>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Нормативна уредба

В съответствие с разпоредбите на Закона за администрацията на Голям Лондон от 1999 г. (Greater London Authority Act 1999¹⁸¹⁹²⁰²¹) и Закона за транспорта от 2000 г. (Transport Act 2000²²), правилата свързани с прилагането на схемата за таксуване на задръстванията в централен Лондон са разписани в Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване²³²⁴²⁵²⁶ и Приложенията към нея.

Плащане на такса

Дневната такса за шофиране в зоната за таксуване на задръстванията в Лондон по време на часовете за таксуване е £15, ако се плати предварително или в същия ден, или £17,50 ако се плати до полунощ на третия ден след пътуването. При условие, че не е регистрирано плащане на таксата до полунощ на третия ден след пътуването в зоната, водачите на превозни средства получават известие за наказателна такса (PCN).

Таксата за задръстване се заплаща за шофиране в зоната в часовия диапазон от 7:00 до 18:00 в делнични дни и от 12:00 до 18:00 събота, неделя и официални празници. Такса не се заплаща между официалните празници Коледа и Нова година (включително).

Таксата се заплаща само веднъж, без значение колко пъти превозното средство влиза и излиза от зоната за таксуване на задръстванията в същия ден.

¹⁸ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/contents>

¹⁹ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/part/IV/chapter/XV>

²⁰ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/schedule/23>

²¹ <https://www.legislation.gov.uk/primary+secondary?title=The%20Greater%20London%20Authority%20>

²² <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents>

²³ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

²⁴ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

²⁵ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

²⁶ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Таксата може да се плаща за деня на таксуване или за период от последователни дни за таксуване. Дните за таксуване в даден период са последователни, ако единствените дни попадащи между тях, са дни през които не се заплаща такса.

Таксата се заплаща за конкретно превозно средство, което се идентифицира с регистрационен номер, освен в предвидените изключения.

Условията и начините за плащане са посочени в чл. 6 и чл. 7 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване.

Плащането на таксата може да се извърши чрез приложение за автоматично плащане „Auto Pay“ или чрез друг метод за плащане, който Транспортът за Лондон може да приеме. Най-лесният начин за плащане е чрез настройка на автоматично плащане²⁷	
Автоматично плащане Автоматизираната система за плащане записва броя на дните за таксуване, през които превозното средство пътува в зоната за таксуване всеки месец, и автоматично взема плащане от дебитна карта, кредитна карта или чрез директен дебит всеки месец.	£15 на ден – плащане през Auto Pay
Предварително плащане Може да се плати до 90 дни предварително за един ден, месец или година. Таксата може да се плати на или преди съответния ден на таксуване или, в случай на лиценз за период от дни на таксуване, на или преди първия ден на таксуване на съответния период .	£15 на ден - плащане по различен от Auto Pay начин за плащане, който Транспортът за Лондон може да приеме
Плащане след съответния ден на таксуване, но на или преди третия ден след съответния ден на таксуване (до полунощ на третия ден след пътуването)	£17,50 - плащане по различен от Auto Pay начин за плащане, който Транспортът за Лондон може да приеме

²⁷ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/auto-pay>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Възстановяване на предварително платена такса или промяна

Предвидена е възможност за възстановяване на предварително платени месечни или годишни такси, за цялата сума или за всички дни, за които вече не се планират пътувания в зоната за таксуване. Възстановяването на сумите се извършва при условията и по реда на чл. 10 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване. Не се възстановяват дневни такси или такси за минали дати.

Възможно е също, вместо да се направи заявка за възстановяване, да се направи промяна, като лицензът се насочи към друго превозно средство или за друга дата. Тази възможност е регламентирана в чл. 11 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване.

Наказателна такса за неплатена дължима такса

В чл. 12 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване е предвидена наказателна такса за неплатена дължима такса за задръстване.

Известията за наказателна такса (PCN) се издават на регистрирания собственик/ползвател на превозното средство в случай, че не е платена дневната такса за задръстване до полунощ на третия ден след пътуване в зоната, както и когато таксата не е платена в пълен размер.

Известията за наказателна такса могат или да се платят или да се направи изявление срещу тях (законова декларация). Периодът за плащане е 28 дни, считано от датата на връчване. Съгласно Закона за тълкуването от 1978 г. (Interpretation Act 1978²⁸), раздел 7, освен ако не се докаже противното, връчването се счита за извършено в момента, в който PCN е бил доставен по обичайната поща.

²⁸ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1978/30/contents>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



В случай, че наказателната такса не е напълно платена в рамките на 28 дни от PCN, наказателната такса, която трябва да се плати се увеличава с 50% от пълния размер на наказателната такса, както е показано на таблицата по-долу.

Известие за наказателна такса (PCN)	
Наказателна такса	£180
Сума с отстъпка (при плащане до 14 дни)	£90
Сертификат за такса	£270

В този случай, на регистрирания собственик/ползвател на превозното средство се изпраща Сертификат за такса, издаден в съответствие с правило 17(1) от Наредбата за таксуване на ползвателя на пътя (прилагане и съдене) (Лондон) от 2001 г. (The Road User Charging (Enforcement and Adjudication) (London) Regulations 2001²⁹), който разполага с 14 дни, в които да плати увеличената наказателна такса.

След издаване на сертификата, собственикът/ползвателят на превозното средство може да плати увеличената наказателна такса или да подаде законова декларация в случай, че не е получил официално PCN или не е получил отговор на изявлението срещу него.

В случай, че увеличената наказателна такса не е платена в рамките на 14 дни от връчването на Сертификата за такса, същата може да бъде регистрирана като неплатен дълг в Центъра за контрол на трафика (Traffic Enforcement Center). След това се изпраща Заповед за възстановяване, като срокът за плащане е 21 дни.

Когато не е извършено плащане в рамките на 21 дни от връчването на заповедта за възстановяване, се издава заповед, която се предава на съдебен изпълнител за събиране на непогасения дълг.

²⁹ <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2001/2313/contents/made>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Имобилизация на превозни средства

Съгласно чл. 13 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване, когато упълномощено лице има основание да смята, че има поне 3 неплатени наказателни такси във връзка със съответно превозно средство, което е неподвижно на пътя в зоната за таксуване, упълномощеното лице или лице, действащо под ръководството на упълномощеното лице, може:

- да постави устройство за блокиране към превозното средство, докато то остава на мястото, където е неподвижно, или
- да го премести или да изиска да бъде преместено на друго място на същия път или друг път и да постави устройство за блокиране на превозното средство на другото място.

Превозното средство към което е монтирано устройство за блокиране в съответствие с разпоредбите на схемата, може да бъде освободено ако всички дължими наказателни такси са платени на Транспорт за Лондон и ако е платена наказателна такса от £70 за освобождаване на превозното средство от устройството за обездвижване.

Преместване на превозно средство

В чл. 14 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване е предвидено, че когато упълномощено лице има основание да смята, че има поне 3 неплатени наказателни такси във връзка със съответно превозно средство, което е неподвижно на пътя в зоната за таксуване, упълномощеното лице или лице, действащо под ръководството на упълномощеното лице може да отстрани превозното средство и да го предаде на Транспорт за Лондон или на упълномощено от Транспорт за Лондон лице да го пази.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Транспортът за Лондон или пазачът на вещта могат да търсят от собственика на премахнатото превозно средство възстановяване на:

- всички наказателни такси, които не са платени във връзка с превозното средство;
- неустойка от £200 за отстраняването на превозното средство;
- наказателна такса от £40 за всеки пълен ден или част от ден, в който превозното средство е държано от Транспорт за Лондон или пазач, и
- ако превозното средство е изхвърлено, наказателна такса от £70 за изхвърлянето му.

Изключения и отстъпки

Наред с фиксираната такса за задръстване в размер на £15 или £17,50 в зависимост от начина на плащане, в Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване и в Приложенията към нея, са предвидени изключения и отстъпки за някои превозни средства, както и за живущите в зоната за таксуване на задръстванията. Изключенията са уредени в Приложение 2 и 3 от Заповедта, като Транспортът за Лондон поддържа регистър на превозните средства без такси, намалени тарифи и други за целите на разпоредбите на Приложение 2 и Приложение 3, които изискват данни за превозно средство да бъдат вписани в регистъра.

В Приложение 2 към Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване, както и на електронната страница на Транспорт за Лондон³⁰ изчерпателно са изброени превозните средства, за които се прилага намаление или освобождаване от таксата за задръстване, както и условията, при които се случва това.

³⁰ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

Приложение 3 към Заповедта за консолидирана схема за таксуване при задръстване се отнася за превозни средства, собственост на живущите в зоната за начисляване на такса за задръстване.

2.5. Зона за таксуване на задръстванията и зони с ниски емисии в Лондон

В британската столица, зоната за таксуване на задръстванията действа паралелно със зоната с ниски емисии (Low Emission Zone, LEZ) от 2008 г. Ултра нискоемисионната зона (Ultra Low Emission Zone, ULEZ) е въведена на 8 април 2019 г.



Зоните с ниски емисии са една от множеството стратегии, използвани от правителствата, в опит да намалят или поне да ограничат емисиите на замърсители на въздуха от пътния трафик в рамките на определена пространствена зона. Това са зони, където превозни средства, които не отговарят на минимален екологичен стандарт, са ограничени за влизане в зоната и при навлизане в зоната, подлежат на такси или глоби.

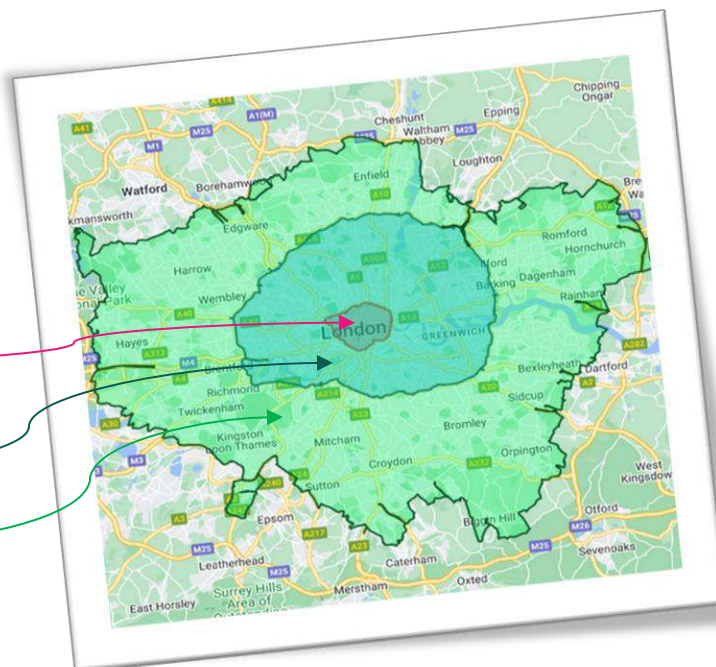
Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

Приложимият правен инструмент за LEZ и ULEZ, в който са разписани условията за движение в зоните с ниски емисии, е Заповед за таксуване в зони с ниски емисии на Голям Лондон 2006 г.³¹³²³³³⁴

Съгласно нормативните актове и действащите към момента схеми за таксуване, Лондон е разделен на три зони, както е изобразено:

- зона за таксуване на задърстванията (CC) ←
- ултра нискоемисионна зона (ULEZ) ←
- зона с ниски емисии (LEZ) ←

CC, LEZ и ULEZ са три различни режима за таксуване в Лондон.



Времето за таксуване е както следва:

- *такса задърстване*: работи от 07:00-18:00 понеделник-петък, 12:00-18:00 събота-неделя и официални празници. Без такса между официалните празници на Коледа и Нова година (включително);
- *зона с ултра ниски емисии*: работи 24 часа на ден, всеки ден от годината, с изключение на Коледа (25 декември);
- *зона с ниски емисии*: работи 24 часа на ден, всеки ден от годината.

³¹ <https://content.tfl.gov.uk/lez-scheme-order.pdf>

³² <https://content.tfl.gov.uk/lez-explanatory-notes.pdf>

³³ <https://content.tfl.gov.uk/lez-zone-charging-variation-order-notice-of-confirmation-2007.pdf>

³⁴ <https://content.tfl.gov.uk/lez-charging-variation-order-instrument-of-confirmation-2007.pdf>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Съгласно изискванията, които са въведени за различните категории превозни средства и екологичните стандарти, които е необходимо да покриват, за да не заплащат емисионна такса при движение в зоната, зоните LEZ и ULEZ се допълват, като в ULEZ изискванията за екологични стандарти са по-високи от тези в LEZ. Тук обаче следва да се има предвид, че такса за ULEZ не се заплаща за камиони, микробуси и специализирани превозни средства (всички над 3,5 тона), както и за автобуси, микробуси и междуградски автобуси (всички над 5 тона), тъй като за тези превозни средства са приложими изискванията за плащане на таксата за LEZ, ако не отговарят на минималните изискуеми стандарти за емисии при движение в LEZ. Извън обхвата на LEZ са превозните средства, подлежащи на емисионна такса при движение в ULEZ.

Проверка относно това дали превозното средство отговаря на стандартите за емисии и безопасност, необходими за шофиране в Лондон, или трябва да се плати дневна такса, може да се извърши на електронната страница на Транспорт за Лондон³⁵.

Дневната емисионната такса в LEZ е осезаемо по-висока от тази в ULEZ. Размерът на таксите в LEZ е определен по начин, който да насърчи операторите и собствениците на превозни средства да предприемат действия, за да направят своите превозни средства съвместими с изискванията за пътуване в зоната, а не да насърчава редовното плащане на таксата.

Дневната такса в зоните LEZ и ULEZ се начислява от полунощ до полунощ. При шофиране в зоната на ULEZ или LEZ през два дни, например преди полунощ и след полунощ, ще трябва да се платят две дневни такси.

По отношение на СС, в случаите, когато едно превозно средство преминава през зоната за таксуване на задръстваната в часовете за таксуване, но не отговаря на изискванията за 100% отстъпка, респ. за освобождаване от такса за задръстване, то за

³⁵ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/check-your-vehicle/>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



това превозно средство е необходимо заплащането и на съответната емисионна такса, ако не отговаря на съответното изискване за екологичен стандарт. Такъв например е случаят с живущите в зоната за таксуване на задръстванията, ползващи 90% отстъпка, чиито превозни средства не отговарят на екологичните стандарти за движение в ULEZ. За тези превозни средства, при движение в ULEZ или преминаване през ULEZ, е необходимо освен заплащането на таксата за задръстване до покриване на разликата до 100%, и заплащането на пълния размер на таксата за ULEZ. Същото е приложимо и към всяко тежкотоварно превозно средство, което не отговаря на екологичните стандарти и подлежи на екологична такса при движение в LEZ, и което навлиза в зоната за таксуване на задръстванията. В този случай, за тежкотоварното превозно средство ще се дължи както такса за LEZ, така и такса задръстване.

Всички тези схеми за таксуване (CC, LEZ и ULEZ), въведени и ефективно прилагани в Лондон, имат за цел да намалят задръстванията и да подобрят качеството на въздуха в Лондон, а отделно - да насърчат водачите да използват лични превозни средства само когато е необходимо, както и да преминат към по-екологични превозни средства, за да не подлежат на таксуване.

Въвеждането на тези мерки е довело до значително намаляване на замърсяването, а също така до намаляване на времето за пътуване и неблагоприятното въздействие на трафика върху качеството на живот в града.



III. РЕГУЛАТОРНИ ПОЛИТИКИ И ДОБРИ МЕЖДУНАРОДНИ ПРАКТИКИ ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА ТАКСА ЗА ЗАДРЪСТВАНЕ (ШВЕЦИЯ)

Швеция възприема оригинален подход при таксуването на задръстванията. Данъкът върху задръстванията се нарича „Trängselskatt“ и в момента се прилага в Стокхолм и Гьотеборг³⁶. Данъкът има за цел да намали задръстванията и обхваща превозни средства, регистрирани както в Швеция, така и в чужбина.

Проектът на правителството се осъществява, като въвеждането на данъка върху задръстванията се предшества от експериментален период от 7 месеца през 2006 г. в Стокхолм. За постоянно е въведен, считано от 1 август 2007 г.

Риксдагът (Riksdagen) се съгласява с предложението на правителството за въвеждане на данък върху задръстванията, като целта на данъка е да подобри достъпността и околната среда, но също така да допринесе за финансиране на инвестиции в пътната инфраструктура и в обществения транспорт.

1. Нормативна уредба на държавно ниво

Шведската система за събиране на данък върху задръстванията е правно регламентирана в Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията (Lag (2004:629) om trängselskatt³⁷), приет през 2004 г., допълван и изменян през следващите години, включително с оглед стесняването на кръга на собственици на превозни средства, които подлежат на освобождаване от данък, както и в Наредба (2004:987)

³⁶ В Швеция тол такси могат да се начисляват само за новопостроен път, за да се покрият разходите за строителството на пътя. Когато пътят е вече построен с обществени средства, според шведското законодателство, не може да се въвежда такса.

³⁷ <https://lagen.nu/2004:629>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



относно данъка върху задръстванията (Förordning (2004:987) om trängselskatt³⁸)³⁹⁴⁰. Законът определя местоположението на пунктовете за плащане, размерът на данъка върху задръстванията и кога трябва да се събира.

Съгласно § 1 и § 2 от Уводните разпоредби на Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, данъкът върху задръстванията трябва да бъде платен на държавата в съответствие със същия закон, като данъчният орган е Шведската данъчна агенция. От името на данъчния орган, Шведската транспортна агенция⁴¹, чрез автоматизирана обработка с подкрепата на данни от регистъра за движението по пътищата, взема решение относно данъка върху задръстванията и допълнителната такса, освен ако не следва друго от § 15, 15a или 20 от Закона, и налага събирането на такъв данък и допълнителна такса.

Съгласно § 8 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, данъчната отговорност се носи от собственика на превозното средство⁴². Всеки, който е закупил превозно средство на лизинг с право на придобиване или е наел превозно средство, т.е. има право да използва превозното средство за определен период от най-малко една година, също се счита за собственик на превозното средство съгласно § 3 от Закона за регистрация на превозни средства (2019:370) и използване⁴³.

По силата на § 9 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, данъчното задължение възниква когато се използва облагаемо с данък превозно средство при преминаване през пунктовете за таксуване, посочени в Приложение 1⁴⁴ и

³⁸ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/321693.html?date=2023-01-01>

³⁹ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/2151.html?year=2023&subject=Punktskatter+och+trafikskatter%3B4.669f7efe1468ee8b54848%3ETr%C3%A4ngselskatt%3B4.669f7efe1468ee8b5483d5>

⁴⁰ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/1841.html>

⁴¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/>

⁴² В Швеция, едно превозно средство може да има един или повече собственици по гражданското право, но само един собственик е вписан в регистъра на движението по пътищата и той е този, който дължи данък за задръстване.

⁴³ <https://lagen.nu/2019:370>

⁴⁴ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-stockholm/Betalstationerna/Betalstationernas-placeringi/>
Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



²⁴⁵ към Закона. Данъчно задължение не възниква за превозно средство, което се транспортира на ремарке или посредством друго превозно средство.

Плащане на данък за задръстване и допълнителна такса

Плащането на данъка върху задръстванията се извършва въз основа на издадено данъчно решение, като данъкът трябва да бъде платен не по-късно от последния ден на втория календарен месец, следващ месеца, за който се отнася решението. Данъчно решение се взема за всяко превозно средство, за което е възникнало данъчно задължение, като всяко решение се отнася за един календарен месец. В Закона е предвидена правна възможност за преразглеждане и изменение на решението, касаещо данъка за задръстване.

При възникнало данъчно задължение за превозно средство през календарния месец за повече от едно лице, се взема данъчно решение за всяко данъчно задължено лице поотделно. В случай на превозно средства, което е регистрирано в чужбина, Шведската транспортна агенция възлага на партньор за уведомяване да идентифицира собственика на превозното средство, да изпраща фактури и да получава плащания.

Плащането на данък за задръстване може да се извърши едва когато е взето данъчно решение, по един от следните начини, посочени на електронната страница на Шведската транспортна агенция⁴⁶ - директен дебит⁴⁷, банков превод⁴⁸, цифрова пощенска кутия⁴⁹, E-avi (е-фактура)⁵⁰ и др.

⁴⁵ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Betalstationerna/Betalstationernas-placering/>

⁴⁶ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Betalning/>

⁴⁷ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Betalning/Betala-via-autogiro/>

⁴⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Betalning/Betala-via-bankgiro/>

⁴⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/betala-i-digital-brevlada/>

⁵⁰ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/e-avi/>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Данъчно задължените лица могат да извършат справки на електронната страница на Шведската транспортна агенция ⁵¹, като чрез извършването на справката могат да получат достъп до техните данъчни решения и предварителни дневни суми в електронната услуга за данък върху задръстванията. Електронната услуга се прилага за данъка върху задръстванията както за Гьотеборг, така и за Стокхолм.

В допълнение към предоставената възможност за извършване на електронна справка, данъчно задължените лица получават електронна фактура, в която фигурират общата дебитирана сума за предходния календарен месец и броя на преминаванията (облагаемите преходи), които едно превозно средство е направило в и от Стокхолм и Гьотеборг за един месец. Собственикът на превозното средство носи отговорност за навременното плащане на данъка, включително когато не е получил e-avi (е-фактура).

В случай, че данъкът върху задръстванията не е платен в срок, на данъкоплатеца се налага специална такса (допълнителна такса) от 500 SEK. Това обаче не се прилага, когато посредник при плащане на EETS е отговорен за данъка върху задръстванията съгласно § 17 от Закона (2013:1164) относно електронните системи за пътно таксуване⁵². Специални разпоредби, когато платежният посредник на EETS е отговорен за плащане са предвидени в § 22 a - § 22 d от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията.

Допълнителна такса може да бъде наложена на данъкоплатец не повече от веднъж за превозно средство и календарен месец. В Закона е предвидена правна възможност за преразглеждане и изменение на решението за допълнителната такса.

Допълнителната такса и неплатения данък за задръстване трябва да бъдат платени не по-късно от 30 дни след датата на решението за допълнителна такса.

⁵¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/>

⁵² <https://lagen.nu/2013:1164>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Съгласно § 16 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, плащането на данъци и такси трябва да се извърши чрез депозиране в специална сметка за плащания на данъци и такси съгласно закона, като данъкът и таксата се считат за платени в деня, в който плащането е осчетоводено по специалната сметка.

Възстановяване на суми

При наличие на обективни причини, данъчният орган може самостоятелно или по молба на данъкоплатеца да реши, че данъкът за задръстване или допълнителната такса няма да бъдат наложени изцяло или частично, или ще бъдат възстановени. Възможността за освобождаване от данък или такса или за възстановяване на вече платена сума се използва ограничително и предимно в случаи, когато собственикът на превозното средство е станал отговорен за плащане, без сам да е причината за това и без да може да го предотврати.

Облагане и освобождаване от данък върху задръстване

В § 4 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията са посочени превозните средства, които следва да заплатят данък върху задръстване, като това са превозни средства, вписани в регистъра за движение по пътищата или еквивалентен чуждестранен регистър, както и тези, които имат издаден лиценз за търговско превозно средство.

Някои автомобили са освободени от данъчни задължения въз основа на информация в пътния регистър. Законодателят е избрал да обвърже освобождаването от данък с регистрацията на автомобила, а не с това как се използва. Причината е, че информацията, съдържаща се в регистъра на движението по пътищата, е основата за вземане на решения относно данъка върху задръстванията. Изброените в § 5 от Закон

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



(2004:629) относно данъка върху задръстванията превозни средства са автоматично освободени от данък. В § 2 от Закон (2001:559) относно определенията за движение по пътищата (Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner⁵³) се съдържат легалните дефиниции на типовете превозни средства.

В § 6 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията са предвидени хипотези за освобождаване от данъчни задължения в определени случаи, като данъчната агенция взема решение за освобождаване на определено превозно средство от данъчно задължение, при наличие на подадено заявление в съответствие със Закона.

Забрана за използване на превозно средство

В § 18a от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията е предвидено, че облагаемо превозно средство не може да се използва, ако данъкът за задръстване или допълнителната такса не са платени в нормативно определените срокове. Забраната за използване влиза в сила обаче само когато:

- (1) неплатеният данък за задръстване и допълнителна такса възлизат на повече от 5000 SEK, и
- (2) са изминали най-малко шест месеца от деня, в който най-късно е трябвало да бъде внесена сумата, надвишаваща 5 000 SEK.

В общия дълг не се включват:

- данък или такса, която предишен собственик на превозно средство е длъжен да плати и за която е издадено решение след смяната на собствеността;
- данък или такса, за които се прилага отлагане на плащането, или
- данък, който посредникът за плащане на EETS е длъжен да плати съгласно § 17 от Закона (2013:1164) относно електронните системи за пътно таксуване.

⁵³ <https://lagen.nu/2001:559>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Забраната за използване на превозното средство важи до изплащане на целия дълг, довел до забраната, като при наличието на обективни причини, Шведската данъчна агенция трябва да разреши използването на определен автомобил въпреки забранителните разпоредби.

В Закона е предвидено, че при шофиране на превозното средство в нарушение на забраната по § 18а от Закона, регистрационните номера на превозното средство се премахват.

Обжалване

Решенията, подлежащи на обжалване, компетентният съд, пред когото да бъдат обжалвани, както и реда и условията за обжалване са регламентирани в § 19 - § 21 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, като в § 22 изрично е записано, че искане за преразглеждане или обжалване на решение съгласно закона не засяга задължението за плащане на данъка или таксата, за които се отнася преразглеждането или обжалването.

Принудително изпълнение

Принудителното изпълнение е регламентирано в §23 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, съгласно който ако данък или такса не е платен/а навреме, същият трябва да бъде предаден за събиране. Разпоредбите относно събирането се намират в Закона (1993:891) относно събирането на държавни вземания и др.⁵⁴ В случай на събиране, принудителното изпълнение може да се осъществи в съответствие с Utsökningsbalk (1981:774)⁵⁵. В Закона е записано, че Правителството може да издаде разпоредби, според които не е необходимо да се иска събиране на малка сума.

⁵⁴ <https://lagen.nu/1993:891>

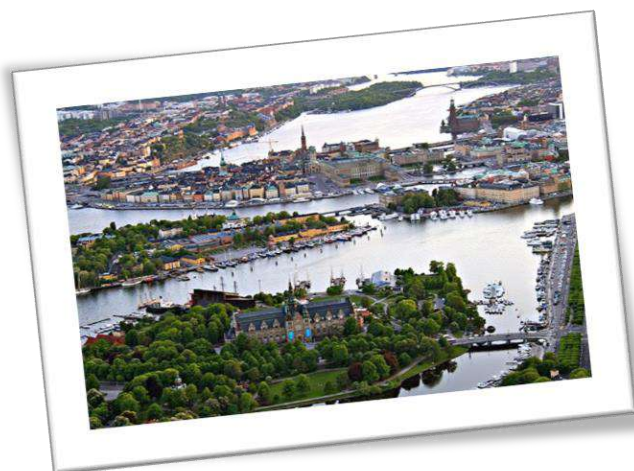
⁵⁵ <https://lagen.nu/1981:774#K1>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

2. Данък върху задръстванията в Стокхолм.

Стокхолм, столицата на Швеция, се намира в южната част на страната и се простира върху повече от дузина острова и полуострови.

Обхватът на зоната за налагане на данък върху задръстванията е съобразен с топографията на града, данните за възникване на задръствания, както и с потенциалните възможности за възникване на задръствания в бъдеще.



Системата за „таксуване“ е проектирана по уникален начин, за да отговори на специфичните нужди на града и да насърчи хората да използват по-устойчиви и ефективни методи за транспорт.

Начисляване на данък върху задръстванията

В община Стокхолм, данъкът върху задръстванията се начислява през делничните дни с изключение на събота, през посочените часове (06.00 - 18.29) и с показаните на таблицата по-долу суми. Сумите варират в зависимост от това кога превозното средство преминава през пунктовете за събиране на данък върху

задръстванията, а също така, и в зависимост от това дали преминаването се извършва. Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

във висок или в слаб сезон. Причината, поради която се начислява различен размер на данъка през високия и слабия сезон е, че нивото на задръстванията е променливо през цялата година. Променливите размери на данъка, обвързани с часа на преминаване през пунктовете за плащане, спомагат за разпределяне на трафика и намаляване на задръстванията в пиковите часове. Считано от 1 януари 2020 г., размерът на данъка е съобразно посочения на таблицата по-долу.

ВЪТРЕШНОСТТА НА СТОКХОЛМ			ESSINGELEDEN		
Часови диапазон	Данъчна сума/крона Слаб сезон	Данъчна сума/крона Висок сезон	Часови диапазон	Данъчна сума/крона Слаб сезон	Данъчна сума/крона Висок сезон
06:00 - 06:29 часа	15 SEK	15 SEK	06:00 - 06:29 часа	15 SEK	15 SEK
06:30 - 06:59 часа	25 SEK	30 SEK	06:30 - 06:59 часа	22 SEK	27 SEK
07:00 - 08:29 часа	35 SEK	45 SEK	07:00 - 08:29 часа	30 SEK	40 SEK
08:30 - 08:59 часа	25 SEK	30 SEK	08:30 - 08:59 часа	22 SEK	27 SEK
09:00 - 09:29 часа	15 SEK	20 SEK	09:00 - 09:29 часа	15 SEK	20 SEK
09:30 - 14:59 часа	11 SEK	11 SEK	09:30 - 14:59 часа	11 SEK	11 SEK
15:00 - 15:29 часа	15 SEK	20 SEK	15:00 - 15:29 часа	15 SEK	20 SEK
15:30 - 15:59 часа	25 SEK	30 SEK	15:30 - 15:59 часа	22 SEK	27 SEK
16:00 - 17:29 часа	35 SEK	45 SEK	16:00 - 17:29 часа	30 SEK	40 SEK
17:30 - 17:59 часа	25 SEK	30 SEK	17:30 - 17:59 часа	22 SEK	27 SEK
18:00 - 18:29 часа	15 SEK	20 SEK	18:00 - 18:29 часа	15 SEK	20 SEK

Дни, в които не се начислява данък върху задръстванията

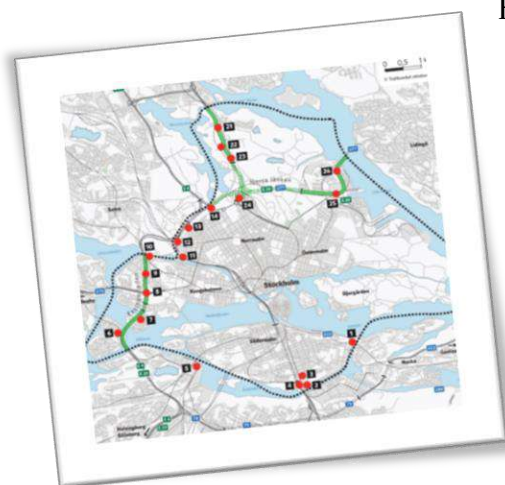
Съгласно Приложение 1 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, в деня преди официален празник, освен ако не е посочено друго, не се начислява данък. В деня преди първи май и в деня преди Националния празник, данък се начислява, ако се пада в делничен ден, различен от събота. През месец юли данък се

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

начислява само през първите пет работни дни с изключение на събота. Причината, поради която данък не се събира през месец юли е, че тогава има повече шофьори в Стокхолм, които никога или рядко шофират в облагаемата зона. Освен това, по този начин се осигурява възможност за поддръжка на системата.

Пунктове за начисляване на данък върху задръстванията и отчитане на времето за преминаване.

Посочените в таблицата по-горе суми се начисляват на превозно средство, което преминава през пунктовете за налагане на данък върху задръстванията (превозни средства, влизащи и излизащи от централната част на Стокхолм и по Essingeleden) и което се облага с данък върху задръстванията.



На изображенията са показани пунктовете за събиране на данък върху задръстванията в Стокхолм, като преминаванията през тях се регистрират автоматично за времето (дните и часовете), когато се начислява данъкът върху задръстванията.



Подробна информация за местоположението на пунктовете за плащане е публикувана на електронната страница на Шведката транспортна агенция^{56,57}, като по

⁵⁶ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-stockholm/Betalstationerna/Betalstationernas-placering/>

⁵⁷ <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-stockholm/vagbeskrivningar/>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



отношение на някои от преминаванията по Essingeleden са предвидени изключения, изрично посочени в Приложение 1 към Закона.

Всяко преминаване през пунктовете за плащане се облага с данък, като общият данък за календарен ден и превозно средство може да бъде максимум 105 SEK (шведски крони) през слабия сезон и 135 SEK (шведски крони) през високия сезон. Максималните стойностни прагове са определени в Приложение 1 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията. Общото събиране на данъци се отнася за община Стокхолм, т.е. както вътрешността на Стокхолм, така и Essingeleden.

Ефекти от въвеждането на данъка върху задръстванията

Според доклада „Данък задръствания в Стокхолм 2015+“⁵⁸, послужил като основа за законодателни изменения, данъкът върху задръстванията е единствената мярка, която е допринесла най-много за увеличаване на достъпността и намаляване на тежестта върху околната среда от трафика в Стокхолм през последните години. Извършените измервания показват, че данъкът върху задръстванията продължава да осигурява значително намаляване на обема на автомобилния трафик, по-къси опашки и намалени емисии на въглероден диоксид и замърсяване на въздуха. Тези данни са отчетени въпреки постоянно нарастващото население в региона.

Статистика относно преминаванията през пунктовете за плащане и данъка върху задръстванията в Стокхолм е достъпна на електронната страница на Шведската транспортна агенция⁵⁹.

⁵⁸ <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=106597>

⁵⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/trangselskatt/stockholm/>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

3. Данък върху задръстванията в Гьотеборг

Гьотеборг е вторият по големина град и се намира на западния бряг на Швеция. Това е и вторият град в Швеция, където е въведен данък върху задръстванията.



Риксдагът се съгласява с въвеждането на данък върху задръстванията в централните части на Гьотеборг от 1 януари 2013 г.⁶⁰, като целта е да се подобри достъпността и околната среда в града, а също така да се допринесе за финансиране на инвестиции в обществен транспорт, железопътни линии и пътища, включително Västlänken и нова речна връзка.

Подобно на Стокхолм, преминаващите през централните части на града превозни средства се облагат с данък, като облагането следва същия принцип като този в Стокхолм. Основната разлика между двете системи на таксуване е правилото за многократно преминаване, действащо в Гьотеборг, което означава, че едно превозно средство може да премине през няколко пункта за плащане в рамките на един час, но се облага само за едно преминаване – това, което е с най-висока стойност. Друга съществена разлика е, че преминаването през централните части на града се облага с

⁶⁰ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/inforande-av-trangselskatt-i-goteborg_GXoiSkU39

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



един и същи размер на данъка целогодишно, а не както в Стокхолм - на висок и нисък сезон. Третата съществена разлика се състои в по-големия брой дни, в които не се начислява данък върху задръстванията в Гьотеборг, както и в по-малкия размер на данъка в сравнение с налагания в Стокхолм. Правната рамка е една и съща, като посочените по-горе разлики са подробно разписани в Приложение 1 и 2 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията⁶¹.

Размер на данъка върху задръстванията и дни, в които не се начислява

В община Гьотеборг, данъкът върху задръстванията се начислява през делничните дни с изключение на събота, през посочените часове (06.00 - 18.29) и с показаните на таблицата по-долу суми. Размерът на данъка за преминаване варира между 9, 16 и 22 SEK в зависимост от това кога превозното средство преминава през пунктовете за плащане.

РАЗМЕР НА ДАΝЪКА ЗА ПРЕМИНАВАНЕ	
Часови диапазон	Данъчна сума/крона
06.00 - 06.29 часа	9 SEK
06.30 - 06.59 часа	16 SEK
07.00 - 07.59 часа	22 SEK
08.00 - 08.29 часа	16 SEK
08.30 - 14.59 часа	9 SEK
15.00 - 15.29 часа	16 SEK
15.30 - 16.59 часа	22 SEK
17.00 - 17.59 часа	16 SEK
18.00 - 18.29 часа	9 SEK

- В деня преди официален празник не се начислява данък върху задръстванията.
- През месец юли също не се начислява данък върху задръстванията.
- Общият размер на данъка за календарен ден и превозно средство може да възлиза на максимум 60 SEK. Този размер нормативно определен в Приложение № 2 към Закона.

⁶¹ <https://lagen.nu/2004:629#L>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Пунктове за начисляване на данък върху задръстванията и отчитане на времето за преминаване.

В Гьотеборг има задръствания в части от центъра на града, но преди всичко по главните пътища за движение към, от и около града. Ето защо има пунктове за плащане и по главните пътища.



Пунктовете са разположени предимно така, че да противодействат на задръстванията възможно най-ефективно сега и в бъдеще. Подробна информация относно местоположението на пунктовете за начисляване на данък върху задръстванията може да бъде намерена на електронната страница на Шведската транспортна агенция⁶²⁶³.

За превозно средство, което преминава през пунктовете за плащане на изминат участък и подлежи на данък върху задръстванията, данъкът трябва да се събира съобразно регламентираното в Приложение 2 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията.

Правило за многократно преминаване

Съгласно т. 3 от Приложение 2 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, данък не се начислява в съответствие с § 2 от Закона, за допълнителни

⁶² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Betalstationerna/Betalstationernas-placering/>

⁶³ <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/trangselskatt/kartor-goteborg/oversiktskarta-gbg-20210127.pdf>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



преминавания на пунктове за таксуване, които се извършват в рамките на 60 минути след преминаване, за което е възникнало данъчно задължение съгласно § 9 изречение второ, и трябва да се плати данък за задръстване. Това означава, че пътуване с превозно средство, което включва няколко облагаеми преминавания в рамките на 60 минути, се облага само веднъж. В този случай, размерът на данъка, който трябва да бъде наложен, е най-високата сума, приложима за едно преминаване през този 60-минутен период.

Правилото за многократно преминаване е въведено, тъй като законодателят е целял да избегне облагането на транзитни пътувания два или повече пъти (предложение 2010/11:133, стр. 9 f.). Например, облагаемо превозно средство преминава през първия пункт за плащане на данък върху задръстванията в 06.45 часа. След това преминава през още три пункта за плащания, като последното преминаване е в 07.40 часа. В този случай, превозното средство подлежи на данък за задръстване само за преминаването, което се е състояло при 06.45, но сумата за плащане е 22 SEK, а не 16 SEK, т.е. най-високата сума за едно преминаване през 60-минутния период.

Освобождаване от данък върху задръстванията в района на Бачка

Съгласно т. 5 от Приложение 2 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, при преминаване през един от пунктовете за плащане на данък върху задръстванията на Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet, изход Е6 или Tingstadsvägen, данъчно задължение съгласно § 9, изречение второ от Закона възниква само ако преминаването на една от контролните точки съгласно т. 6 от Приложението е извършено в рамките на 30 минути преди или след преминаване на пункта за плащане.

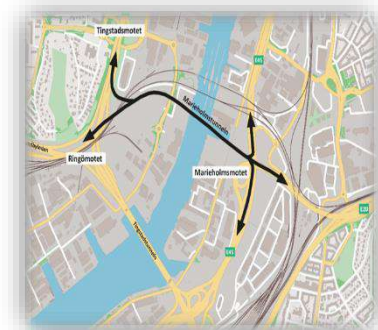
Правилото е въведено от 1 май 2018 г., като концепцията е да се облага с данък само преминаващият трафик в района на Бачка.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Данък върху задръстванията в тунел Мариехолм

Тунелът Marieholm също е част от системата на данък върху задръстванията в Гьотеборг от 16 декември 2020 г. Това е нова транспортна връзка между северния и южния Гьотеборг, която минава под река Göta.



Считано от 16 декември 2020 г., когато тунелът е отворен за движение, на превозните средства преминаващи през тунела и подлежащи на облагане, се начислява данък върху задръстванията, в размер идентичен с този в останалата част на Гьотеборг, в зависимост от времето на преминаване.

Ефекти от въвеждането на данъка върху задръстванията в Гьотеборг

Данъкът върху задръстванията в Гьотеборг е включен в пакета за Западна Швеция като начин за забавяне на отрицателните ефекти от увеличения автомобилен трафик в центъра на Гьотеборг и за намаляване на задръстванията. Данъкът също е важна предпоставка за финансиране на инвестициите в пакета.

Предмет на изследване през 2014 г. са били алтернативните възможности за еквивалентни ефекти върху задръстванията, околната среда, пространството, трафика и здравето в случай на премахване на данъка върху задръстванията в Гьотеборг⁶⁴, тъй като същият е въведен без одобрението на преобладаващата част от допитаните граждани. Заключениета от проведеното изследване са, че данъкът върху задръстванията е ефективна мярка за увеличаване на достъпността и намаляване на

⁶⁴ <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/52448ee5-2ab9-4cd6-bcde-1e6b83b95coa/Utdredning+Alternativa+f%C3%B6rslag+f%C3%B6rlikv%C3%A4rdiga+effekter+vid+ett+borttagande+av+tr%C3%A4ngselskatten.pdf?MOD=AJPERES>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



несигурността във времето за пътуване, както и че никоя друга отделна мярка няма еквивалентен ефект. Посочено е, че чрез комбинация от мерки може да се постигне приблизително намаляване на трафика, но такава комбинация не води до същия ефект върху задръстванията, а отделно изисква мащабни инвестиции за продължителен период от време.

Статистика относно преминаванията през пунктовете за плащане и данъка върху задръстванията в Гьотеборг е достъпна на електронната страница на Шведската транспортна агенция⁶⁵.

4. Екологични зони в Стокхолм

Правната уредба относно екологичните зони в Швеция се съдържа в Наредба за движение по пътищата (1998:1276⁶⁶). Съгласно нормативната уредба, екологичните зони са разпределени в три класа, като най-високи са изискванията в Екологична зона от клас 3. Екологичните зони се наричат „Miljözon“ и функционират 24 часа, 365 дни в годината. Правилата, регламентиращи движението в екологичните зони са приложими за всички градове в Швеция.

Към настоящия момент в Стокхолм функционират две екологични зони, като в процес на проучване е въвеждане на екологична зона от клас 3.

Стокхолмската екологична зона от клас 1 за тежкотоварни превозни средства е въведена през 1996 г., преди въвеждането на данъка върху задръстванията, и обхваща по-голямата част от вътрешността на Стокхолм. В



⁶⁵ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/trangselskatt/goteborg/>

⁶⁶ <https://lagen.nu/1998:1276#K10>

⁶⁷ От 2020 г. общините имат възможност да въведат три различни вида екологични зони.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



червено е отбелязана външната граница на екологичната зона, а в зелено са отбелязани освободените пътни артерии⁶⁸⁶⁹.

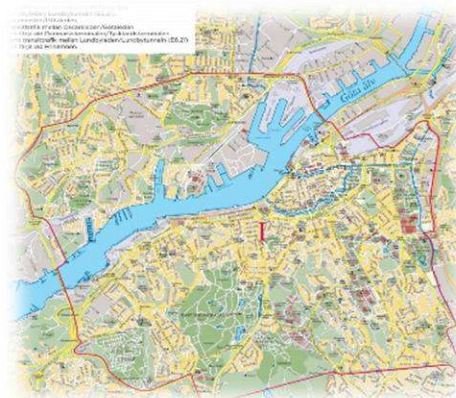
Стокхолмската екологична зона от клас 2⁷⁰, която налага изисквания спрямо по-стари леки автомобили, леки автобуси и лекотоварни камиони, е въведена на Hornsgatan на 15 януари 2020 г., за да подобри качеството на въздуха на Hornsgatan и близките улици⁷¹.



Размерът на глобата при движение в екологичната зона с превозно средство, което не отговаря на изискванията на нормативната уредба за емисии е 1000 SEK, а отделно, превозното средство може да бъде изтеглено извън екологичната зона.

5. Екологична зона в Гьотеборг

В Гьотеборг, както и в повечето големи градове съществува проблем с лошото качество на въздуха, поради което е въведена екологична зона от клас 1 за тежкотоварни камиони и автобуси. Зоната е въведена през 1996 г., а през април 2007 г. е разширена както е показано на изображението.



Ограниченията за екологичната зона от клас 1 са идентични с тези в Стокхолм, като при нарушаване на правилата размерът на санкцията е един и същ – 1000 SEK.

⁶⁸ https://tillstand.stockholm/globalassets/foretag-och-organisationer/tillstand-och-regler/tillstand-regler-och-tillsyn/transporter/miljozon---krav-pa-tunga-fordon/karta_miljozon_20210101.pdf

⁶⁹ <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/transporter/miljozon---krav-pa-tunga-fordon/>

⁷⁰ <https://trafik.stockholm/trafiksakerhet-trafikregler/miljozoner/miljozon-hornsgatan/>

⁷¹ <https://trafik.stockholm/siteassets/trafik-gator-och-torg/trafiksakerhet-och-trafikregler/miljozoner/miljozon-pa-hornsgatan/miljozon-hornsgatan-karta.pdf>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



IV. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ПРИ ВЪВЕЖДАНЕ НА ЗОНА ЗА ТАКСУВАНЕ НА ЗАДРЪСТВАНЯТА В СОФИЯ (ПЪТНА КАРТА)

1. Общи бележки

Европейската транспортна политика насърчава прилагането на принципа „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“. Първият се отнася за прилагане на схеми за таксуване спрямо ползвателите на пътната инфраструктура, а вторият се отнася за тези, които причиняват замърсяване и които трябва да направят своя принос за предотвратяване, ограничаване или смекчаване на отрицателните въздействия от замърсяването.

Автомобилният транспорт е един от основните източници на замърсяване на въздуха, особено в градовете, тъй като моторните превозни средства отделят редица замърсители, в т.ч. азотни оксиди (NO_x) и прахови частици (PM).

Политиката на ЕС за преодоляване на проблемите свързани със замърсяването на атмосферния въздух и отражението им върху човешкото здраве се основава на три стълба: стандарти за качество на атмосферния въздух, намаляване на емисиите на замърсяване на въздуха и стандарти за емисии за ключови източници на замърсяване. Една от основните цели за приемането на регулаторна рамка на ниво ЕС относно стандарти за качеството на въздуха, е да се избегнат, предотвратят или намалят вредните въздействия върху човешкото здраве, причиняващи редица здравословни проблеми и преждевременни смъртни случаи.

Подходът за справяне с нивата на замърсяване на атмосферния въздух чрез прилагане на локални мерки на ниво държава-членка или европейски град, е въпрос на политическа воля, правна регулация, обществена приемливост и други.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



2. Значение и основни цели на таксата за задръстване

Значението на congestion charge или т. нар. такса за задръстване, посочено в Cambridge Dictionary⁷², е сума пари, която трябва да се плаща всеки ден, за да се шофира в центъра на града, събирана с цел намаляване на трафика.

Начисляването на такса за задръстване при преминаване или движение в зона за таксуване на задръстванията, е начин за управление на търсенето на пътно пространство и за насърчаване на водачите на превозни средства да обмислят други алтернативни начини за придвижване в градска среда. Таксуването има за цел да намали броя на преминаващите превозни средства в натоварените периоди от време чрез въвеждане на по-високи разходи за пътуване в зоната за таксуване. По този начин се цели определен процент от водачите на превозни средства да се въздържат от съответните пътувания с личен автомобил или да споделят пътуването си с други. Като алтернатива, пътуващите имат възможност да ползват обществен транспорт, велосипед, да ходят пеша, да пътуват по друго време или да променят маршрута за конкретното пътуване. Освен, че таксата за задръстване има за цел да обезсърчи ненужните пътувания и да спомогне за намаляване на пътния трафик и времето за пътуване в градските райони, тя също така допринася за използването на екологосъобразни видове транспорт и за намаляване на замърсяването на въздуха и шума. Допълнителен положителен ефект от въвеждането на таксата, е набирането на инвестиционни средства, които могат да бъдат използвани за подобряване на обществения транспорт, пътната инфраструктура и градската среда като цяло.

Обикновено, въвеждането на такса за задръствания се свързва с изпълнението на посочените по-долу цели:

⁷² <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/congestion-charge>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

намаляване на задръстванията

- въвеждането на такса за задръстване има за цел да предотврати и обезсърчи ненужните пътувания с лично превозно средство в големите и гъсто населени градове, като по този начин се намали броят на автомобилите на пътя, които допринасят за задръстванията. Също така, таксата има за цел да подобри потока на трафика и да намали времето за пътуване, т.е. времето, което водачите на превозни средства прекарват в изчакване за преминаване по даден пътен участък.

подобряване на безопасността

- въвеждането на такса за задръстване и намаляването на броя на автомобилите на пътя би могло да допринесе за подобряване на безопасността на движението по пътищата, чрез намаляване на броя на инцидентите, свързани с натоварения трафик, времето прекарано в задръствания, нарушаване на правилата за движение и други.

намаляване на замърсяването на въздуха

- въвеждането на такса за задръстване има за цел да намали количеството на вредни емисии от автомобилния трафик, чрез намаляване на броя на личните превозни средства, които се движат по пътищата и причиняват задръствания.

намаляване на шума

- въвеждането на такса за задръстване би могло да намали нивото на шума в големите градове, който възниква в следствие от движението на моторни превозни средства. По този начин е възможно да се подобри качеството на живот на хората, живеещи в близост до пътищата.

подобряване на здравето

- въвеждането на такса за задръстване би могло да допринесе за подобряване на здравето на градското население, чрез намаляване на риска от респираторни заболявания и други здравословни проблеми.

преминаване към екологосъобразен вид транспорт

- въвеждането на такса за задръстване има за цел да намали броя на автомобилите и замърсяването на въздуха, като обезсърчи пътуванията с личен автомобил когато това не е необходимо и насърчи използването на обществен транспорт, споделянето на автомобила с други пътници, колоездене, ходене пеша. Също така, таксата би могла да насърчи използването на незамърсяващи превозни средства (автомобили с нулеви емисии или водородни автомобили) или по-чисти превозни средства (хибридни автомобили или превозни средства с по-висок екологичен стандарт).

подпомагане на икономиката

- въвеждането на такса за задръстване би могло да подпомогне икономиката, като чрез намаляване на броя на автомобилите споделящи пътното пространство, се увеличи производителността на бизнеса.



инвестиции в обществения транспорт

- въвеждането на такса за задръстване и приходите от нея биха могли да бъдат инвестирани за подобряване на обществения транспорт (закупуване на нови превозни средства, разширяване на мрежата на обществения транспорт, подобряване на достъпността, честотата, свързаността и други) или за намаляване на цените на превозните документи с цел насърчаване неговото използване и/или повишаване редовността на пътниците. Изброените по-горе е възможно да насърчат повече хора да използват обществения транспорт, вместо личен автомобил.

финансиране на инфраструктурни проекти

- въвеждането на такса за задръстване и приходите от нея е възможно да бъдат инвестирани за разширяване на съществуващата или за изграждане на нова пътна инфраструктура, както и за велосипедна или друга инфраструктура съобразно спецификите на града и потребностите на общността.

Една от предпоставките за успешно представяне пред обществеността и заинтересованите страни на концепцията за въвеждане на такса за задръстване, е дефинирането на ясни цели, очаквани резултати, потенциални ефекти върху обществото и бизнеса. Това от своя страна би допринесло за по-добро разбиране и възприемане на мярката и потенциалните ефекти от нейното прилагане.

С оглед обстоятелството, че проблемите свързани с трафика и задръстванията по пътищата⁷³, нивата на замърсяване^{74,75}, мобилността⁷⁶ и достъпността варират в отделните градове, проектирането и имплементирането на зона за таксуване на задръстванията следва да се предшества от извършване на предварителни проучвания, посредством които да се идентифицират проблемите и възможните решения за тяхното преодоляване. Това от своя страна би допринесло за формулирането на ясни цели, както и за начертаването на пътя към тяхното реализиране.

⁷³ <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>

⁷⁴ <https://www.igair.com/world-air-quality-ranking>

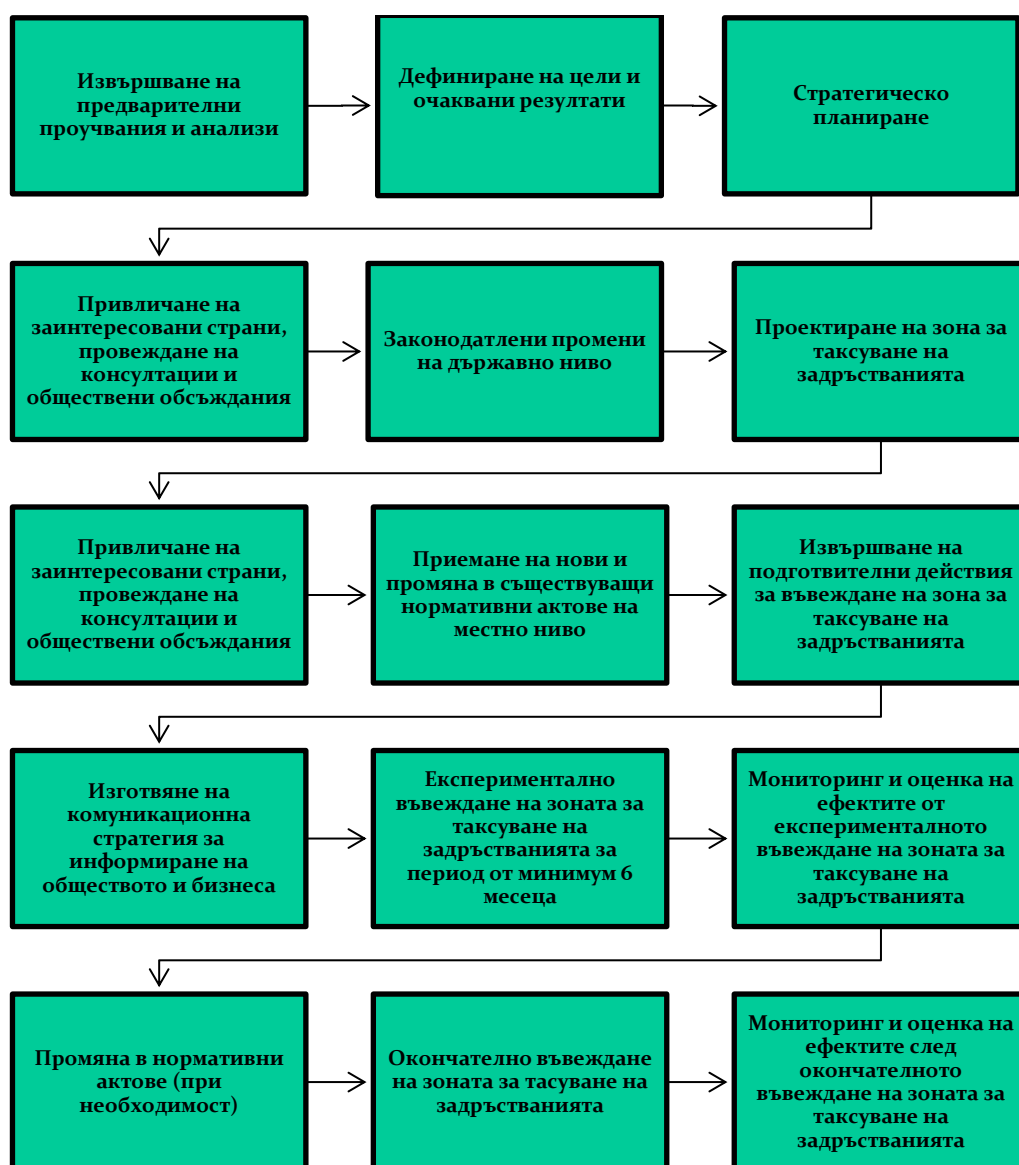
⁷⁵ <https://www.igair.com/world-air-quality-report>

⁷⁶ <https://www.oliverwymanforum.com/mobility/urban-mobility-readiness-index/ranking.html>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

3. Етапи при проектиране и въвеждане на зона за таксуване на задръстванията

Въвеждането на такса за задръстване обикновено включва редица етапи и задачи, които биха могли да варират в зависимост от конкретната ситуация. Основните етапи са:



Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



3.1. Извършване на предварителни проучвания и анализи

Препоръчително е извършването на проучвания и анализи, които да обосноват необходимостта от провеждане на политика за таксуване на потребителите на пътя вътре в населените места (София и/или други големи градове в страната), като тези проучвания и анализи биха могли да включват всички или някои от изброените по-долу:

Анализ на транспортните натоварвания

Анализът на транспортните натоварвания се използва за измерване и оценка на потока на транспортни средства в даден регион, град или конкретен участък от пътната мрежа. Целта на анализа е да се определи количеството на транспортните потоци, тяхната скорост и времето, прекарано в движение, както и да се идентифицират зоните на задръствания и пречките в трафика. Този анализ би могъл да бъде използван за:

- *идентифициране на проблемни зони* – идентифициране на зони където пътната инфраструктура е недостатъчна, места на които възникват задръствания, места където има недостиг на места за паркиране и други;
- *идентифициране на източниците на задръствания* – пренаситеност на пътната мрежа, неефективно планиране на графици на общественя транспорт, липса на алтернативни маршрути, неправилно планиране на зоните или местата за паркиране, необходимост от ремонт на пътищата или други инфраструктурни проблеми, аварии, пътнотранспортни произшествия и други⁷⁷;

⁷⁷ Източниците на задръствания биха могли да бъдат различни в зависимост от конкретните условия в съответния град или район. Някои от основните източници на задръствания са:

- голям брой превозни средства на пътя – увеличаване или увеличаващ се брой на превозни средства на пътя е възможно да доведе до задръствания;

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



- *изследване на нивото на задръстванията* – това изследване би могло да послужи за определяне на местата с най-високо ниво на трафик и задръствания, в т.ч. за определяне на най-натоварените маршрути и кръстовища, където нивото на задръстванията е най-високо. Това би позволило на управляващите органи да определят зоната и графика на таксуване на задръстванията;
- *оптимизиране на транспортната инфраструктура* – разширяване на пътната мрежа, изграждане на нови пътища, управление на трафика чрез промяна в организацията на движението, оптимизиране на средствата за организиране на движението, намаляване на скоростта и други;
- *оптимизиране на графиците на общественя транспорт* - промяна в маршрутите и разписанията на общественя транспорт, увеличаване на броя на автобусните линии или честотата на градския транспорт и други;
- *планиране на маршрути при спешни случаи;*
- *намаляване на времето, прекарано в движение;*
- *информацията за случайните пътувания и други.*

-
- несъобразена инфраструктура - когато пътищата и кръстовищата не са проектирани по начин, който да позволява движението на голям брой превозни средства по тях или не са предвидени обходни маршрути за отклоняване от основния с цел да се избягват задръствания, това би могло да допринесе за тяхното възникване;
 - необходимост от ремонт или строителство на пътища - когато се извършват ремонтни дейности или се изпълняват нови строежи в града, това би могло да доведе до задръствания;
 - лоши метеорологични условия – при наличие на лоши метеорологични условия, като дъжд, сняг или лед, това би могло да допринесе за възникване на задръствания;
 - несъобразена транспортна политика - когато транспортната политика не е съобразена с реалните нужди на града или района, това би могло да доведе до задръствания;
 - проблеми с общественя транспорт - когато общественят транспорт е не ефективен или не достига до всички точки в града, това би могло да допринесе за възникване на задръствания;
 - несъобразено паркиране – при наличие на ограничен брой места за паркиране или в случай на непозволено паркиране на определени улици, това би могло да допринесе за възникване на задръствания.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Анализ на транспортната мобилност на населението

Транспортната мобилност на населението се отнася до способността на хората да се придвижват от едно място на друго чрез различни видове транспорт. Това може да включва пътувания до работа, училище или университет, пътувания за пазаруване, забавления, медицински, социални или други цели.

Анализът на транспортната мобилност би могъл да се използва за определяне на транспортните нужди на хората, за разработване на стратегии за подобряване на градската мобилност, за прогнозиране на транспортните потоци и трафика в различни условия. Анализът на мобилността също би могъл да се използва за изследване на удовлетвореността на населението от транспортната инфраструктура, за подобряване на градския транспорт и оптимизиране на различни транспортни услуги.

Този анализ би могъл да бъде използван за определяне на най-натоварените маршрути на градския транспорт и за оценка на въздействието на системата върху движението на градския транспорт. Също така, на база проведено изследване относно потребностите на местно население от транспорт и начина на придвижване на хората в града, биха могли да бъдат предложени алтернативи на лични автомобили, чрез въвеждане на по-ефективни маршрути и разписания на обществения транспорт, чрез изграждане и подобряване на съществуващата велосипедна инфраструктура и т.н.

Анализът на транспортната мобилност на населението би могъл да бъде извършен чрез събиране и анализ на данни посредством използване на различни методи, включително:

- *анкети и проучвания;*
- *анализ на данни от транспортни средства;*
- *анализ на данни от обществени транспортни услуги;*
- *социален анализ.*

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Изброените по-горе методи за анализ биха могли да предоставят по-детайлна информация относно транспортната мобилност в дадено населено място или район, което от своя страна би могло да подпомогне процеса по идентифициране на проблеми и разработване на подходящи решения за справяне с тях.

Анализ за въздействието на трафика върху околната среда

Анализът за въздействието върху околната среда се извършва с цел оценка на потенциалното влияние на дадена мярка, проект, програма или политика върху околната среда, човешкото здраве, икономиката и обществото като цяло. Анализът за въздействието на трафика върху околната среда има за цел да оцени и определи какви мерки и действия са необходими за намаляване на негативните въздействия на трафика върху околната среда и здравето на хората. Този анализ би могъл да бъде извършен както на микро, така и на макро ниво, като обикновено включва оценка на следните аспекти:

- *източници на замърсяване* - необходимо е да се определят източниците на замърсяване и да се съберат данни от измервания на емисиите от автомобилния трафик в града или определени райони в града;
- *емисии на замърсяващи вещества* – тези емисии биха могли да бъдат анализирани и оценени въз основа на различни фактори като броя на преминаващите превозни средства по дадена пътна мрежа, общото изминато разстояние на превозните средства, категорията на използваните превозни средства (автомобили, лекотоварни автомобили, камиони, автобуси и мотоциклети), година на производство и стандарт за емисии на превозните средства, използвано гориво и т.н.;

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



- *качество на въздуха* – анализът за въздействието на трафика върху чистотата на въздуха в градовете би могло да включва измерване на нивата на замърсителите във въздуха на различни места в града и района на пътната мрежа, както и оценка на техния потенциален ефект върху здравето на хората. Оценката на въздействието би могла да се извърши чрез използване на методи за моделиране на замърсяването на въздуха, като се вземат предвид различни фактори като интензивността на движението, типовете превозни средства, екологичните стандарти на превозните средства, метеорологичните условия и други;
- *шумово замърсяване* – целта на анализа на шумовото замърсяване от трафика е да се оцени въздействието на шума върху околната среда и качеството на живот. Анализът би могъл да бъде направен чрез измерване на нивото на шума на различни точки в района на пътната мрежа в града и да допринесе за идентифициране на проблемни зони с високо ниво на шумово замърсяване и мерки за намаляване на шума до приемливи нива;
- *оценка на въздействието на системата за таксуване на задръстванията и алтернативи на тази мярка* - анализът за въздействието на трафика върху околната среда би могъл да бъде използван за оценка на въздействието на системата за таксуване на задръстванията върху замърсяването на въздуха, шума и други фактори на околната среда. След определяне на въздействието на тази мярка би могла да се извърши оценка на алтернативните варианти. Това би могло да включва също оценка на въздействието на други възможни опции за реализиране на политиката.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Социално-икономически анализ

Социално-икономическият анализ е процес по изследване и оценка на въздействието на дадена политика, програма, проект или мярка върху обществото и икономиката, като се вземат предвид множество фактори, имащи значение за постигане целите на анализа и за предоставяне на обективна информация относно ефективността и последствията от съответните политики, програми, мерки и т.н. Този анализ би могъл да бъде използван като инструмент за оценка на ефективността и устойчивостта на дадена мярка в контекста на социалното и икономическото развитие.

Анализът на социално-икономическите аспекти при въвеждане на такса за задръстване обикновено включва следните етапи:

- *събиране и анализ на информация* – този етап би могъл да включва проучване и анализ на статистически данни, документи и други източници на информация, разговори със заинтересовани страни, провеждане на анкетни проучвания, анализ на обществените нагласи и т.н.;
- *оценка на текущото състояние* – тази оценка би могла да бъде извършена на база събраната и анализирана информация за факторите, оказващи влияние върху обществото, околната среда и икономиката. Тази оценка би могла да включва: оценка на транспортната инфраструктура, натовареността на пътния трафик, транспортната мобилност на населението, броя, типа и екологичния стандарт на превозните средства, потреблението на гориво, емисиите, замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, преките и косвени разходи на трафика, задръстванията и времето на пътуване;
- *оценка на въздействието* – на този етап би могла да се извърши оценка по отношение на това какво ще бъде въздействието на политиката, програмата, проекта или мярката върху обществото и икономиката, т.е. би могла да се

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



извърши оценка на последиците от провеждане на политика и прилагане на мярка за таксуване на потребителите на пътя в градски условия. Оценката на социалните последици би могла да включва потенциалните ефекти върху човешкото здраве и качеството на живот, както и възможните последици като задълбочаване на проблемите със социалното неравенство, увеличаване на разходите за най-бедните, ограничаване на мобилността и достъпността при липса или при ограничени възможностите за друг вид транспорт и други. Оценката на икономическите последици би могла да включва потенциалните ефекти за потребителите на пътя, включително измененията в разходите за пътуване и времето на пътуване, както и възможните ефекти върху бизнеса и икономиката като цяло. Оценката на екологичните последици би могла да включва потенциалните ефекти от намаляване на емисиите, замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване от трафика в градовете, както и увеличаване на броя на пътуващите с обществен транспорт или друг вид екологосъобразен транспорт;

- *оценка на разходите и ползите* – този етап включва оценка на разходите, свързани с провеждането на цялостна политика по въвеждане и прилагане на мярка за таксуване на потребителите на пътя в градски условия, включително разходите за закупуване, инсталиране и поддръжка на всички компоненти свързани с функционирането на система за таксуване на задръстванията (камери за автоматично разпознаване на регистрационните номера, софтуерни решения за достъп до електронни регистри, защита на лични данни, осъществяване на плащания и т.н., пътни знаци и маркировка, човешки ресурс за осъществяване на контрол, прилагане на принудителни административни мерки, съдебна защита, изпълнително производство,

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



мониторинг и наблюдение относно ефективността на системата, други), както и на ползите, които тя ще донесе (намаляване на задръстванията, времето за пътуване и разходите за гориво, преминаване към екологосъобразни видове транспорт (обществен транспорт, велосипед, ходене пеша) или незамърсяващи превозни средства (превозни средства с ниски или нулеви емисии), намаляване на шумовото замърсяване и замърсяването на въздуха, повишаване качеството на живот и намаляване на разходите за здравеопазване, други);

- *оценка на ефективността* – оценката на ефективността на мярката за таксуване на потребителите на пътя в градски условия и нейното въздействие върху нивото на задръстванията и други цели на политиката, свързани с пътния трафик и околната среда би могла да се извърши чрез използването на технологични и софтуерни решения за анализ, симулация на трафика и оценка на ефектите на различни политики;
- *анализ и идентифициране на алтернативи* – резултатите от извършените анализи биха могли да покажат, че въвеждането и прилагане на мярка за таксуване на потребителите на пътя в градски условия би било неефективно или би довело до постигане на незначителни ефекти спрямо поставените цели, или би довело до извършването на много повече разходи спрямо очакваните приходи и т.н. В този случай, биха могли да се потърсят алтернативни решения, които биха били по-благоприятни за обществото и икономиката и биха допринесли повече ползи за тях.

Изследването на социално-икономическите последици при въвеждане на такса за задръстване върху бизнеса, жителите и други заинтересовани страни би могло да



допринесе за по-висока ефективност при прилагане на мерки за намаляване на емисиите, задръстванията и за подобряване на транспортната мобилност.

Анализ на международния опит

Проучването на регулаторните рамки и изследването на опита на други градове, които вече са въвели система за таксуване на задръстванията или други мерки за управление и регулиране на трафика и за намаляване на емисиите от него, би могло да предостави полезна информация за подхода при дефиниране на целите, проектиране на зоната, прилагане на мярката и оценката на нейната ефективност, както и за предимствата и недостатъците на различните системи и мерки.

Анализът на международния опит би могъл да подпомогне правителствата и органите на местното самоуправление при формиране на цели, изграждане на визия и стратегическо планиране, вземане на решения по отношение на имплементацията на системата за таксуване на задръстванията като цяло.

Ползи от извършването на проучвания и анализи

Извършването на посочените по-горе проучвания и анализи при въвеждане на мерки за намаляване на автомобилния трафик и неблагоприятните последици свързани с него би могло да има следните ползи:

- по-добро разбиране по отношение на проблемите свързани с автомобилния трафик и възникването на задръствания в града;
- идентифициране на подходящи мерки за намаляване на трафика и замърсяванията;
- изследване на потенциалните ефекти (положителни и отрицателни) от прилагането на дадена мярка, в т.ч. и на алтернативи на тази мярка;

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



- дефиниране на цели и вземане на обосновани стратегически и управленски решения;
- мотивиране на необходимостта от законодателни промени;
- изграждане на добра комуникационна стратегия, чрез която да се осигури политическа и обществена приемливост;
- приемане на законодателни актове за изменение и допълнение на нормативната уредба и предоставяне на правна възможност за реализиране на публични политики и управленски програми;
- извършване на последващи мониторинг и оценка за ефективността на прилагани мерки, политики и управленски програми.

3.2. Дефиниране на цели и очаквани резултати

Въз основа на данните и резултатите от извършените проучвания и анализи по т. 3.1. по-горе, правителството и местните власти биха могли да идентифицират проблемите, свързани с трафика, задръстванията, замърсяванията, мобилността и други, както и възможните решения за тяхното преодоляване. Това от своя страна ще позволи дефинирането на ясни цели и очаквани резултати, както и конкретизирането на етапите, задачите и заинтересованите страни по пътя към тяхното реализиране. Основните цели на таксата за задръстване са посочени в т. 2 от този раздел, като за определянето им, властите могат да следват принципите „потребителят плаща“, „замърсителят плаща“, или комбинация от двата.

Дефинирането на ясни цели относно провеждането на политика за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията и представянето им по недвусмислен начин пред населението на града, бизнеса и заинтересованите страни би допринесло за

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.





таксуване на задръстванията и заплащането на такса за задръстване не е обект на разглеждане в посочените програми. Подобна мярка не се съдържа и в Националната програма за развитие БЪЛГАРИЯ 2030⁸⁰. В Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет⁸¹ са засегнати мерки свързани със заплащането на такси за ползването на пътната инфраструктура, но тези мерки не се отнасят за пътища, улици и булеварди в рамките на дадено населено място. Това налага извода, че изброените по-горе стратегически документи, или част от тях, е необходимо да се актуализират за целите на въвеждане на такса за задръстване.

В Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018 – 2024г.) са предложени две мерки за намаляване на емисиите на ФПЧю от леки автомобили, а именно:

- подобряване на качеството на периодичните техническите прегледи, както при първоначалната регистрация на автомобила, така и по време на нормалната му употреба, комбинирани със санкции за собствениците на автомобили, които не са преминали успешно периодичния технически преглед, тъй като собствениците им са премахнали устройствата за намаляване на емисиите;
- въвеждане на зони с ниски емисии (ЗНЕ) в София и Пловдив.

В посочения стратегически документ са очертани етапите на изпълнение на предложените мерки в сектор транспорт и графика за тяхното изпълнение, в т.ч. е отчетена необходимостта от законодателни изменения по отношение на зоните с ниски

[81%D1%8F%Do%B2%Do%BD%Do%B5%D1%82%Do%BE%20%Do%BD%Do%Bo%20%Do%B2%D1%8A%Do%B7%Do%B4%D1%83%D1%85%Do%Bo.pdf](#)

⁸⁰ <https://www.minfin.bg/bg/1394>

⁸¹ <https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



емисии, както и е направено разпределение на задълженията и отговорностите на ниво правителство и ниво общини в процеса на изпълнение на различните етапи и задачи. Извършените промени в Закона за чистотата на атмосферния въздух, датиращи от 2021 г. и касаещи въвеждането на ЗНЕ, са последващи приемането/актуализацията на националния стратегически документ, т.е. той е основополагащ по отношение на тях.

Стратегическото планиране и разработване на политики в Република България се осъществява от компетентните органи и институции, като за целта се използват разработени методически насоки, указания и др.⁸².

На основание чл. 21, ал. 1, т. 12 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, всеки общински съвет би могъл да приема стратегии, прогнози, програми и планове за развитие на общината, които отразяват и европейските политики за развитие на местните общности.

3.4. Правна регулация на държавно ниво

Понастоящем, в действащата нормативна уредба както на национално, така и на местно ниво не е предвидена правна възможност за въвеждане на система за таксуване на задръстванията или за събиране на такса или данък върху задръстванията. Също така, националната правна уредба нито на законово, нито на подзаконово ниво е засегнала по какъвто и да било начин събирането на приходи за ползване на пътно пространство в градски условия (т.нар. „градски пътни такси“) или възможност за използване на подобен инструмент за намаляване на емисии, управление на трафика и ограничаване на задръстванията в големите градове в България, както и методите и начините за реализиране на подобна възможност.

⁸² <https://www.mrrb.bg/bg/regionalno-razvitie/strategichsko-planirane/metodicheski-ukazaniya/>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



В действащото българско законодателство е регламентирана правна възможност за заплащане на тол такса и винетна такса, като правната регулация се съдържа в Закона за пътищата⁸³, Правилника за прилагане на Закона за пътищата⁸⁴, Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние⁸⁵, Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа⁸⁶. Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата, списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса или тол такса (такса за изминато разстояние), се приема с решение на Министерския съвет. Аlineя 4 урежда възможността за въвеждане на такса за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища - мостове, тунели и/или планински проходи, посочени в списък, приет с решение на Министерския съвет, като тази такса не може да се въвежда за пътищата, за които се събира винетна или тол такса.

Анализът на нормативната уредба показва, че за пътищата – общинска публична собственост, с изключение на попадащите в обхвата на Закона за пътищата, не е предвидена правна възможност за събиране на такса за ползването им. Това налага извода, че въвеждането на система за таксуване и заплащането на такса за преминаване по пътища, булеварди и улици на територията на определено населено място⁸⁷, следва да се предхожда от законодателни изменения и допълнения, съобразно изискванията на Конституцията на Република България, Правилника за дейността и организацията на Народното събрание, Устройствения правилник на Министерския съвет, Закона за

⁸³ <https://lex.bg/laws/ldoc/2134914560>

⁸⁴ <https://lex.bg/bg/laws/ldoc/-12532224>

⁸⁵ <https://lex.bg/bg/laws/ldoc/2137189165>

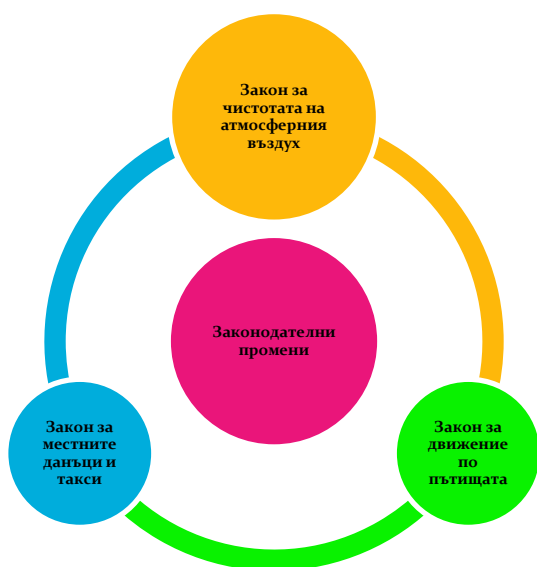
⁸⁶ <https://api.bg/files/704c8aed4d45109fb3e21b22790593f6.pdf>

⁸⁷ По смисъла на § 6, т. 49 от Закона за движението по пътищата „населено място“ е застроена със сгради територия, при която началото и краят са обозначени със съответни пътни знаци.

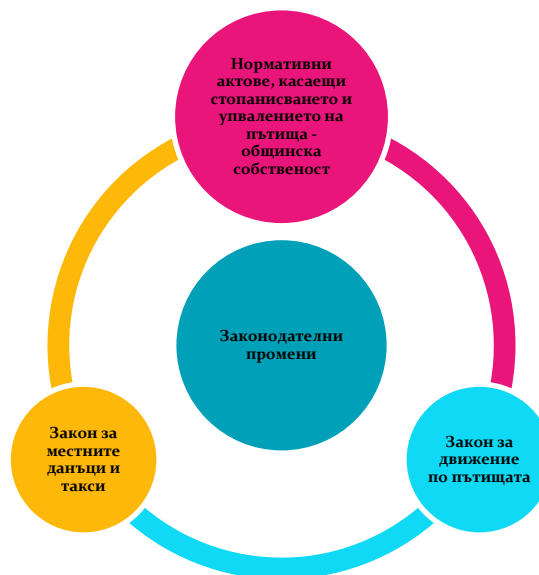
Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

нормативните актове и Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието.

Въз основа на анализа на нормативната уредба е идентифицирана необходимост за изменение и допълнение на посочените по-долу закони, като законодателните промени е необходимо да бъдат извършени в съответствие с дефинираните цели и очаквани резултати, следвайки принципите „потребителят плаща“, „замърсителят плаща“, или комбинация от двата. На изображенията по-долу са представени два подхода за регламентиране на таксата за задръстване, а именно:



Подход № 1



Подход № 2

С оглед идентифицираната необходимост от извършване на законодателни промени в законите на страната, за целите на настоящия доклад е необходимо да се уточни, че законът е нормативен акт, който урежда първично или въз основа на Конституцията, обществени отношения, които се поддават на трайна уредба, според предмета или субектите в един или няколко института на правото или техни подразделения. По силата на Конституцията, законодателната власт се осъществява от Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Народното събрание, което разполага с правомощията да приема, изменя, допълва и отменя законите на страната. Въз основа и в изпълнение на законите, Министерският съвет приема постановления, разпореждания и решения. С постановления, Министерският съвет приема правилници, наредби и инструкции.

Закон за чистотата на атмосферния въздух

Законът за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ) цели да защити здравето на хората от вредни въздействия, както и да предотврати настъпването на неблагоприятни последици при изменение в качеството на атмосферния въздух в резултат на различни дейности. Законът урежда определянето на показатели и норми за качеството на атмосферния въздух, ограничаването на емисиите, правата и задълженията на държавните и общинските органи, на юридическите и физическите лица по контрола, управлението и поддържането на качеството на атмосферния въздух и други.

В чл. 3, ал. 1, т. 2 от ЗЧАВ е упоменато, че изискванията на закона се отнасят за транспортните средства и други индивидуални източници на замърсяване. Законът също предвижда, че нормите за емисии на вредни вещества (замърсители) в отработилите газове от моторните превозни средства се утвърждават от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съвместно с министъра на околната среда и водите и министъра на здравеопазването.

Изнесени в публичното пространство данни сочат, че към края на 2022 година автомобилният парк в България наброява 3 881 594 броя превозни средства в движение. Възрастта на тези автомобили е близо 20 години. Повече от 77% от автопарка е на възраст над 15 години.

По повод горното и по аналогия на правната регулация касаеща зоната с ниски емисии, би могла да се създаде и правна регулация, която да позволява на местните

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



парламенти да прилагат мерки за намаляване на задръстванията, като тук следва да се подчертае, че прилагането на подобни мерки за намаляване на трафика, безспорно оказва своето въздействие върху околната среда и нейните компоненти, в т.ч. върху качеството на атмосферния въздух и намаляването на емисиите на основни вредни вещества от транспорта.

В случай на възприемане на предложения по-горе подход възниква необходимост от изменение и допълнение на чл. 28а от ЗЧАВ, уреждащ създаването, въвеждането и функционирането на зоните с ниски емисии, като се разшири приложното му поле и се регламентира правна възможност за органите на местното самоуправление да създават и въвеждат зони за намаляване на задръстванията в централната част на града и/или по определени пътни артерии в града, т.е. навсякъде в урбанизираната територия, където е идентифицирана подобна необходимост.

След анализ на транспортните натоварвания в големите градове и анализ за социално-икономическите и екологични ефекти от прилагането на тази мярка, общинските съвети ще имат право да приемат наредба (подзаконов нормативен акт), с която да определят обхвата на зоната за намаляване на задръстванията на територията на съответното населено място или на част от нея (централна зона, първостепенна улична мрежа, определени улици, булеварди, пътища – публична общинска собственост) и правилата, които ще действат в зоната за намаляване на задръстванията в съответния град, съобразно спецификите на града и факторите, оказващи влияние върху транспортните натоварвания и околната среда в него. Общинските съвети също ще имат право да определят работното време на зоната за намаляване на задръстванията, правилата за навлизане и движение на моторни превозни средства в нея, таксите и начините за тяхното заплащане, ограниченията и изключенията, които ще се прилагат и други.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



На местно ниво, компетентните органи, отговорни за осигуряване чистотата на въздуха на територията на съответната община, са кметовете на общини и общинските съвети чрез извършване на действията по чл. 28а от ЗЧАВ (арг. чл. 19, ал. 2, т. 1 ЗЧАВ). Следващата алинея предоставя възможност на кметовете на общини да възложат изпълнението на дейностите по ал. 3 на оправомощени от тях длъжностни лица. Съгласно ал. 3, общинските органи осъществяват контрол и управление на дейностите, свързани с осигуряване чистотата на въздуха на тяхната територия.

По повод горното и с цел осигуряване на потенциална възможност за по-добро практическо приложение на така предоставената възможност на общините да реализират възложеното им и да осъществяват качествен контрол, би могла да се обмисли възможността за изменение и допълнение на чл. 19, ал. 5 и ал. 6 от ЗЧАВ, тъй като в определени случаи, специфичните дейности в една община се осъществяват от служби за контрол, както и от публични предприятия или търговски дружества с общинско участие в капитала.

При условие, че се предвижда събирането на приходи (такси) от прилагането на локални мерки, е необходимо изменение на чл. 19, ал. 6 от ЗЧАВ и в тази част (осъществяване на контрол относно постъпило плащане на дължимата такса и предприемане на последващи действия при установяване, че таксата не е платена за съответното превозно средство, подлежащо на таксуване).

В определени хипотези, ЗЧАВ предвижда прилагането на принудителни административни мерки и търсенето на административнонаказателна отговорност. Така например, в чл. 41а от ЗЧАВ, законодателят е предвидил размер на глоби и имуществени санкции за лицата, които нарушават мерките, забраните и ограниченията, приети и/или наложени съгласно чл. 28а от същия закон (таксите не са упоменати). По отношение на така предвидените санкции и глоби, и при условие, че се

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



предвижда събирането на такси от прилагането на локални мерки, с цел насърчаване на водачите на превозни средства да преминат към по-екологичен вид транспорт или да заплащат своевременно дължимите такси при навлизане и движение в обособени зони, а също така и с цел повишаване на събираемостта на такси и задължения, би могла да се обмисли възможността за повишаване на размера на санкциите и глобите, както и за регламентиране на такива за неплатена такса. Освен това, би могла да се обмисли и регламентиране възможността за издаване на електронен фиш по смисъла на § 6., т. 63 от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата (ЗДВП) и § 1., т. 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН). Нормативната уредба, касаеща издаването и обжалването на електронен фиш по реда на ЗДВП се съдържа в чл. 187, ал. 5, чл. 189, чл. 189ж., чл. 190 от същия закон, както и в разпоредбите на ЗАНН.

При възприемане на горния подход за увеличаване на глобите и санкциите или за издаване на електронен фиш, е необходимо да се пристъпи към изменение и допълнение на чл. 41а, ал. 2 и чл. 41б от ЗЧАВ, като правната регулация е в зависимост от целите и мотивите за прилагане на мярката.

Закон за пътищата

Законът за пътищата (ЗП) урежда обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. Законът не се прилага за улиците в населените места и селищните образувания, с изключение на онези от тях, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



В чл. 9 от ЗП е посочено, че пътищата са отворени за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени със ЗП и със ЗДвП. АLINEЯ 6 регламентира, че контролът на организацията на движението и на дейностите по ал. 3 се осъществява от оправомощени длъжностни лица на службите за контрол на Министерството на вътрешните работи и на собственика на пътя (улицата, която едновременно е участък от републикански или общински път) или на администрацията, управляваща пътя, в съответствие с изискванията, определени с Наредба № РД-02-20-2 от 24.10.2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.

Собствеността и управлението на пътищата са уредени в чл. 8 и чл. 19 от ЗП, където е упоменато, че общинските пътища са публична общинска собственост и се управляват от кметовете на съответните общини. Част от дейностите по управление на пътищата включват и осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата (арг. чл. 19, ал. 2, т. 5 от ЗП). Съгласно чл. 23 от ЗП, правомощията на кметовете по управлението на общинските пътища се определят с наредба на общинския съвет. В тази връзка, на основание чл. 22 във връзка с чл. 21, ал. 1, т. 13 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) и чл. 23 във връзка с чл. 19, ал. 1 от ЗП, Столичен общински съвет е приел Наредба за организация на движението на територията на Столична община. На основание същия чл. 23 от ЗП, Столичен общински съвет е приел и Наредба за управление на общинските пътища на територията на Столична община.

С Наредбата за организация на движението на територията на Столична община се определят правила, ограничения и забрани, свързани с организацията на движението на пътни превозни средства на територията на Столична община. С нея също се определят правилата за паркиране на превозни средства, в т.ч. в режим на

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



почасово платено паркиране, режим на паркиране „служебния абонамент“, режим на локално платено паркиране на живущите в зоните за почасово платено паркиране, режим на преференциално паркиране и др., прилагането на принудителни административни мерки - преместване на неправилно паркирано превозно средство, блокиране на колелото на неправилно паркирано превозно средство чрез използването на техническо средство тип „скоба“, както и условията и реда за осъществяване на контрол и санкциониране на нарушителите.

Предвид горното, въвеждането на зона за намаляване/таксуване на задръстванията би могло да се регламентира както в ЗЧАВ, така и в други нормативни актове, касаещи пътищата – общинска собственост, тяхното управление, ползване, поддържане и т.н. Това е така, тъй като таксата за задръстване, респ. въвеждането на зона за намаляване/таксуване на задръстванията би могло да се разглежда както като екологична мярка, насочена към насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт, намаляване на нивата на шум и замърсяване, така и като мярка за повишаване безопасността по пътищата, организиране, управление и преразпределение на пътния трафик в определени части на града, в които възникват или има опасност да възникнат задръствания.

Закон за местните данъци и такси

Законът за местните данъци и такси (ЗМДТ) урежда данъците и таксите, които могат или следва да се събират от общините в Република България. В глава трета от ЗМДТ се съдържат разпоредби за всяка от таксите, събирани от общините в страната, систематично подредени в десет раздела. Местните такси са прости и пропорционални. Те се събират от общините и се дължат за предоставените от тях услуги.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Законът предвижда всеки общински съвет да определя конкретния размер на таксите, който следва да се събира. Размерът на местните такси се определя с наредба на общинския съвет въз основа на извършваните разходи (материално-технически и административни) за предоставяне на съответната услуга. С оглед така приетата нормативна уредба и в зависимост от възприетия подход за правно регулиране на таксата за задръстване, би могла да се обмисли възможността за създаване на нов Раздел X в Глава Трета от ЗМДТ. В този раздел би могъл да намери място нов член 122а, който да урежда събирането на таксата за задръстване, като също би могла да се обмисли възможността съответните законодателни промени да поставят основата така, че при желание или възникнала необходимост, в същия раздел да могат занапред да бъдат включени и други такси. В този смисъл, новият Раздел XI би могъл да носи следното заглавие „Такси за подобряване качеството на атмосферния въздух“ или „Такси за намаляване на вредното въздействие от автомобилния транспорт“ или др. така, че да се предостави възможност за събиране и на други такси, определени в ЗЧАВ или в друг нормативен акт, свързан с транспорта, опазването на околната среда и нейните компоненти.

Член 127 от ЗМДТ изключва неплащането на определените в закона местни данъци и такси от кръга на административните нарушения. В тази връзка и с оглед възприетия подход за правна регулация, в случай, че разглежданата мярка за таксуване на задръстванията бъде регламентирана като „екологична мярка“ в ЗЧАВ, то това налага изменението и синхронизирането на текстовете на чл. 41а и чл. 41б от ЗЧАВ с тези на чл. 127 от ЗМДТ.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Закон за движението по пътищата

Законът урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на ЗДВП и на издадените въз основа на него нормативни актове. Целта на ЗДВП е да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства.

Член 3 от ЗДВП вменява задължение на лицата, стопанисващи пътищата, да организират движението по тях така, че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от моторните превозни средства. За организиране на движението по пътищата се използват светлинни сигнали, пътни знаци и пътна маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения, които се поставят само след възлагане от собственика или администрацията, управляваща пътя, при условия и по ред, определени с Наредба № РД-02-20-2 от 24.10.2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.

Необходимост от изменение и допълнение е възможно да възникне по отношение на разпоредбите, касаещи автоматизираните технически средства и системи (АТСС) и електронния фиш, издаван при нарушения, установени и заснети с АТСС, в отсъствието на контролен орган и на нарушител, за налагане на глоба в размер, определен за съответното нарушение. Тук е мястото да се обърне внимание, че както в

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



английската, така и в шведската система за таксуване на задръстванията, контролът се осъществява посредством използването на камери за автоматично разпознаване на регистрационни номера. В Швеция, от името на данъчния орган, Шведската транспортна агенция, чрез автоматизирана обработка с подкрепата на данни от регистъра за движението по пътищата взема решение относно данъка върху задръстванията и допълнителната такса. В Лондон, размерът и видът на таксата се определят автоматично, като се използват подробности за превозното средство, предоставени от съответната агенция за лицензиране на превозни средства и/или от клиента. Информацията за регистрирания собственик/ползвател също се извлича автоматично от DVLA (или чуждестранна агенция за лицензиране), така че да може да бъде издадено известие за наказателна такса.

В случай на възприемане на подход за налагане на принудителни административни мерки, същите следва да намерят място в ЗДвП. Принудителните административни мерки могат да бъдат:

- поставяне на устройство за блокиране на превозното средство (поставяне на техническо средство тип „скоба“ на колелото)⁸⁸ - например при 2 неплатени в определените срокове задължения;
- преместване на превозното средство и предаването му за отговорно пазене (преместване на наказателен паркинг)⁸⁹ например при 3 неплатени в определените срокове задължения;
- забрана за ползване на превозното средство при наличие на неплатени и просрочени задължения по влезли в сила електронни фишове или

⁸⁸ Лондон - превозното средство се освобождава след плащането на всички дължими такси, вкл. тази за поставеното устройство

⁸⁹ Лондон - превозното средство се освобождава след плащането на всички дължими такси, вкл. тази свързани с преместването, престоя и т.н.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



наказателни постановления над определен брой или над определена стойност⁹⁰;

Принудителните административни мерки биха могли да бъдат прилагани при наличие на установени неплатени и просрочени задължения по електронен фиш или наказателни постановления, преди да се пристъпи към принудително събиране на дължимите суми. Принудителните административни мерки следва да отпаднат след заплащане на всички задължения свързани с таксата за задръстване, както и с тези по прилагането на принудителната административна марка (такси, престой и т.н.). Нормативното регламентиране на разнообразни принудителни административни мерки в случай на несвоевременно плащане на глоби/имуществени санкции, преди пристъпване към принудително изпълнение, би могло да доведе до повишаване на събираемостта на глоби/имуществени санкции, а отделно и до насърчаване на своевременното плащане на таксата за задръстване.

Правото за налагане на принудителни административни мерки следва да бъде регламентирано и в изброените по-горе нормативни актове, в зависимост от това дали, къде и по какъв начин ще се регламента събирането на таксата за задръстване.

В ЗДвП, в чл. 167, ал. 2, са регламентирани правомощията на службите за контрол, определени от кметовете на общините, а в чл. 171 и сл. от Закона са регламентирани принудителните административни мерки, които могат да бъдат прилагани. Тези текстове следва да бъдат прецизирани, в зависимост от възприетия подход. Също така следва да бъде регламентирано и кои са органите, службите или длъжностните лица, които могат да ги налагат.

⁹⁰ Швеция - забраната важи до изплащане на целия дълг.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Административнонаказателна отговорност и принудителни административни мерки

В зависимост от избрания подход за регламентиране на правната възможност за въвеждане на система за таксуване на задръстванията, в специалното законодателство могат да бъдат установени административните нарушения и наказанията, които се прилагат за тях. Прилагането на принудителни административни мерки, налагането на глоби и санкции и техния размер, следва да бъдат предвидени в съответния законов нормативен акт, в зависимост от възприетия подход за правно регулиране. Високият размер на санкциите и глобите, възможностите за прилагане на принудителни административни мерки и ефективното преследване на нередовните платци биха спомогнали значително за спазването на правилата в зоната за намаляване на задръстванията и своевременното заплащане на дължимите суми.

Процедура за изменение и допълнение на закон

Изменението и допълнението на нормативен акт се предшества от изготвяне на законопроект за изменение и допълнение на съответния нормативен акт⁹¹, доклад и/или мотиви, предварителна оценка на въздействието⁹², проведени обществени консултации с граждани и юридически лица⁹³, справка за постъпилите предложения по време на обществената консултация, ведно с обосновка за неприетите предложения.

⁹¹ Изработването на проект на нормативен акт се извършва при зачитане на принципите на необходимост, обоснованост, предвидимост, откритост, съгласуваност, субсидиарност, пропорционалност и стабилност.

⁹² Народното събрание определя методология за извършване на оценка на въздействието на проектите на закони и кодекси, внесени от народните представители. Обхватът и методологията за извършване на оценка на въздействието на нормативните актове от компетентността на Министерския съвет са определени с Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието.

⁹³ Преди внасянето на проект на нормативен акт за издаване или приемане от компетентния орган, съставителят на проекта го публикува на интернет страницата на съответната институция заедно с мотивите, съответно доклада, и предварителната оценка на въздействието. Когато съставителят на проекта е орган на изпълнителната власт, публикуването се извършва на Портала за обществени консултации, а когато е орган на местното самоуправление – на интернет страницата на съответната община и/или общински съвет. Сроктът за предложения и становища по проектите, публикувани за обществени консултации е не по-кратък от 30 дни. Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Мотивите, съответно докладът, съдържат:

- причините, които налагат приемането;
- целите, които се поставят;
- финансовите и други средства, необходими за прилагането на новата уредба;
- очакваните резултати от прилагането, включително финансовите, ако има такива;
- анализ за съответствие с правото на Европейския съюз.

Проектът на закон, който подлежи на разглеждане от Министерския съвет, се придружава и от справка за съответствието с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека, която се изготвя от Министерството на правосъдието.

Текстът на нормативния акт, както и приемането му по надлежния ред се удостоверява от председателя на Народното събрание когато се касае за закон, и от министър-председателя когато се касае за постановление. Законите, постановленията на Министерския съвет и нормативните актове на министрите и на ръководителите на други ведомства се обнародват в Държавен вестник.

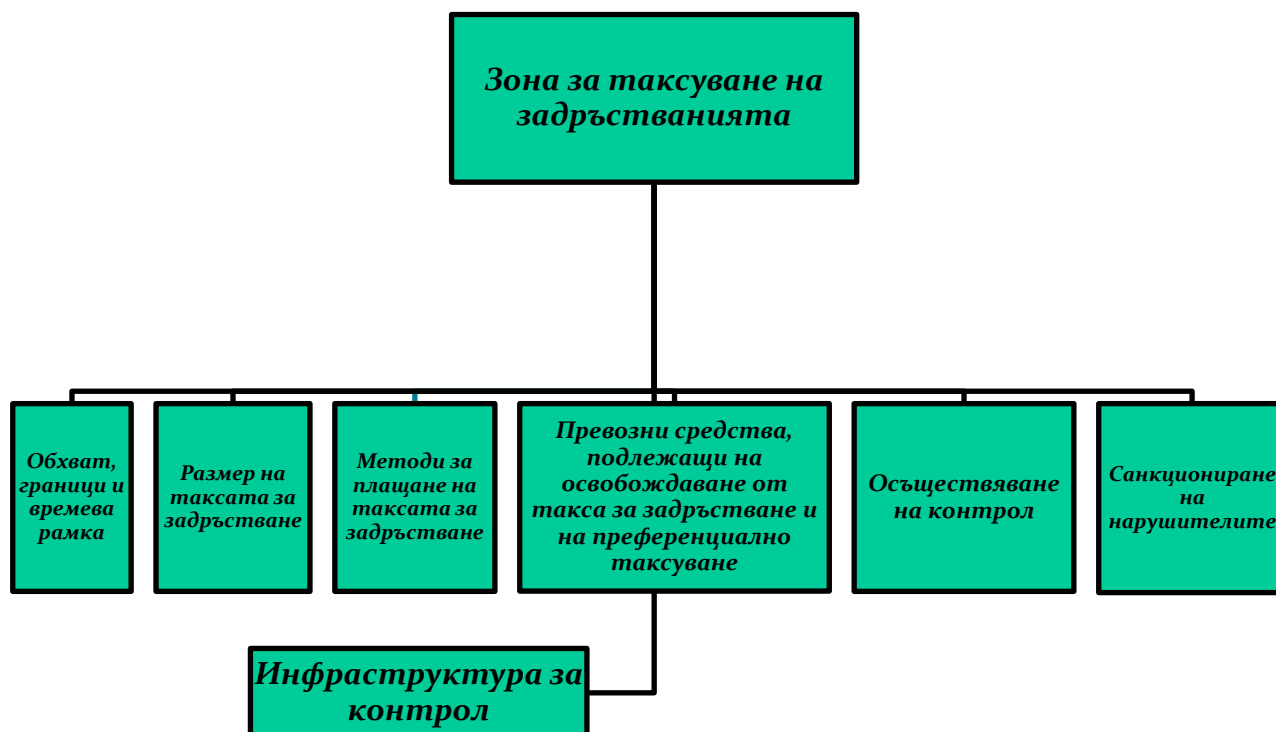
3.5. Проектиране на зона за таксуване на задръстванията

Основополагащи за проектирането на зона за таксуване на задръстванията са приета законодателна рамка на държавно ниво, извършване на проучвания и анализи касаещи конкретно населено място или район, дефиниране на цели и очаквани резултати, разработване на концепция за въвеждане на такса за задръстване в града.

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.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

Основните фактори, оказващи съществено значение при проектиране и ефективно функциониране на зоната за таксуване на задръстванията са:



Обхват, граници и времева рамка

Зоната, където се изисква заплащане на такса за задръстване обикновено включва централните части на града и тяхната периферия, а в определени случаи, както е в Швеция – и някои основни пътни артерии. По презумпция, зоната за таксуване на задръстванията следва да се проектира така, че да покрие най-натоварените пътища и кръстовища, които са източници на задръствания, тъй като нейната основна цел е да намали задръстванията. В този смисъл, въвеждането на зона за таксуване на

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



задръстванията би могло да бъде ефективно само там, където възникват постоянни задръствания и те представляват проблем, който не би могъл да бъде разрешен по-друг по-ефективен от този начин. Въвеждането на зона за намаляване на задръстванията в очакване на повишаване или задълбочаване на проблемите свързани с трафика би могло да бъде недостатъчно ефективно, а отделно и неприемливо за обществото и бизнеса.

В случаите когато зоната за таксуване на задръстванията се въвежда с основната цел да послужи като инструмент за справяне с проблема със задръстванията, както е в Лондон например, изборът на правилната граница на зоната, от която да започне таксуването е от огромно значение за реализиране на тази цел и за постигане на ефективност от таксуването като цяло. Изпълнението на тази цел налага също границата на зоната да бъде определена така, че да засяга по-голямата част от пътуванията до и от работното място или учебното заведение, без да се нарушава достъпът до транспорт и възможностите за лична мобилност, както и изпълнението на доставките за бизнеса.

При проектиране на зона за таксуване на задръстванията, както и при определяне на нейните граници, е препоръчително също да се вземат предвид както съществуващата мрежа на обществения транспорт, така и нейните възможности за осигуряване на свързаност не само в границите на зоната и нейната периферия, а и в останалите части на града, в т.ч. и между отделните райони. Наличието на възможности за алтернативен, редовен и бърз транспорт, задоволяващ потребностите на обществото от лична транспортна мобилност, би повишило доверието, а от там и обществената приемливост на мярката.

Обхватът на зоната за таксуване на задръстванията, нейните граници и времева рамка за таксуване, е препоръчително да бъдат определени на база резултатите от

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



извършените анализи по т. 3.1. от този раздел, с поставен акцент върху територията на града и потребностите на общността. Анализът за транспортните натоварвания, идентифицираните места със задръствания, времето на образуване на задръстванията и други биха могли да допринесат за това да бъдат определени дните и часовия диапазон, в който да функционира зоната за намаляване на задръстванията, респ. в които да се заплаща такса за задръстване така, че да се гарантира нейната целесъобразност и ефективност⁹⁴. Освен това, на база анализа е възможно да се установи, че през някои от месеците, напр. през лятото, трафикът в града не е толкова натоварен, че да налага предприемането на подобни действия за намаляване на задръстванията и за таксуване на потребителите на пътя. На база резултатите от анализите и изводите от тях, публичните органи биха могли да обосноват обхвата на зоната и времевия диапазон за таксуване, като същевременно убедят заинтересованите страни за потенциалните ползи от нея.

На анализ, преди въвеждане на зона за намаляване на задръстванията, е препоръчително да бъдат подложени също социално-икономическите и екологични ефекти от прилагането на тази мярка, както и ефектите от прилагането ѝ по отношение на останалите пътни артерии в града. Препоръчително е да се направи оценка на потенциалните ефекти от въвеждането на зона за таксуване на задръстванията върху орбиталния трафик, както и да се проведе широка информационна кампания, която да запознае заинтересованите страни, наред с другото, и с възможните обходни или по-ефективни маршрути.

⁹⁴ Зоната за намаляване на задръстванията би могла да функционира както целогодишно, така и през определени месеци от годината, както през делнични дни, така и през делнични и почивни дни, и т.н. Като изключение от общото правило за заплащане на такса за задръстване биха могли да бъдат нормативно определени празниците и официалните почивни дни съгласно българското законодателство, както и ваканциите и неучебните дни за съответната учебна година, определени от Министерство на образованието и науката.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Определяне на размера на таксата за задръстване

Таксата за задръстване има за цел да предотврати и обезсърчи ненужните пътувания с лично превозно средство и да насърчи използването на екологичен транспорт, обществен транспорт, незамърсяващи превозни средства и други. Като таксуват водачите на превозни средства за навлизане в зона за таксуване на задръстванията, градовете имат възможността да намалят броя на превозните средства по пътя, което от своя страна намалява задръстванията, времето за пътуване и емисиите.

Определянето на размера на таксата за задръстване е по-скоро политическо и управленско решение, което би могло да бъде взето включително на база допитване до заинтересованите страни чрез извършване на анкетно проучване. В този смисъл следва да се обърне внимание, че от една страна размерът на таксата би трябвало да е такъв, който да отговаря в достатъчна степен на целите и да оказва възпиращ ефект по отношение на ненужните пътувания, а от друга страна – да е достатъчно приемлив, с цел да не предизвиква силна съпротива от страна на обществото. Освен това, размерът на таксата би следвало да е определен по начин, който да не ограничава възможностите за лична мобилност на тези, които нямат възможност за използване на алтернативен транспорт, като същевременно преследва търсения от прилагането ѝ ефект. Определянето на нисък размер на такса е твърде вероятно да не допринесе за постигане на търсения възпиращ ефект. В този смисъл е препоръчително да се постигне равновесие между ефективността на мярката и приемливата стойност на таксата за задръстване за участниците в трафика. Размерът на таксата е възможно да се „регутира“ въз основа на обратна връзка от обществеността и резултатите от наблюденията върху транспортните натоварвания.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Размерът на таксата би могъл да бъде определен въз основа на принципите „потребителят плаща“ и/или „замърсителят плаща“. По отношение на принципа „потребителят плаща“ следва да се разбира, че размерът на таксата за задръстване е определен чрез въвеждане на фиксирана (базова) компонента за всички превозни средства, без значение от тяхната категория или екологичен стандарт, с изключение на освободените от заплащане на такса. По отношение на принципа „замърсителят плаща“ следва да се разбира, че размерът на таксата е определен чрез въвеждане на диференцирана (променлива) компонента съобразно категорията на превозните средства и/или екологичния стандарт на превозните средства.

Диференцираните нива на таксуване или по-конкретно таксуването на превозните средства с различни суми за шофиране в зоната за таксуване на задръстванията, в зависимост от тяхното ниво на емисии, от една страна би могло да насърчи навлизането на по-чисти превозни средства от редовно навлизащите в зоната (например за доставки или други обществени услуги), а от друга страна би могло да обезсърчи закупуването на определени превозни средства втора употреба, тъй като подобна покупка би могла да повиши разходите на шофьорите в дългосрочен план.

В зависимост от избрания подход за таксуване, размерът на таксата би могъл:

- да е фиксиран за времето на таксуване и дните от седмицата, в които функционира зоната (по аналогия на Лондон например „п“ лева, от „п“ до „п“ часа, през делничните дни или през делнични и почивни дни);
- да варира според времето (часа) на деня (по аналогия на Стокхолм), деня от седмицата или специални събития;
- да е фиксиран за времето на таксуване и дните от седмицата, в които функционира зоната, като същевременно е предвидена диференцирана



(променлива) компонента съобразно категорията на превозните средства и/или екологичния стандарт на превозните средства.

Размерът на таксата би могъл да се дължи за целия ден, без значение от броя на влизанията или излизанията в зоната (по аналогия на Лондон) или да се начислява за всяко преминаване през контролните точки, като се определи таван на максималната дължима стойност от водачите на превозни средства.

С цел идентифициране на потенциалния възможен и справедлив модел за таксуване на задръстванията, както и за обосноваване на размера на таксата за задръстване, е препоръчително да се изготви сравнителен анализ на различните възможности за таксуване на задръстванията, както и да се направи оценка за тяхната ефективност съобразно дефинираните цели. Този анализ би могъл да подпомогне компетентните органи както при вземането на решения, така при провеждане на обществени консултации и обсъждания със заинтересованите страни.

Определяне на методите за плащане на таксата за задръстване

В резултат от анализа на регулаторните политики и добри международни практики е установено, че Лондонската схема за таксуване на задръствания предоставя редица алтернативни начини за плащане на таксата, както по отношение на времевия период (за ден или за последователни дни, предварително, в деня на пътуване, след деня на пътуване), така и по отношение на способите за плащане – чрез използване на технологични средства (мобилно приложение) и чрез използване на традиционни средства, достъпни за масовия потребител. Предвидена е също възможност за възстановяване на предварително платена такса или за промяна (за друго превозно средство или за другата дата), като условията за това са разгледани в раздел 1 от настоящия доклад. Както в Лондонската, така в Стокхолмската система за таксуване на задръстванията, таксата се дължи за конкретно превозно средство, като при

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



заплащането на таксата се посочва регистрационния номер на автомобила. Предвидена е и възможност за извършване на електронна справка за дължими суми по регистрационен номер на превозното средство.

С оглед максимално улесняване на водачите на превозни средства, навлизащи и движещи се в зоната за намаляване на задръстянията, както и с оглед своевременното изпълнение на задълженията, свързани със заплащане на такса за задръстване, е препоръчително, на първо място да се създаде техническа и технологична възможност за извършване на електронна справка за дължими плащания чрез въвеждане на регистрационен номер на превозно средство, и на второ място, да се регламентира и технически създаде възможност за заплащане на дължимите суми по няколко алтернативни начина:

- чрез sms;
- чрез уебсайт;
- чрез мобилно приложение;
- по банков път;
- чрез директен дебит и други.

Максималното улесняване на изпълнението на задължението за плащане, съчетано с обществено приемлив размер на таксата и поставяне на указателни/информационни табели за това колко се дължи и по какъв начин се заплаща, е възможно да увеличи в значителна степен нейната събираемост.

Наред с изброените по-горе, създаването на условия за заплащане на таксата предварително или в приемлив период от време следващ деня на преминаване през зоната, също би могло да насърчи водачите на превозни средства както да спазват правилата, така и своевременно да заплащат дължимите суми, включително, след извършване на онлайн справка за наличието на такива в случай на колебание относно

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



заплащането. В тази връзка, по аналогия на английската система за таксуване на задръстванията, би могла да се обмисли възможността за заплащане на таксата по изброените по-долу начини:

- за бъдещ период от време - за ден, за последователни дни, за седмица, за месец, за календарна година и т.н. (по аналогия на винетките);
- в рамките на същия ден – до 00:00 часа в деня на навлизане и движение в зоната за намаляване на задръстванията;
- до изтичане на определен период от време след навлизане и движение в зоната за намаляване на задръстванията – до 00:00 часа на третия ден или до 00:00 часа на седмия ден и т.н..

В условията на извършено плащане в рамките на упоменатите по-горе срокове, по презумпция за задълженото лице не би следвало да произтичат каквито и да е последици от санкционен характер.

В условията на извършено предварително плащане, би могла да се обмисли възможността за отстъпка, в зависимост от периода, за който е извършено съответното предплащане (седмица, месец, година).

По отношение на предвидените възможности за извършване на електронни справки за дължими суми, както и на електронни плащания чрез sms, уебсайт, мобилно приложение и други, възниква необходимост от анализ относно обработваните лични данни на субектите, мерките за поверителност и защита, а също така и на разходите, необходими за реализиране на подобни технологични възможности.

Освобождаване от такса за задръстване и преференциално таксуване

В зависимост от целите на прилагане на мярката и търсеният от прилагането ѝ ефект, е необходимо да се определят превозните средства, подлежащи на

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



освобождаване от такса за задръстване (превозни средства със специален режим на движение (линейки, полицейски и пожарни автомобили, други), превозни средства на общественя транспорт, превозни средства на хора с увреждания, превозни средства за таксиметров превоз, електрически превозни средства и други), както и превозните средства, подлежащи на преференциално таксуване (превозни средства на живущи в зоната, превозни средства с определен екологичен стандарт и други).

Както при определяне на размера на таксата за задръстване, и тук би могъл да се направи сравнителен анализ на различните възможности за освобождаване и преференциално таксуване, който да „изобрази“ потенциалните ефекти в условията на различните възможности. Този анализ би могъл да подпомогне компетентните органи както при вземането на решения, така при провеждане на обществени консултации и обсъждания със заинтересованите страни.

При сравнителен анализ между Лондонската система за таксуване на задръстванията и Стокхолмския данък върху задръстванията е установено, че шведската система предвижда далеч по-малко изключения от английската. Това вероятно е поставено в зависимост от целите и политиките, спецификите на града, трафика, автомобилния парк и други.

По повод горното е препоръчително, изключенията и отстъпките от таксата за задръстване, да бъдат определени в съответствие с целите на мярката и действащата нормативна уредба, която предвижда специален режим на движение на определени превозни средства, а отделно касае прилагането на мярка само към моторни превозни средства.



Осъществяване на контрол в зоната за таксуване на задръстванията

При осъществяване на контрол с автоматизирани технически средства и системи, е необходимо дейностите по осъществяване на контрол да бъдат съобразени с изискванията на нормативните актове, изменени и допълнени с цел създаване на правна възможност за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията и събиране на такса за задръстване, в т.ч. ЗАНН, ЗДвП и издадените нормативни актове по неговото прилагане. Освен това, е необходимо да се определят компетентните органи, службите и други субекти, които имат право да осъществяват контрол по прилагането на мярката в рамките на обособената територия, както и техните функции и правомощия.

Административнонаказателна отговорност и принудителни административни мерки

Една от предпоставките за ефективност на системата за таксуване на задръстванията е установяване на ясни и разбираеми за участниците в движението правила (къде, кой, кога и как плаща), както и създаване на механизъм за ефективно търсене на административнонаказателна отговорност и налагане на административни наказания във всеки случай на установено нарушение. Това, наред с осигуряването на възможност за осъществяване на строг контрол, бързо и сигурно връчване на електронен фиш/акт за установяване на административно нарушение/наказателно постановление, както и ефективност в преследването на нарушители и своевременно събиране на наложени глоби/имуществени санкции, би могло да повиши доверието в публичните органи и да намали усещането за безнаказаност на нарушителите. Освен това, ефективността на системата за таксуване на задръстванията и спазването на правилата в зоната за таксуване са обусловени от еднаквото и справедливо третиране на водачите на превозни средства навлизащи в нея. Част от еднаквото и справедливо

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



третиране е прилагането на такъв режим за спазване на правилата в зоната за таксуване, който да гарантира, че всички навлизащи в нея плащат дължимото. Това налага предвиждането на стимули за заплащане и сериозни глоби и санкции при опит за избягване на плащанията.

В етапа на проектиране на зоната за таксуване на задръстванията, е необходимо налагането на глоби/санкции/принудителни административни мерки да бъде съобразено с нормативните актове, изменени и допълнени с цел създаване на правна възможност за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията, в т.ч. ЗАНН, ЗДвП и издадените нормативни актове по неговото прилагане. Необходимо е също да бъдат разработени процедурите, свързани с установяване на нарушения и налагане на наказания, както и настъпващите последиците при неплащане на такса за задръстване в т.ч. прилагане на принудителни административни мерки.

Инфраструктура за контрол

На база дефинираните цели и очакваните резултати от въвеждане на системата за таксуване на задръстванията биха могли да се намерят технологични решения, които в най-висока степен да отговорят на поставените изисквания и да спомогнат за правилното функциониране на системата така, че тя да бъде ефективна. Търсенето на възможни технологични решения и оценката за тяхната приложимост по отношение на конкретния случай, е препоръчително да следва разработването на цялостна концепция за функциониране на зоната за таксуване на задръстванията. По този начин се осигурява възможност за намиране на технологични решения съобразени с правната регулация, спецификите на града и вече внедрените и функциониращи системи, възможностите за осигуряване на финансов ресурс и други.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Технологичните решения, посредством които би могло да се осигури функциониране на зоната за таксуване на задръстванията биха могли да включват:

- закупуване на камери за разпознаване на регистрационните номера на превозните средства и инсталирането им в определените точки за контрол (обхвата и границите на зоната за таксуване на задръстванията);
- закупуване на софтуер за осъществяване на контрол и обработка на данни или надграждане на съществуващ софтуер;
- разработване или надграждане на система за електронни плащания, мобилно приложение, онлайн платформа и други;
- реализиране на технологично решение за достъп до съществуващи регистри на официални органи, с цел набавяне на информация за превозните средства, техните характеристики, собственици и ползватели;
- реализиране на технологично решение за автоматизиране на повторяеми процеси;
- реализиране на технологично решение за електронно връчване и плащане на глоби/имуществени санкции;
- други съобразно поставените цели и очакваните резултати.

Посочените по-горе технологии са основните за въвеждане на таксата за задръстване, като технологичните решения и специфичните изисквания биха могли да варират в зависимост от правните регулации, спецификите на града и условията за въвеждане на таксата. В тази връзка е препоръчително, след изграждане на концепцията за функциониране на зоната за таксуване на задръстванията, да се изготви технологичен анализ, който наред с другото, да определи размера на необходимите инвестиции, начините за експлоатация, оперативните разходи за поддръжка и експлоатация.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Изготвянето на технологичен анализ играе ключова роля и от гледна точка на това, че би подпомогнал публичните органи в процеса на убеждаване на заинтересованите страни, чрез представяне на системата, нейните възможности и начин на функциониране, т.е. как ще работи системата за таксуване по време на експерименталния период и/или след нейното официално въвеждане. Начинът на функциониране на системата е важен и от гледна точка на това, че посредством същата се удостоверяват извършени плащания, а също така и нарушенията свързани с неплащането на таксата.

Използване на приходите от прилагането на мярката

Подобно на английския и шведския модел и с оглед обществената приемливост на таксата за задръстване, е препоръчително да се определи за какво ще се използват реализираните приходи над оперативните разходи, като същите биха могли да бъдат реинвестирани в подобряването на обществения транспорт, пътната инфраструктура и други, с цел повишаване на достъпността, мобилността и качеството на живот в града.

3.6. Правна регулация на местно ниво

В условията на приета от Народното събрание законодателна рамка за въвеждане на зона за намаляване на задръстванията и такса за задръстване, на основание чл. 21, ал. 1, т. 7, 8, 23 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация⁹⁵ във връзка с чл. 8 от Закона за нормативните актове⁹⁶, всеки общински съвет би могъл да издаде наредба⁹⁷, с която да уреди съобразно нормативните актове от по-висока степен неуредени от тях обществени отношения с местно значение, както и да приеме

⁹⁵ <https://lex.bg/laws/ldoc/2132580865>

⁹⁶ <https://lex.bg/index.php/laws/ldoc/2127837184>

⁹⁷ Съгласно чл. 7, ал. 2 от Закона за нормативните актове, наредбата е нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



проект на наредба за изменение и допълнение на определена наредба. Актът по прилагане на закон може да урежда само материята, за която е предвидено той да бъде издаден.

Приемането на нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен (подзаконов нормативен акт), както и изменението и допълнението на вече приет такъв нормативен акт, се предшества от изготвяне на проект на нормативен акт (проект на наредба, респ. проект за изменение и допълнение на наредба), доклад, мотиви, съдържащи: (1) причините, които налагат приемането; (2) целите, които се поставят; (3) финансовите и други средства, необходими за прилагането на новата уредба; (4) очакваните резултати от прилагането, включително финансовите, ако има такива; (5) анализ за съответствие с правото на Европейския съюз), предварителна оценка на въздействието, проведени обществени консултации с граждани и юридически лица, справка за постъпилите предложения по време на обществената консултация, ведно с обосновка за неприетите предложения.

В зависимост от регулаторния подход за създаване и функциониране на зона за намаляване на задръстванията и за заплащане на такса за задръстване, с оглед правомощията на кметовете на общини и общинските съвети, определени в Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА), в Закона за нормативните актове (ЗНА), в нормативни актове, касаещи стопанисването, управлението и организацията на движението по улици, булеварди и пътища – публична общинска собственост (ЗП, ЗДвП и други), то би могла да се обмисли възможността за приемане на нов подзаконов нормативен акт или за изменение и допълнение на съществуващ такъв, който да определя условията и реда за създаване и

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

функциониране на такава зона съобразно местните особености, спецификите на града и потребностите на общността.



В съответствие със ЗНА, в хипотезата на приемане на нов подзаконов нормативен акт, на първо място е необходимо да се посочи какво се урежда с подзаконовия нормативен акт, какви са целите на правната регулация и кои са субектите, от които се изисква определено поведение. Необходимо е също да се определят обхватът, границите и времевата рамка, в които ще се прилагат правилата за навлизане и движение в зоната за таксуване на задръстванията, подлежащите на таксуване превозни средства, подлежащите на отстъпка превозни средства, освободените от такса превозни средства, размер на таксата, начините и способите за нейното плащане, условията и реда за осъществяване на контрол, правните последици в случай на установяване на неплатена такса за задръстване от превозно средство подлежащо на таксуване, както и други релевантни към случая правила и изисквания. Най-общо казано, правната

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



регулация на местно ниво следва да съдържа всички елементи, посочени в т. 3.5 от този раздел, касаещи проектирането на зона за таксуване на задръстванията. В подзаконовия нормативен акт, чрез ясни, точни и недвусмислени правни норми е необходимо да се определи кръга на задължените субекти, както и на тези, които попадат извън приложното поле на регулаторния акт.

Нормативните актове на общинските съвети се обнародват в печата или се разгласяват по друг начин на територията на общината.

Резултатите от прилагането на нормативен акт се проверяват чрез последваща оценка на въздействието, като въз основа на проверката, ако е необходимо, се предлага отмяна, изменение или допълнение на нормативния акт.

3.7. Извършване на подготвителни действия за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията

След приемане на законодателна рамка на местно ниво или промяна в съществуваща такава, е необходимо да се пристъпи към създаване на условия за изпълнение на нормативния акт, както и към практическата реализация на препоръките посочени в технологичния анализ относно инфраструктурата за контрол. Наред с това, е необходимо да се вземе под внимание и следното:

Осъществяване на контрол с автоматизирани технически средства

В условията на осъществяване на контрол с автоматизирани технически средства и системи и в условията на автоматизирана обработка на електронни фишове, актове за установяване на административни нарушения, наказателни постановления или други документи с удостоверителен характер, е необходимо дейностите по осъществяване на контрол да бъдат съобразени с изискванията на Регламент (ЕС)

2016/679, Закона за защита на личните данни и други нормативни документи имащи
Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



отношение към защитата на личните данни, защитата на информацията, цифровото съдържание и т.н.

Необходимо е да се вземат под внимание разпоредбите на Регламент (ЕС) 2016/679, касаещи автоматизираното вземане на индивидуални решения, включително профилиране - субектът на данните има право да не бъде обект на решение, основаващо се единствено на автоматизирано обработване, включващо профилиране, което поражда правни последици за субекта на данните или по подобен начин го засяга в значителна степен. Това не се прилага ако решението е разрешено от правото на Съюза или правото на държава членка, което се прилага спрямо администратора, и в което се предвиждат също подходящи мерки за защита на правата и свободите, и легитимните интереси на субекта на данните. В останалите хипотези, посочени в чл. 22, параграф 1 от Регламента, администраторът прилага подходящи мерки за защита на правата и свободите и легитимните интереси на субекта на данните, най-малко правото на човешка намеса от страна на администратора, правото да изрази гледната си точка и да оспори решението. В Лондон, известията за наказателна такса са обект на преглед от две лица.

Важно е да се упомене, че личните данни се съхраняват не повече от необходимото за целите, за които са били събрани („ограничение на съхранението“). В този смисъл, данните от камерите за автоматично разпознаване на регистрационните номера, наред с данните, които са необходими за целите на установяване на нарушение, налагане на санкции и глоби, принудителни административни мерки, провеждане на административно-наказателно производство и т.н., следва да бъдат запазени за продължителен период от време, когато е установено, че дължимата такса не е платена, като този период следва да бъде до окончателното решаване на случая или до изтичане на други нормативно определени срокове. В останалите случаи, следва да обмисли

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



възможността за автоматично изтриване на данни, които не са необходими за други цели, когато се установи, че дължимата такса е платена или превозното средство попада в кръга на освободените от заплащане на такса.

Необходимо е да се обърне внимание и на това, че дейностите по осъществяване на автоматизиран контрол, установяване на нарушения, налагане на наказания и други съпътстващи дейности, както и тези по заплащане на такса за навлизане и движение в зона за таксуване на задръстванията, включват в себе си и обработване на лични данни. За да бъде обработването законосъобразно, личните данни следва да бъдат обработвани въз основа на съгласието на съответния субект на данни или на друго легитимно основание, установено по законодателен път. В случай, че се предвиди възможност за заплащане на дължимата такса посредством използването на мобилно приложение или друга електронна платформа, то от потребителите на това приложение следва да бъде получено валидно съгласие за обработване на техните данни⁹⁸, като същевременно следва да са и информирани за целите на обработване. Условието за даване на съгласие са посочени в чл. 7 от Регламент (ЕС) 2016/679.

Политика за поверителност, обработване на данните и защита на данните

Системите за таксуване на задръстванията от една страна са системи за видеонаблюдение и контрол на движението, а от друга страна са платежни системи, като и в двата случая се събират и обработват лични данни по смисъла на Регламент (ЕС) 2016/679 и Закона за защита на личните данни. В този смисъл, осигуряването на сигурността на системата е съществен въпрос, който следва да подлежи на разглеждане във всеки етап от проектирането и експлоатацията на системата, като се преценяват

⁹⁸https://commission.europa.eu/law/law-topic/data-protection/reform/rules-business-and-organisations/legal-grounds-processing-data/grounds-processing/when-consent-valid_bg

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



всички възможни външни и вътрешни фактори, които биха могли да окажат въздействие върху сигурността на системата и наличната информация, и се предвидят адекватни мерки за тяхното противодействие.

Сериозно внимание следва да се обърне на поверителността, като се разработят политики, процеси и технически мерки за контрол и защита на достъпа до и използването на лична информация, свързана със системата за таксуване, в т.ч. данни за платежни карти.

Организациите/дружествата е необходимо да прилагат подходящи технически и организационни предпазни мерки, които да гарантират сигурността на личните данни, включително защита срещу неразрешено или незаконосъобразно обработване и срещу случайна загуба, унищожаване или повреждане, като се прилага подходяща технология („цялостност и поверителност“). Техническите и организационните предпазни мерки е препоръчително да се прилагат в най-ранните етапи от проектирането на операциите по обработка на данни така, че от самото начало да защитават принципите на неприкосновеност на личния живот и защита на данните („защита на данните на етапа на проектиране“). Организациите/дружествата трябва да гарантират, че личните данни се обработват с най-висока защита на неприкосновеността на личния живот така, че личните данни по подразбиране да не са достъпни за неопределен брой лица („защита на данните по подразбиране“).

При обработването на лични данни за целите на прилагане на системата за таксуване на задръстванията, е препоръчително да се използва псевдонимизация (техника за защита на неприкосновеността, при която личните данни се обработват по начин, който не позволява идентификацията на физическото лице без употребата на допълнителна информация, която следва да се съхранява отделно от тези данни, под защитата на технически и организационни мерки) и криптиране (кодиране на

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



съобщения така, че да могат да ги прочетат само оторизирани лица). Това криптиране е препоръчително да се извършва веднага след първото събиране на личните данни.

В условията на въвеждане на система за таксуване на задръстванията и предвид вероятността обработването на лични данни да доведе до висок риск за правата и свободите на физическите лица, е необходимо изготвянето на оценка на въздействието върху защитата на данни⁹⁹. Такава оценка е направена по повод разширението на ULEZ в Лондон, информацията от която може да бъде от полза и за целите на регламентиране и прилагане на системата за таксуване на задръстванията в София¹⁰⁰¹⁰¹¹⁰².

4. Обществена приемливост

Обществената приемливост се отнася до степента, до която дадена политика, програма, мярка, решение или друго е прието или одобрено от обществото като цяло.

Основните предпоставки за постигане на обществена приемливост при въвеждане на система за таксуване на задръстванията са:

- разработване и предлагане на прозрачна, справедлива и лесно разбираема система, основаваща се на ясни, прости и недвусмислени правила (къде, кой, колко и кога плаща за навлизане и движение в зоната за таксуване на задръстванията);
- определяне на обхват, граници и времева рамка за функциониране на зоната на база идентифицирани реални проблеми и ясно формулирани цели и очаквани резултати;

⁹⁹ https://commission.europa.eu/law/law-topic/data-protection/reform/rules-business-and-organisations/obligations/when-data-protection-impact-assessment-dpia-required_bg

¹⁰⁰ <https://haveyoursay.tfl.gov.uk/15619/widgets/58629/documents/34558>

¹⁰¹ <https://content.tfl.gov.uk/london-wide-ulez-draft-data-protection-impact-assessment.pdf>

¹⁰² <https://content.tfl.gov.uk/london-wide-ulez-final-dpia-november-2022.pdf>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



- информиране на обществеността, бизнеса и заинтересованите страни за степента на задръстванията и разрушителното им влияние върху качеството на живот в града, икономиката и други;
- информиране на обществеността, бизнеса и заинтересованите страни за начина на функциониране на системата за таксуване, както и потенциалните ползите от въвеждане на таксата за задръстване;
- разработване на комуникационна стратегия и провеждане на широка информационна кампания;
- осигуряване на публичност по отношение на приходите и тяхното реинвестиране в обществен транспорт, инфраструктурни проекти и други;
- допитване до обществеността, бизнеса и заинтересованите страни чрез провеждане на анкетни проучвания, публични дискусии, срещи, консултации и обсъждания;
- подготвяне на обществеността и заинтересованите страни за въвеждане на таксата за задръстване;
- предоставяне на възможност за пилотиране на системата за таксуване чрез предвиждане на експериментален период. Предоставянето на възможност за провеждане на експериментално тестване на системата би могло да окаже положително въздействие върху общественото мнение, показвайки ефектите от таксуването;
- осигуряване на публичност по отношение на резултатите за ефективността на системата непосредствено след провеждане на експерименталното ѝ тестване;
- осигуряване на публичност по отношение на резултатите за ефективността на системата след първата година от въвеждането ѝ.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Обществената приемливост играе важна роля в общественото мнение и в регулирането на поведението на индивидите. Тя би могла да се използва за оценка на законодателството и регулациите, политиките и управленските решения, както и да служи като критерий за определяне на социални норми и стандарти в дадено общество. Важно е да се уточни, че обществената приемливост не е постоянна и би могла да се променя с течение на времето, в резултат от различни фактори.

5. Механизъм за наблюдение и оценка на постигнатите междинни и крайни резултати

Анализите биха могли да бъдат използвани за отчитане на дейността на публичните органи, като чрез резултатите от тях би могла да се извърши оценка на това какво е постигнато, какво не е постигнато и какво би могло да бъде подобро.

След въвеждане на системата за таксуване на задръстванията (експериментално или окончателно), по аналогия на английската система за таксуване на задръстванията, следва да се извърши анализ за мониторинг и оценка на резултатите (преди и след), като това включва процес на систематично събиране, анализиране и оценка на данните свързани с прилагането на мярката. За целите на анализа е необходимо да се направи избор на индикатори и методи за събиране на данни, които ще се използват за мониторинг и оценка на резултатите (ниво на трафика, ниво на задръстванията, броя на превозните средства в зоната, време за пътуване в зоната, ниво на замърсяване на въздуха, ниво на шума, брой наложени глоби, икономически показатели и т.н.).

Анализът за мониторинг и оценка на резултатите е важен инструмент за постигане на целите, управление и преразглеждане на мярката, оценка на ефективността на таксата.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основната причина за възникване на задръстванията е дисбалансът между търсенето и предлагането на пътно пространство. Задръстванията водят до загуба на време и гориво, излишни въглеродни емисии, забавено движение и други.

Таксуването на задръстванията е от полза както за водачите на превозни средства, така и за бизнеса, тъй като намалява закъсненията и стреса, увеличава предвидимостта на времето за пътуване и позволява извършването на повече доставки. То също е от полза за държавните и местните власти, като осигурява допълнителни приходи за финансиране на местните транспортни услуги и позволява подобряването на тяхната честота, скорост, надеждност и ефективност. Наред с това, спомага за намаляване на емисиите от автомобилния трафик, както и за подобряване на качеството на живот в града. Използването на този инструмент за намаляване на трафика осигурява също съкращаване на времето за реагиране при инциденти и оказване на помощ в спешни случаи, което води до спасяване на човешки животи. Подобряването на качеството на атмосферния въздух намалява риска от заболявания и преждевременна смърт.

Извършените проучвания и анализи на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване във Великобритания и Швеция показаха, че няма единен подход в прилагането на този вид мярка. При съпоставка между системите за таксуване на задръстванията в столиците Лондон и Стокхолм, както и тези в Даръм и Гьотеборг е очевидно, че моделирането и имплементирането на система за таксуване на задръстванията изцяло зависи от водените политики на национално и местно ниво, както и от спецификите на града, целите на въвеждане на подобна мярка и други. На

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



база анализа на международния опит са идентифицирани подходящи за адаптиране към българския контекст инструменти за прилагане, мониторинг и оценяване в процеса на изготвяне на нови или подобряване на действащи политики и законодателство.

В разработения план за действие при въвеждане на зона за таксуване на задръстванията в София или т. нар. „Пътна карта“, са предложени препоръчителни действия, които да бъдат взети под внимание при реализиране на целите и мерките, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух чрез въвеждане и функциониране на зона за таксуване на задръстванията. Наред с това са направени предложения за изменения в действащата нормативна уредба, като предложените законодателни промени имат за цел да подпомогнат държавните органи и органите на местното самоуправление и местната администрация в прилагането на локални мерки насочени към подобряване качеството на въздуха и намаляване на емисиите от транспорта.

Това резюме е изготвено съобразно изложеното в анализите, представени от Адвокатско дружество „МАНЕВ И СЛАВОВ“ в изпълнение на Договор № СОА23-Д55-28/18.01.2023 г., сключен със Столична община по процедура с предмет: „Изготвяне на правен анализ относно възможностите за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията в София и предложения за промени на действащата нормативна уредба“.

Гледните точки, изразени в настоящото резюме и анализите, представляващи резултат от изпълнението на Договор № СОА23-Д55-28/18.01.2023 г. са тези на авторите и не отразяват непременно възгледите и политиките на Европейският съюз (European Union), Urban Innovative Action (UIA), Правителството на Република България или Столична община.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, Име: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative Demand Responsive Green Public Transportation For Cleaner Air In Urban Environment), по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“ по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban Innovative Action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

2023

**Правен анализ
относно възможностите за въвеждане на зона за таксуване на
задръствания в София и предложения за промени в
действащата нормативна уредба
ДЕЙНОСТ № 1**



**Адвокатско дружество
„МАНЕВ И СЛАВОВ“**

СЪДЪРЖАНИЕ

I. Въведение	стр. 2
II. Проучване и анализ на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване във Великобритания	стр. 5
1. Зона за таксуване на задръстванията в Дърам	стр. 5
2. Зона за таксуване на задръстванията в Лондон	стр. 10
3. Зона за ниски емисии в Лондон	стр. 31
4. T-Charge зона в Лондон	стр. 36
5. Ултра нискоемисионна зона в Лондон	стр. 36
6. Съотношение между трите режима на таксуване в Лондон	стр. 40
7. Технически средства, използвани за прилагане на схемите за таксуване в Лондон	стр. 42
8. Заключение	стр. 44
III. Проучване и анализ на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване в Швеция	стр. 45
1. Нормативна уредба на държавно ниво	стр. 45
2. Данък върху задръстванията в Стокхолм	стр. 56
3. Данък върху задръстванията в Гьотеборг	стр. 62
4. Екологични зони в Швеция	стр. 68
IV. Сравнителен анализ между Лондонската такса задръстване и Стокхолмския данък върху задръстванията	стр. 73
V. Анализ на положителните и отрицателните ефекти от въвеждането и функционирането на такса задръстване	стр. 77
VI. Идентифициране на подходящи за адаптиране към българския контекст инструменти за прилагане, мониторинг и оценяване в процеса на изготвяне на нови или подобряване на действащи политики и законодателство	стр. 79
VII. Заключение	стр. 82

I. Въведение.

С ускоряването на урбанизацията трафикът непрекъснато се увеличава, което води до замърсяване на въздуха, особено в градските райони. В резултат от увеличеното използване на автомобили повечето от големите градове в света страдат от непрекъснати задръствания. Задръстванията възникват тогава, когато обемът на трафика или модалното разделяне генерира търсене на пътено пространство, по-голямо от наличния капацитет.



Задръстванията се считат за една от основните причини, водещи до замърсяването на въздуха поради увеличаването на вредни емисии от превозните средства. Заседнали в бавно движещ се трафик, превозните средства прекарват повече време на пътя, което неизбежно води до увеличаване на емисиите - повече време за пътуване и по-голям разход на гориво. Времето загубено в трафика оказва също влияние върху производителността и има отрицателни последици за икономиката и обществото.

Задръстванията по пътищата остават основен проблем и представляват сериозно предизвикателство за транспортната политика на всички нива. По целия свят властите полагат значителни усилия да се справят със задръстванията, чрез прилагането на различни подходи - разширяване на пътища или изграждане на нови, управление на трафика чрез намаляване на броя и интензитета на ускоренията и забавянията (*координация на светофарите и интелигентна пътна сигнализация*), управление на скоростта (*намалени ограничения на скоростта или променливи ограничения на скоростта*), въвеждане на системи за таксуване, подобряване на обществения транспорт, колоездене, ходене пеша и др.

Изграждането на нови пътища или разширяването на стари чрез добавяне на нови ленти към вече съществуващите изглежда като лесно решение за справяне с трафика, тъй като се предполага, че осигуряването на повече пътено пространство за шофьорите ще облекчи задръстванията и ще допринесе за по-бързото придвижване на

превозните средства. Този подход обаче често води до скъпи инфраструктурни проекти, реализацията на които отнема години, без постигането на особен ефект по отношение намаляването на трафика в дългосрочен план. Всъщност, изграждането или осигуряването на допълнително пътно пространство създава допълнителен трафик, което води до това, новите пътища отново да се задръстват. Един нов булевард, улица или магистрала например могат да облекчат задръстванията за известно време и да направят пътуванията по-бързи, но тези инфраструктурни подобрения оказват влияние върху поведението и променят навиците на шофьорите, които задръстват новите привлекателни маршрути след като бъдат открити.

Такъв например е случаят в Хюстън, Тексас. Проектът за разширяване на „Katy Freeway“ с неговите 26 платна е завършен през 2011 г. и възлиза на стойност от 2,8 милиарда щатски долара. Скоро след това обаче, анализите на резултатите показват, че задръстванията са се влошили. Анализ от 2014 г. на „City Observatory“ установява, че в сравнение с нивата от 2011 г., времето за пътуване сутрин се е увеличило с 30%, докато времето за пътуване следобед се е увеличило с 55%¹. Посочените данни потвърждават основното правило за задръстванията по пътищата - добавянето на повече капацитет не намалява трафика в дългосрочен план.

В европейските градове, поради особеностите на пътната мрежа и нейната възраст, възможностите за реализиране на сериозни пътни инфраструктурни проекти са силно ограничени. Това налага правителствата и местните власти да намират алтернативни решения за справяне с трафика и задръстванията. Цюрих например, умишлено забавя своя пътен трафик, докато Париж следва политика за разширяване на пространството, предназначено за обществен транспорт, велосипеди и пешеходци. Други столици като Лондон, Милано, Осло и Стокхолм въвеждат системи за таксуване на задръстванията, в опит да се преборят с трафика и мръсния въздух. Всъщност, много градове в много страни в Европа са въвели правила и ограничения за достъп до централните части, за да помогнат за подобряването на трафика и въздуха в града².

Международните практики показват, че въвеждането на екологични зони и зони за таксуване на задръстванията води до намаляване на потока на преминаващите превозни средства и до подобряване на качеството на атмосферния въздух.

¹ https://public.tableau.com/shared/RPKK4Y2WB?display_count=y&:origin=viz_share_link&:embed=y

² <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147>

Предмет на тази част от настоящия правен анализ, е разглеждането на регулаторните политики и добрите международни практики за въвеждане на такса задръстване, като в частност, предмет на разглеждане са подходите, възприети от Англия и Швеция, както и възможностите те да бъдат имплементирани на територията на град София.

Съгласно определението, посочено в Cambridge Dictionary³, congestion charge или т.нар. такса задръстване е сума пари, която трябва да се плаща всеки ден, за да се шофира в центъра на града, събирана с цел намаляване на трафика.

Таксуването на задръстванията е начин за управление на търсенето на пътно пространство по време на пиковите часове на трафика и за насърчаване на шофьорите да обмислят други алтернативни начини за придвижване, като обществен транспорт, колоездене, ходене пеша и др.

Въвеждането на такса задръстване има за цел да намали броя на преминаващите превозни средства през зоната за таксуване на задръстванията, което от своя страна води до намаляване на трафика, времето за пътуване и емисиите от отработените газове.

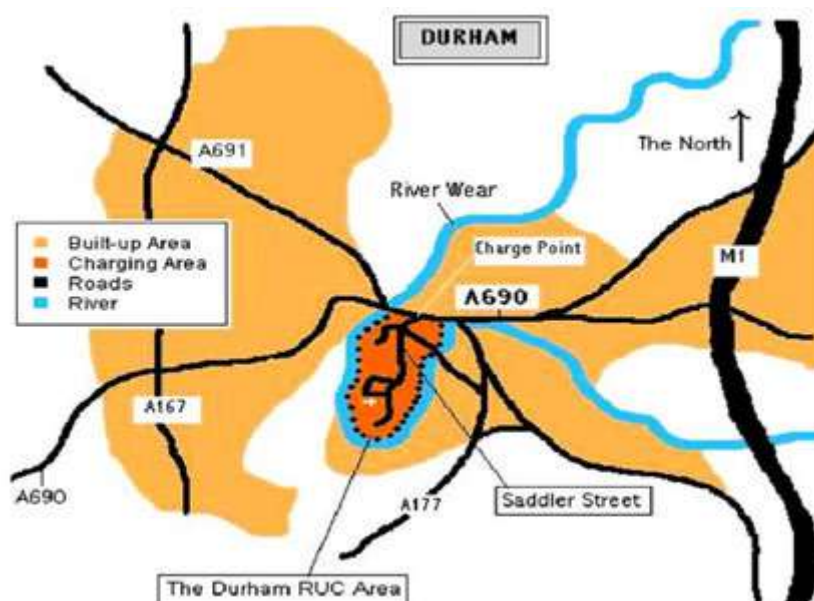
³ <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/congestion-charge>

II. Проучване и анализ на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на такса задръстване във Великобритания.

В Обединеното кралство съществуват редица регулаторни политики и подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с въздействието на автомобилния трафик върху качеството на въздуха, които са разгледани в изложението по-долу.

1. Зона за таксуване на задръстванията в Дърам.

Град Дърам е първото място в Обединеното кралство с въведена такса задръстване. Конфигурацията на древния център на Дърам, образуваща полуостров с достъп през еднопосочна улица Saddler Street, създава проблеми за управлението на трафика и безопасността на пешеходците в продължение на десетилетия. През 90-те години, Съветът на окръг Дърам започва да проучва концепцията за таксуване на водачите на превозни средства. Преди таксата да бъде въведена на 1 октомври 2002 г., проведени от Съвета проучвания показват, че приблизително 2000 превозни средства на ден влизат в историческия град Дърам. Изчислено е, че 80% от тях не е необходимо да бъдат там. Таксата за задръствания е въведена в Дърам с цел да предотврати и обезсърчи ненужните пътувания с лично превозно средство. Зоната помага за намаляване на задръстванията и замърсяването и подобрява качеството на въздуха в района.



След изтичане на периода за наблюдение са отчетени следните ползи от схемата за таксуване на задръстванията⁴:

- намаляване на обема на трафика с 85%;
- увеличаване на активността на пешеходците с 10%;
- намаляване на дейността на тежкотоварни/лекотоварни автомобили с 50% по време на периода на действие на ограничението;
- увеличаване на активността на тежкотоварни/лекотоварни автомобили извън периода на действие на ограничението;
- увеличаване броя на пътуващите с автобус
- 10% увеличение на интервюираните, които смятат Дърам за по-безопасна среда
- 70% от интервюираните възприемат таксата в Дърам за „Добра идея“
- 83% от фирмите не се налага да променят договореностите за обслужване.

Първоначално, навлизането в зоната се осъществява посредством повдигащ се стълб и машина за плащане/билети.



Към настоящия момент, контролът в зоната се осъществява чрез Система за автоматично разпознаване на регистрационни номера (ANPR), която записва всички превозни средства, които влизат или излизат от зоната⁵.

Всички превозни средства, които влизат или излизат от зоната трябва да платят дневна такса от £2, освен ако не отговарят на условията за освобождаване. Дневната такса от £2 за влизане в зоната е дължима за часовия диапазон от 10:00 до 16:00 часа, от понеделник до събота. Няма такса в неделя или на официални празници.

⁴ <https://www.ciht.org.uk/media/8057/durham-city-centre-road-charging-scheme.pdf>

⁵ <https://www.durham.gov.uk/article/3437/Durham-Peninsula-charging-zone>

Плащането на таксата може да се извърши предварително или до 18:00 часа в деня на ползване на пътя. В случай, че таксата не бъде заплатена до 18:00 часа на същия ден, регистрираният собственик/ползвател на превозното средство може да получи известие за неустойка от £50⁶.

Таксата трябва да бъде платена от всички, които не попадат в някое от изброените по-долу изключения:

Автоматични изключения, за които не е необходима регистрация:

- двуколесни мотоциклети (и кошове), мотопеди и велосипеди
- превозни средства, използвани за целите на доставка или събиране на пощенски пратки в услуга на доставчик на универсална услуга
- полицейски, пожарникарски или линейки с ливрея
- задвижвани инвалидни колички или скутери, използвани от лице с увреждания
- ливреи превозни средства на Съвета на окръг Дърам.

Изключения, за които се изисква регистрация за освобождаване от такса:

- превозни средства на NHS, които са освободени от пътен данък
- превозни средства, използвани от хора с увреждания, които са освободени от пътен данък в клас „инвалиди“.
- превозни средства за повече от едно лице с увреждания (например Dial-A-Ride), които са освободени от пътен данък
- крайпътни евакуационни превозни средства, регистрирани в DVLA, които притежават клас „възстановително превозно средство“
- таксите, файтони и частни превозни средства под наем
- превозни средства на местни автобусни превозвачи
- полицейски, противопожарен или линейка без ливрея на оперативно дежурство
- ливреи превозни средства, принадлежащи на аварийни организации на оперативно дежурство
- дружества за комунални услуги (задължителни гробари) в превозни средства с ливреи на оперативно дежурство, които работят по пътища или тротоари.

⁶ <https://www.trafficpenaltytribunal.gov.uk/appeals-process-durham-road-user-charge-zone/#>

Постоянни жители

Постоянните жители могат да регистрират до пет превозни средства, които не се таксуват. Регистрираните превозни средства се разпознават от системата ANPR като освободени от такса.

Имоти за многократно обитаване, като например къща, обособена на „легла“, се третират като едно жилище и отговарят на условията за кандидатстване за освобождаване от такса. В случай, че имотът е разделен на няколко отделни апартамента и е регистриран като такъв, за всеки апартамент може да се кандидатства за освобождаване от такса за ползване на пътя.

Необходимо е кандидатите да предоставят попълнен формуляр за кандидатстване заедно с доказателство за пребиваване в зоната за таксуване. Като доказателство за пребиваване се приема документ за данък на жилище, издаден в рамките на 12 месеца от кандидатстването.

Организации и предприятия

Регистрираните превозни средства се разпознават от системата ANPR като освободени от такса.

Организации и фирми, чийто имот се намира в зоната за таксуване, но нямат паркинг извън улицата, т.е. в имота и друг вътрешен паркинг, не могат да кандидатстват за освобождаване, като ще трябва или да използват зоната извън часовете за таксуване, или да заплатят таксата от £2.

Необходимо е кандидатите да предоставят попълнен формуляр за кандидатстване, ведно с доказателство за предоставяне на паркинг извън улицата в зоната за таксуване.

Притежатели на синя значка

Притежателите на синя значка могат да регистрират до две превозни средства, които обикновено използват за пътуване. Превозното средство може да е собствено или такова, с което пътуват. Регистрираните превозни средства се разпознават от системата ANPR като освободени от такса. Тези превозни средства остават регистрирани до изтичане на синята значка. Необходима е повторна регистрация след получаване на новата синя значка. Формуляра за кандидатстване трябва да е придружен с копие на валидна синя значка.

С цел да се осигури привлекателна алтернатива на личния автомобил, са въведени нови автобуси с лесен достъп и ниски емисии, които да осигурят разпознаваема и честа услуга „Cathedral Bus“ около центъра на града и в района на историческия полуостров.



„Cathedral Bus“ е специализирана услуга, обхващаща три маршрута, свързващи железопътната гара, главните автобусни спирки в центъра на града, автобусния парк и пазара с обекта на световното наследство на катедралата и замъка Дъръм. Услугата се извършва с помощта на най-съвременни акумулаторни автобуси, които предлагат следните предимства:

- всеки автобус спестява 15 тона CO2 емисии всяка година;
- няма изгорели газове от двигателя.

След въвеждането на таксата от £2, платима от понеделник до събота от 10:00 до 16:00 часа, се генерират достатъчно приходи за субсидиране на подобрената автобусна услуга.

Прилагането на подхода за таксуване в Дъръм се оказва доста ефективен по отношение намаляването на трафика в историческата част на града, а отделно е допринесъл за подобряване на атмосферата около катедралата Дъръм и замъка Дъръм, която след въвеждането на таксата е станала по-спокойна за хилядите пешеходци, които се разхождат около тези обекти на световното наследство.

2. Зона за таксуване на задръстванията в Лондон.

2.1. Общи бележки

На 17 февруари 2003 г. започва един от най-мощабните и амбициозни планове в света за справяне с градските задръствания, с въвеждането на такса за задръствания в централен Лондон⁷. Необходимото законодателство е в сила от 1999 г.⁸ Въвеждането на таксата се случва в отговор на дългогодишните проблеми, свързани с трафика в Обединеното кралство, както и на значителното намаляване на средната скорост за придвижване и нарастващото време за пътуване. Наред с икономическите загуби, задръстванията се отразяват и на качеството на въздуха с високи нива на замърсяване.



Схеми за таксуване, подобни на разглежданата, са проучвани от британското правителство от началото на 60-те години на миналия век. Обща отправна точка за развитието на съвременните идеи за таксуване на потребителите на пътя е докладът “Smeed” от 1964 г.⁹, изготвен от името на тогавашното Министерство на транспорта на Обединеното кралство. Това изследване служи за обосновка по отношение условията на трафика в централен Лондон и разглежда редица практически въпроси, свързани с налагането и събирането на такси за използване на пътищата. Докладът се стреми да определи количествено концепциите за икономическа ефективност и външни ефекти в контекста на таксуването на потребителите на пътя. Той предлага принципа, че

⁷ <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/14932/1/14932.pdf>

⁸ <https://www.legislation.gov.uk/primary+secondary?title=The%20Greater%20London%20Authority%20>

⁹ <https://trl.co.uk/uploads/trl/documents/MISC17.pdf>

пътуванията трябва да бъдат обезсърчавани, ако са оценени на по-малко от цената или загубите, които причиняват на други хора и че пътуванията не трябва да бъдат ограничавани, ако са оценени на повече от разходите, които причиняват. Следвайки „Smeed“, в края на 60-те и 70-те години на миналия век са направени проучвания на няколко потенциални схеми за таксуване на потребителите на пътища в Лондон, най-вече в комбинация с по-мощни проучвания по отношение на трафика, транспорта или градското планиране от Съвета на Големия Лондон.

В началото на 90-те години правителството провежда Лондонската изследователска програма за таксуване на задръстванията, която проучва няколко потенциални схеми за таксуване за централен и вътрешен Лондон и разглежда аспектите на работата на схемата. Заключение е, че таксуването на задръстванията може да бъде както осъществимо, така и полезно като инструмент за управление на трафика в Лондон, но същото е придружено със значителни технологични, обществено приемливи и политически рискове около развитието на всяка действителна схема.

През август 1998 г., след публикуването на Бялата книга за интегрирания транспорт от юли 1998 г., правителствената служба за Лондон създава работна група от експерти, известна още като ROCOL (Road Charging Options for London), която да подготви доклад за това как новите правомощия за таксуване на потребителите на пътя и такса за паркиране на работното място, намерили място в Закона за администрацията на Големия Лондон от 1999 г. (Greater London Authority Act 1999)¹⁰, могат да бъдат приложени на практика, и какво би било тяхното въздействие. През март 2000 г. работната група публикува своя доклад, в който заключава, че схема за таксуване на района в централен Лондон, с прилагане на камери, с дневна такса от £5 за автомобили и £15 за тежкотоварни превозни средства е потенциално осъществима, ефективна и обществено приемлива.

Законодателната основа за схемата за таксуване при задръствания в централен Лондон е следната:

- законовите правомощия на кмета да прилага схема за таксуване при задръстване произтичат от Закона за администрацията на Голям Лондон от 1999 г., както е изменен, и от вторичното законодателство или разпоредби
- актовете, обхващащи таксите и санкциите, както и изпълнението и съдебните решения.

¹⁰ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/contents>

Законът за администрацията на Голям Лондон от 1999 г. дава правомощия на бъдещия кмет на Лондон за прилагане на схеми за таксуване на потребителите на пътя в Голям Лондон¹¹¹² и за запазване на приходите, които да се изразходват за транспорт в Лондон. Съгласно Закона, всички събрани излишъци (приходи над оперативните разходи) трябва да бъдат реинвестирани в транспортната инфраструктура на Лондон.

През май 2000 г., Кен Ливингстън е избран за кмет на Лондон и провежда серия от консултации със заинтересованите страни по отношение на транспортната политика. Официалната обществена консултация и консултация със заинтересованите страни по проекта за транспортна стратегия на кмета се провежда в продължение на 3 месеца, като окончателната версия включва ангажимент за въвеждане на схема за таксуване на задръстванията в централен Лондон, както и описание относно естеството и действието на предложената схема¹³.

През 2001 г. е публикувана за консултация Заповед за таксуване на задръстванията в Голям Лондон (Централна зона), базирана на предложенията, изложени в транспортната стратегия на кмета. След преглед на отговорите, в края на 2001 г. е извършена преработка и са проведени допълнителни консултации. Схемата за таксуване на задръстванията в централен Лондон е успешно въведена на 17 февруари 2003 г., без големи оперативни, трафик или технологични затруднения. Въвеждането на схемата се предшества от широка обществена информационна кампания, което допринася за това да се осигури възможно най-гладко функциониране от първия ден.

Първоначално, при въвеждането на схемата за таксуване през 2003 г., таксата е в размер на £5. През 2005 г. се увеличава на £8. През май 2006 г., Кен Ливингстън подкрепя увеличаването на таксата на £10 до 2008 г., като таксата от £10 става факт през 2011 г., въведена от Борис Джонсън, наследникът на Кен Ливингстън. През 2014 г. и 2020 г., таксата се е увеличила още 2 пъти, както е показано на таблицата по-долу.

Развитие на таксата		
Година	Такса	Нарастване
2003	£5	–
2005	£8	60%

¹¹ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/part/IV/chapter/XV>

¹² <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/schedule/23>

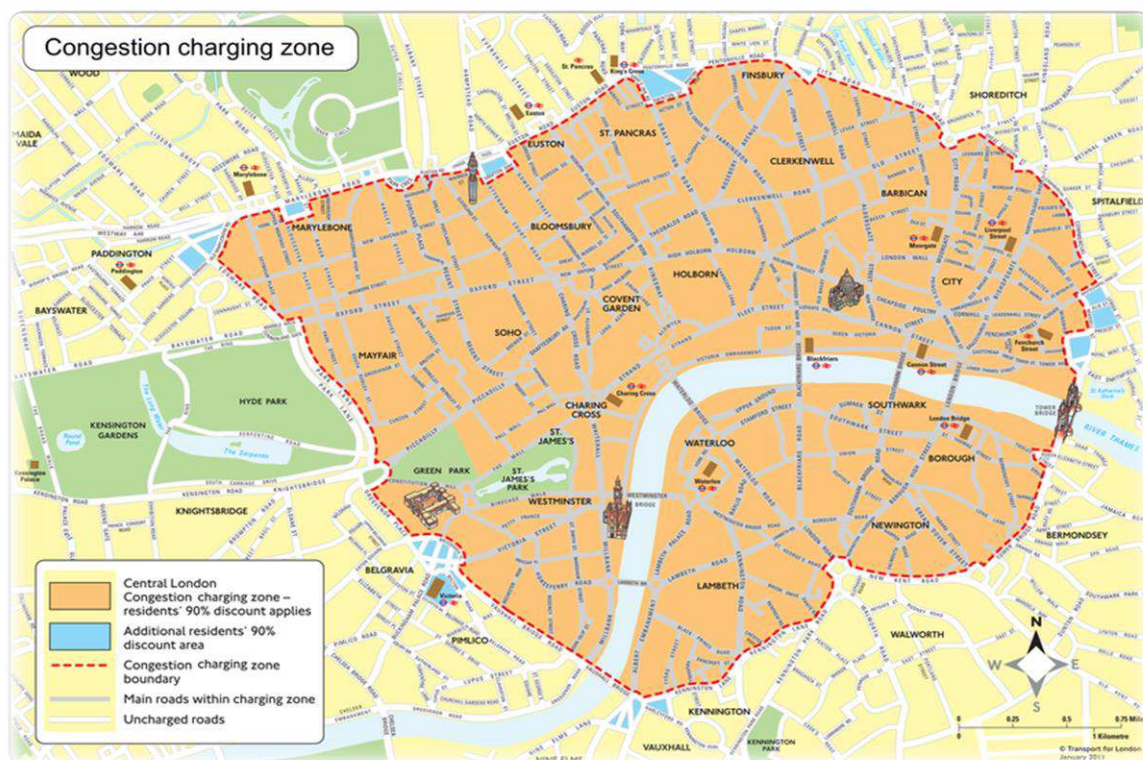
¹³ Схема за таксуване може да бъде създадена само ако изглежда желателна или целесъобразна с цел пряко или косвено улесняване на постигането на всякакви политики или предложения, изложени в транспортната стратегия на кмета.

2011	£10	25%
2014	£11.50	15%
2020	£15.00	30.4%

От съществено значение е, таксата за задръстване да е справедлива и ефективна, за да може да изпълнява целите за които е въведена и да остане възпиращ фактор за всички пътувания до сърцето на столицата, освен за съществените.

2.2. Зона за таксуване на задръстванията от 17 февруари 2003 г.

Първоначалната и текуща граница на зоната, показана на фиг. 1 по-долу, се нарича още Лондонски вътрешен околоръстен път. Започвайки от най-северната точка и движейки се по посока на часовниковата стрелка, основните пътища, определящи границата са: Pentonville Road, City Road, Old Street, Commercial Street, Mansell Street, Tower Bridge Road, New Kent Road, Elephant and Castle, Vauxhall Bridge Road, Park Lane, Edgware Road, Marylebone Road и Euston Road (други пътища запълват малките празнини между тези пътища). Зоната включва цялото Лондонско сити, финансовият район на града, и Уест Енд, основният търговски и развлекателен център на града.



Фиг. 1

На 23 октомври 2003 г., Transport for London (TfL) ¹⁴¹⁵ публикува доклад за първите шест месеца от въвеждането на таксата за задръстване в Лондон. Основните констатации в доклада показват, че средно броя на влизащите в централната зона автомобили, е по-малко с около 60 000 спрямо предходната година. Около 50-60% от това намаление се дължи на преминаване към общественя транспорт, 20-30% на пътуванията, избягващи зоната, а останалата част на споделено използване на автомобили, намален брой пътувания, повече пътувания извън работното време и увеличено използване на мотоциклети и велосипеди. Установено е, че времето за пътуване е намаляло с около 15%.

През февруари 2004, TfL публикува доклад, очертаващ успеха на схемата и ефекта ѝ върху бизнеса. Транспортът за Лондон ¹⁶ отчита, че след въвеждането на схемата на 17 февруари 2003 г., задръстванията значително са намалени, автобусната система на Лондон драстично се е подобрила, времето за пътуване за всички превозни средства е по-бързо и по-надеждно. Ключовите констатации са:

- закъсненията в трафика в зоната за таксуване остават с 30% по-ниски, отколкото преди въвеждане на таксуването;
- оценките на годишните промени в нивата на трафика по време на часовете за таксуване показват намаление от 18% на трафика, влизащ в зоната по време на часовете за таксуване, с намаление от 30% при леките автомобили;
- автобусите демонстрират значителни подобрения в надеждността в и около зоната за таксуване, като изпитват до 60% по-малко смущенията, причинени от закъснения в трафика;
- общественят транспорт успява да осигури превоз за бившите потребители на автомобили. Отчетено е годишно увеличение с 29 000 пътници, ползващи автобуси, влизащи в зоната през сутрешните пикови часове;
- няма доказателства за значителни неблагоприятни въздействия върху трафика от таксуването, което се потвърждава от измерванията на обемите на трафика в и около зоната за таксуване;

¹⁴ Транспортът за Лондон е правителствена организация, отговорна за повечето аспекти на транспортната система на Лондон, включително автобуси, влакове, велосипедни маршрути и мрежата на лондонското метро.

¹⁵ <https://www.legislation.gov.uk/ukla/2016/1/contents/enacted>

¹⁶ <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2004/february/ccharge-celebrates-successful-first-year>

- след подобрения в услугата за принудително изпълнение, броят на издадените известия за наказателни такси (Penalty Charge Notices - PCN) е средно около 165 000 на месец;
- изявленията, направени от собствениците на превозни средства в отговор на PCN, са спаднали от 64 % в първите седмици на схемата до ниво от около 22%, което показва както повишено познаване на схемата, така и подобрения в операционните системи;
- таксите за задръствания допринасят с £50 милиона нетни транспортни ползи за икономиката на Лондон годишно, основно чрез по-бързи и по-надеждни пътувания за потребителите на пътища и автобуси;
- въпреки, че има доказателства за някои малки промени в орбиталния трафик, както се предвижда извън зоната за таксуване, няма доказателства за значителни увеличения извън вътрешния околоръстен път.

По отношение на принудителното изпълнение спрямо тези, които не са заплатили таксата за задръстване е отчетено, че процентът на известията за наказателни такси и нивата на плащане непрекъснато се увеличават от въвеждането на схемата. За PCN, издадени през септември 2003 г. са платени 70%. Изнесени са данни, че около 2% от всички издадени PCN са били оспорвани, като 57% от тях са били в полза на TfL.

Транспортът за Лондон регистрира спад в нивата на прахови частици в рамките на първоначалната зона на таксата за задръствания и по граничната зона на вътрешния околоръстен път. Азотният оксид (NO_x) е намалял с 13,4% между 2002 г. и 2003 г. заедно с подобни спадове за въглеродния диоксид (CO₂) и праховите частици (PM₁₀).

2.3. Зона за таксуване на задръстванията от 19 февруари 2007 до декември 2010 г.

Успехът на първоначалната схема за таксуване на задръстванията, въведена през февруари 2003 г. насърчава местната власт за разширяване на таксуването и в други части на централен Лондон. Така, Транспорт за Лондон разработва предложения въз основа на анализ, изводите от който са, че най-големи ползи от разширението на схемата за таксуване на задръстванията ще има от разширение на запад. При анализа са отчетени фактори като нивото на задръстванията в обследваните райони около

Лондонския вътрешен околоръстен път, възможностите за обходни маршрути, градския транспорт, алтернативи на личните автомобили и др.

На 19 февруари 2007 г. зоната на задръствания в Лондон се разширява, както е показано на фиг. 2, за да включи Kensington, Knightsbridge, Chelsea, Bayswater и Paddington.



Фиг. 2

Разширената зона в голяма степен наподобява начина на работа на първоначалната централна зона на Лондон. Превозните средства се идентифицират с помощта на камери за автоматично разпознаване на регистрационните номера и се проверяват в базата данни на тези, които са платили таксата, или на тези, които не трябва да плащат таксата, защото са или освободени, или са регистрирани със 100 процента отстъпка. След като превозно средство, за което е платена таксата бъде успешно съпоставено, фотографските изображения се изтриват автоматично от базата данни. За превозните средства, за които не е платена такса, фотографските изображения се запазват за целите на прилагането.

Една от ключовите характеристики на западното разширение е промяната в часовете за таксуване в първоначалната централна зона на Лондон от 07:00-18:30 на 07:00-18:00, като по този начин първоначалната централна зона на Лондон и западното разширение работят в един и същи часови диапазон. Разширената зона за таксуване на задръстванията работи като една зона, в която се прилагат едни и същи такси, отстъпки и освобождавания, независимо къде в зоната се управлява превозното средство. Предлагат се набор от отстъпки и изключения. Не се заплаща такса за

шофиране по граничните пътища около зоната, а освен това има редица маршрути, които позволяват на превозните средства да пресичат зоната по време на часовете за таксуване, без да плащат - A40 Westway и маршрут през центъра на разширената зона, минаващ между севера и юга, т.е. Edgware Road, Park Lane и Vauxhall Bridge Road¹⁷.

След проведено обществено обсъждане¹⁸, на 24 декември 2010 г. е последният ден на таксуване в западното разширение на зоната за таксуване на задръстванията. В началото на януари 2011 г. са възстановени първоначалните граници на зоната за таксуване на задръстванията от 17 февруари 2003 г., показани на фиг. 1 по-горе.

Данни за въздействието от премахването на западното разширение¹⁹ са публикувани от Транспорт за Лондон, като видно от изнесената информация, премахването на разширението е оказало минимално въздействие върху трафика и незабележимо по отношение качеството на въздуха.

2.4. Зона за таксуване на задръстванията към 2023 г.

На 17 февруари 2023 г. се отбелязаха 20 години от въвеждането на зоната за таксуване на задръстваната в Лондон²⁰, като и до днес тя е запазила първоначалните си граници от 17 февруари 2003 г., както е показано на фиг. 1 по-горе. Пътните знаци и пътната маркировка ясно показват на водачите на превозни средства кога приближават, влизат и излизат от зоната за таксуване²¹.

Въпреки, че таксата за задръствания е предназначена основно за намаляване на задръстванията по пътищата, тя също има важна роля за подобряване на качеството на въздуха в централен Лондон. Намаляването на общите нива на трафика в зоната води до намаляване на емисиите, а също така и до по-висока степен на надеждност при доставките, по-малко закъснения при пътуванията, по-безопасна среда за пешеходци и велосипедисти.

Плащане на такса

Днес, дневната такса за шофиране в зоната за таксуване на задръстванията в Лондон по време на часовете за таксуване е £15, ако се плати предварително или в

¹⁷ <https://www.rbkc.gov.uk/pdf/Map%20of%20congestion%20charge%20zones.pdf>

¹⁸ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

¹⁹ <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2011/june/tfl-announces-initial-results-following-removal-of-the-western-extension-of-the-congestion-charging-zone>

²⁰ <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2023/february/congestion-charge-marks-20-years-of-keeping-london-moving-sustainably>

²¹ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/congestion-charge-zone/road-signs>

същия ден, или £17,50 ако се плати до полунощ на третия ден след пътуването²². Ако не се плати до полунощ на третия ден след пътуването в зоната, водачите на превозни средства получават известие за наказателна такса (PCN).

Таксата за задръстване се заплаща за шофиране в зоната в часовия диапазон от 7:00 до 18:00 в делнични дни и от 12:00 до 18:00 събота, неделя и официални празници. Такса не се заплаща между официалните празници Коледа и Нова година (включително)²³. Таксата се заплаща само веднъж, без значение колко пъти превозното средство влиза и излиза от зоната за таксуване на задръстванията в същия ден. Таксата може да се плаща за деня на таксуване или за период от последователни дни за таксуване. Дните за таксуване в даден период са последователни, ако единствените дни, попадащи между тях, са дни през които не се заплаща такса. Таксата се заплаща за конкретно превозно средство, което се идентифицира с регистрационен номер, освен в предвидените изключения. Условиата и начините за плащане са посочени в чл. 6 и чл. 7 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване²⁴²⁵²⁶²⁷

Плащането на таксата може да се извърши чрез приложение за автоматично плащане „Auto Pay“ или чрез друг метод за плащане, който Транспортът за Лондон може да приеме. Най-лесният начин за плащане е чрез настройка на автоматично плащане²⁸.

Автоматично плащане Автоматизираната система за плащане записва броя на дните за таксуване, през които превозното средство пътува в зоната за таксуване всеки месец, и автоматично взема плащане от дебитна карта, кредитна карта или чрез директен дебит всеки месец.	£15 на ден – плащане през Auto Pay
Предварително плащане Може да се плати до 90 дни предварително за един ден, месец или година. Таксата може да се плати на или преди съответния ден на таксуване или, в случай на лиценз за период от дни на таксуване, на или преди първия ден на таксуване на съответния период.	£15 на ден - плащане по различен от Auto Pay начин за плащане, който Транспортът за Лондон може да приеме
Плащане след съответния ден на таксуване, но на или преди третия ден след съответния ден на таксуване (до полунощ на третия ден след пътуването)	£17,50 - плащане по различен от Auto Pay начин за плащане, който Транспортът за Лондон може да приеме

²² <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/paying-the-congestion-charge>

²³ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>

²⁴ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

²⁵ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

²⁶ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

²⁷ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

²⁸ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/auto-pay>

Възстановяване на предварително платена такса или промяна

Предвидена е възможност за възстановяване на предварително платени месечни или годишни такси, за цялата сума или за всички дни, за които вече не се планират пътувания в зоната за таксуване на задръстванията. Не се възстановяват дневни такси или такси за минали дати. Възстановяването на сумите се извършва при условията и по реда на чл. 10 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване²⁹³⁰³¹³². Заявката за възстановяване може да се направи до TfL чрез средства, които Транспорт за Лондон посочва на своя уебсайт като приемливи за него. Предвидена е административна такса от £10 за обработка на възстановяването на сумата, независимо от сумата³³.

Възможно е също, вместо да се направи заявка за възстановяване, да се направи промяна, като лицензът се насочи към друго превозно средство или за друга дата. Тази възможност за промяна на лиценза е регламентирана в чл. 11 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване³⁴³⁵³⁶³⁷. Промяната може да бъде извършена от притежателя на лиценза, като същата може да бъде за ден, различен от първия ден от периода, за който трябва да важи лицензът, или считано от определена дата, да се прилага за друг регистрационен номер, респ. за друго превозно средство. Не е възможна промяна за минал период. Промяната може да бъде направена при условията и по реда на чл. 11 от Заповедта, като за всяка промяна се начислява такса от £2,50.

Наказателна такса за неплатена на дължима такса

В чл. 12 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване³⁸³⁹⁴⁰⁴¹ е предвидена наказателна такса за неплатена дължима такса за задръстване. При неплащане на таксата за задръстване в срок се издава официално известие за наказателна такса (PCN). Наказателна такса се дължи за всеки ден на

²⁹ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

³⁰ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

³¹ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

³² <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

³³ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/paying-the-congestion-charge/refunds-and-reimbursements>

³⁴ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

³⁵ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

³⁶ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

³⁷ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

³⁸ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

³⁹ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

⁴⁰ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

⁴¹ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

таксуване по отношение на съответното превозно средство, което се е движило в зоната за таксуване, както и когато таксата не е платена в пълен размер. Известията се издават на регистрирания собственик/ползвател на превозното средство в случай, че не е платена дневната такса за задръстване до полунощ на третия ден след пътуването в зоната. Известията за наказателна такса могат или да се платят⁴² или да се направи изявление срещу тях (законова декларация)⁴³. Периодът за плащане на наказателната такса е 28 дни, считано от датата на връчване, по начин, посочен в известието за наказателна такса. При плащане на наказателната такса в рамките на 14 дни от датата на известието е предвидена 50% отстъпка.

Съгласно Закона за тълкуването от 1978 г., раздел 7, освен ако не се докаже противното, връчването се счита за извършено в момента, в който PCN е бил доставен по обичайната поща⁴⁴.

PCN	
Наказателна такса	£180
Сума с отстъпка (при плащане до 14 дни)	£90
Сертификат за такса	£270

В случай, че наказателната такса не е напълно платена в рамките на 28 дни от PCN, наказателната такса, която трябва да се плати се увеличава с 50% от пълния размер на наказателната такса. Изпраща се Сертификат за такса на регистрирания собственик/ползвател на превозното средство, издаден в съответствие с правило 17(1) от Наредбата за таксуване на ползвателя на пътя (прилагане и съдене) (Лондон) от 2001 г.⁴⁵, който има 14 дни, в които да плати увеличената наказателна такса.

Съгласно Закона за тълкуването от 1978 г., раздел 7, освен ако не се докаже противното, връчването се счита за извършено в момента, в който Сертификатът за такса бъде доставено по обичайната поща⁴⁷.

След издаването на сертификата за таксуване, собственикът на превозното средство може да плати увеличената наказателна такса или да подаде законова декларация⁴⁸ в случай, че не е получил официално PCN или не е получил отговор на изявлението срещу него.

⁴² <https://tfl.gov.uk/modes/driving/auto-pay>

⁴³ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/penalties-and-enforcement>

⁴⁴ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1978/30/contents>

⁴⁵ <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2001/2313/contents/made>

⁴⁶ <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2003/108/contents/made>

⁴⁷ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1978/30/contents>

⁴⁸ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/penalties-and-enforcement/challenge-a-penalty-charge/make-a-statutory-declaration>

В случай, че увеличената наказателна такса не бъде платена в рамките на 14 дни от връчването на Сертификата за такса, същата може да бъде регистрирана като неплатен дълг в Центъра за контрол на трафика (Traffic Enforcement Center – TEC), което води до такса за регистрация на дълга за всеки PCN. След това се изпраща Заповед за възстановяване, като срокът за плащане е 21 дни.

Съгласно Закона за тълкуването от 1978 г., раздел 7, освен ако не се докаже противното, връчването се счита за извършено в момента, в който Заповедта за възстановяване ще бъде доставена по обичайната поща.

В случай, че увеличената наказателната такса не бъде платена в рамките на 21 дни от връчването на заповедта за възстановяване, се издава заповед, която се предава на съдебен изпълнител за събиране на непогасения дълг⁴⁹. Съдебния изпълнител изпраща известие за изпълнение⁵⁰.

В чл. 13 от Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване⁵¹⁵²⁵³⁵⁴ е предвиден допълнителен способ за събиране на неплатени такси за задръстване, придружен с налагането на допълнителна такса. Съгласно цитираното правило, когато упълномощено лице има основание да смята, че има поне 3 неплатени наказателни такси във връзка със съответно превозно средство, което е неподвижно на пътя в зоната за таксуване, упълномощеното лице или лице, действащо под ръководството на упълномощеното лице, може:

- да постави устройство за блокиране към превозното средство, докато то остава на мястото, където е неподвижно, или
- да го премести или да изиска да бъде преместено на друго място на същия път или друг път и да постави устройство за блокиране на превозното средство на другото място.

Превозното средство към което е монтирано устройство за блокиране в съответствие с разпоредбите на схемата, може да бъде освободено само от или под ръководството на упълномощено лице, ако всички дължими наказателни такси са платени на Транспорта за Лондон и ако е платена наказателна такса от £70 за освобождаване на превозното средство от устройството за обездвижване.

⁴⁹ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/penalties-and-enforcement/enforcement-agents-and-bailiffs>

⁵⁰ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

⁵¹ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

⁵² <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

⁵³ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

⁵⁴ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

В чл. 14 от Заповедта е предвидено, че когато упълномощено лице има основание да смята, че има поне 3 неплатени наказателни такси във връзка със съответно превозно средство, което е неподвижно на пътя в зоната за таксуване, упълномощеното лице или лице, действащо под ръководството на упълномощеното лице може да отстрани превозното средство и да го предаде на TfL или на упълномощено от TfL лице да го пази. Транспортът за Лондон или пазачът на вещта могат да търсят от собственика на премахнатото превозно средство възстановяване на:

- всички наказателни такси, които не са платени във връзка с превозното средство
- неустойка от £200 за преместването на превозното средство
- наказателна такса от £40 за всеки пълен ден или част от ден, в който превозното средство е държано от TfL или пазач, и
- ако превозното средство е изхвърлено, наказателна такса от £70 за изхвърлянето му.

Наред с фиксираната такса за задръстване в размер на £15 или £17,50 в зависимост от начина на плащане, в Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване⁵⁵⁵⁶⁵⁷⁵⁸ и в Приложенията към нея, са предвидени изключения и отстъпки за някои превозни средства, както и за живущите в зоната за таксуване на задръстванията⁵⁹. Изключенията са уредени в Приложение 2 и 3 от Заповедта, като Транспортът за Лондон поддържа регистър на превозните средства без такси, намалени тарифи и местни превозни средства за целите на разпоредбите на Приложение 2 (превозни средства без таксуване и намалени тарифи и др.) и Приложение 3 (превозни средства на местни жители), които изискват данни за превозно средство да бъдат вписани в регистъра.

В Приложение 2 към Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване⁶⁰⁶¹⁶²⁶³, както и на електронната страница на Транспорт за Лондон⁶⁴ изчерпателно са изброени превозните средства, за които се прилага намаление или освобождаване от таксата за задръстване, както и условията, при които се случва това.

⁵⁵ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

⁵⁶ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

⁵⁷ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

⁵⁸ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

⁵⁹ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions>

⁶⁰ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

⁶¹ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

⁶² <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

⁶³ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

⁶⁴ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions>

Преференции за по-чисти превозни средства

Прилага се само за превозни средства с електрически батерии или превозни средства с водородни горивни клетки, които отговарят на условията за отстъпка за по-чисти превозни средства. Транспортът за Лондон трябва да се увери, че превозното средство функционира изцяло посредством електрическа задвижваща система, която черпи своята задвижваща сила или от водородна горивна клетка, или от батерия, която може да бъде напълно заредена от външен източник на електроенергия, както и има емисии на CO₂ от изпускателната тръба от 0 грама на километър. За целта, при кандидатстване за отстъпка се изисква документ за регистрация, който трябва ясно да показва, че превозното средство е регистрирано като гориво тип „електрическа батерия“ или „водородна горивна клетка“. Плащат се £10 за регистриране на всяко превозно средство за отстъпка, като регистрацията се подновява всяка година.

От 25 декември 2025 г. отстъпката за по-чисти превозни средства ще бъде премахната. От тази дата всички собственици на превозни средства, освен ако не получават друга отстъпка или освобождаване, ще трябва да плащат, за да влязат в зоната на таксата за задръстване по време на часовете за таксуване.

Преференции за притежатели на синя значка

Притежателите на валидна синя значка в Европейското икономическо пространство, имат право да се регистрират за 100% отстъпка, дори когато не притежават превозно средство или не шофират. Разполагат с възможност да регистрират до две превозни средства, които обикновено използват за пътуване в зоната на таксата за задръстване. Това може да е както собственото им превозно средство, така и това, с което пътуват.

Транспортът за Лондон изисква определени документи, за да се удостовери правото на отстъпка - копие от синя значка и документ за удостоверяване на самоличността. Плащат се £10 за регистрация, като подновяването е в съответствие с датата на изтичане на „Blue Badge“.

Преференции за акредитирана повреда

Прилага се за превозни средства, управлявани от организации в Европейското икономическо пространство, които са акредитирани по BS EN ISO9001:2008 (и в съответствие със спецификацията за прилагане на този стандарт в индустрията).

Кандидатства се чрез представяне на копие на действащия сертификат BS EN ISO9001:2008, заедно със сертификат PAS 43. След като отстъпката бъде одобрена, се добавя броят на превозните средства, като се плаща £10 за всяко превозно средство. Превозното средство ползва 100% отстъпка до датата на изтичане, като за подновяването се плащат £10, за всяко превозно средство за още една година.

Преференции за автомобили с 9+ места

Превозните средства с девет или повече места отговарят на условията за 100% отстъпка от таксата за задръстване. Изисква се регистрация за 100% отстъпка, ако превозното средство не е лицензирано с DVLA като автобус (клас „автобуси“ и „автобуси с намалено замърсяване“). Изисква се също регистрация ако превозното средство с девет или повече места е регистрирано извън Обединеното кралство, но в рамките на Европейското икономическо пространство. Регистрацията за отстъпка се извършва въз основа на документ за регистрация на превозното средство и документ, удостоверяващ, че превозното средство има 9 или повече места (застрахователен документ, сертификат или всеки друг документ). Плащат се £10 за регистрация за всяко превозно средство, за което се иска отстъпка и подлежи на подновяване всяка година.

Преференции за моторни триколки

Моторни триколки с ширина един метър или по-малко и дължина от два метра или по-малко отговарят на условията за 100% отстъпка. При кандидатстването за отстъпка се представят изображения на превозното средство (отпред, отзад и отстрани), показващи регистрационния номер, заедно с копие от регистрационния документ. Плащат се £10 за всяко превозно средство, одобрено за отстъпката, като се подновява ежегодно.

Преференции за крайпътни превозни средства

За да се възползва от тази 100% отстъпка, превозното средство трябва да е регистрирано в DVLA и да има данъчен клас „възстановително превозно средство“. Когато превозното средство за възстановяване е регистрирано в DVLA като данъчен клас 47 и Транспортът за Лондон може самостоятелно да удостовери това, не е необходимо представянето на допълнителни документи за кандидатстване. В

обратната хипотеза е необходимо представянето на свидетелство за регистрация на превозното средство - документ, изпратен от DVLA или DVA, за да покаже, че превозното средство отговаря на условията за отстъпка. Плащат се £10 за регистрация за всяко превозно средство, за което се иска отстъпката и подлежи на подновяване всяка година.

Кандидатстването за всяка от изброените по-горе отстъпки се осъществява онлайн чрез интернет страницата на TfL.

Изключения

Не е необходимо да се плаща такса за задръстване или да се регистрира превозното средство при TfL, ако превозното средство е записано в DVLA в една от следните категории:

- двуколесни мотоциклети (и кошове) и мотопеди
- превозни средства за спешна помощ, като линейки и пожарни автомобили, които имат данъчен клас „линейка“ или „пожарен автомобил“ към датата на пътуването
- превозни средства на NHS, които са освободени от данък върху превозните средства
- превозни средства, използвани от хора с увреждания, които са освободени от данък върху превозните средства и имат данъчен клас „инвалиди“
- превозни средства за повече от едно лице с увреждания (например Dial-a-Ride), които са освободени от данък върху превозните средства и имат данъчен клас „инвалиди“

В чл. 5 от Приложение 2 към Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване⁶⁵⁶⁶⁶⁷⁶⁸ са регламентирани и други изключения за превозни средства, използвани за предоставяне на определени обществени услуги.

Таксите и частни превозни средства под наем (PHV)

Такситата са освободени от плащане на такса задръстване, когато са активно лицензирани с London Taxi and Private Hire (TPH). Превозното средство се заличава от

⁶⁵ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

⁶⁶ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

⁶⁷ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

⁶⁸ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

регистъра на освободените превозни средства при отказ, изтичане или отнемане на лиценза.

Частните превозни средства под наем не са освободени от таксата за задръствания. Шофьорите и операторите на PHV трябва да заплатят таксата за задръстване, ако пътуват в рамките на зоната по време на часовете за таксуване.

Някои от частните превозни средства под наем (PHV) могат да отговарят на условията за една от отстъпките за таксата за задръствания. Това са частните превозни средства под наем, определени като превозни средства, достъпни за инвалидни колички. Те могат да бъдат освободени от таксата за задръствания, ако изпълняват частна резервация и отговарят на другите условия, посочени в чл. 2 параграф 2 и 3 от Приложение 2 към Заповедта. Те също трябва да притежават валидни лицензи.

По смисъла на Приложение № 2 към заповедта, „обособено частно превозно средство под наем, достъпно за инвалидни колички“ означава превозно средство, което фигурира в списък с превозни средства, поддържан от TfL съгласно раздел 167(1) от Закона за равенството от 2010 г.

По отношение на мотоциклети, лицензирани карети и определени частни превозни средства под наем, достъпни за инвалидни колички, в член 2, ал. 2 от Приложение 2 към Заповедта са регламентирани условията за освобождаване от такса за задръстване⁶⁹. В допълнение към това изключение, автомобилите, които се използват за платен превоз или т.нар. „black cabs“ са освободени от заплащане на такси при условие, че са регистрирани от TfL.

Карети

Превозно средство, лицензирано като карета с фургон съгласно раздел 6 от Закона за градския обществен превоз 1869(a) не се таксува.

Други изключения

Някои превозни средства, включително автобуси, регистрирани в държави-членки на Европейското икономическо пространство трябва да бъдат регистрирани при TfL, за да отговарят на условията за освобождаване.

⁶⁹ Наредба за консолидирана схема за таксуване при задръстване – член 2, параграф 2, б. (b), (c), (d), (e), (f)

Други категории освобождаване включват:

- бреговата охрана и пристанищните власти на НМ
- някои оперативни превозни средства, използвани от лондонските квартали
- въоръжените сили
- Royal Parks Agency
- аварийни организации
- други

Преференции за жители в зоната за таксуване на задръстванията

Приложение 3 към Заповедта за консолидирана схема за таксуване при задръстване се отнася за превозни средства, собственост на живущите в зоната за начисляване на такса за задръстване. В случаите, когато едно лице отговаря на условията, изчерпателно изброени в Приложението и на електронната страница на Транспорт за Лондон⁷⁰, то може да се възползва от преференциални цени, тъй като е живущ в зоната за начисляване на такса за задръстване.

Член 1, ал. 2 от Приложение 3 към Заповедта посочва условията, на които следва да отговаря лицето, за да бъде квалифицирано като живущ в зоната:

- a) лицето е навършило 17 години
- b) единственото или основното жилище на физическото лице е в помещения, използвани предимно за жилищни цели, разположени в зоната за отстъпки на жителите
- c) името на лицето е включено в регистъра на парламентарните избиратели или регистъра на местните избиратели за избирателния район или районът на местното управление, в който се намират тези помещения и тези помещения са показани като определящ адрес на лицето
- d) лицето обикновено присъства в тези помещения най-малко 4 нощувки седмично
- e) лицето отговаря на условията по буква (b) и (d) по-горе по отношение на тези помещения за период от най-малко 13 седмици, или
- f) лицето възнамерява да продължи да отговаря на (b) и (d) по-горе във връзка с тези помещения за период, който взет с всеки период, през който лицето

⁷⁰ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions>

вече е отговаряло на условията, ще възлиза на период от най-малко 13 седмици.

Буква (с) не се прилага, когато лицето по причини, които не са свързани с мястото му на пребиваване, не отговаря на изискванията да бъде избирател на парламентарни или местни избори или не е имало достатъчно време името на лицето да бъде включено в регистрите.

В член 2 от Приложение 3 към Заповедта са посочени условията, на които следва да отговаря превозното средство, като в ал. 1 е дадена легална дефиниция за превозно средство на местно лице (квалифициран резидент), за целите на схемата за таксуване.

Живущите в зоната могат да кандидатстват за преференциална отстъпка, която към момента е 90%, когато отговарят на посочените по-горе условия и когато:

а) превозното средство е подходящо превозно средство и лицето е квалифициран резидент по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Приложение 3 към Заповедта за консолидирана схема за таксуване при задръстване; и

- лицето е регистрираният собственик/ползвател на превозното средство;
- работодателят на лицето е регистрираният собственик на превозното средство, или
- превозното средство е наето от или на лизинг на физическото лице или работодателя; и

б) превозното средство отговаря на посочените по-долу изисквания

- в случай на превозно средство, регистрирано на името на, наето от или отдадено на лизинг на работодателя на квалифициран резидент, TfL изисква представянето на такова доказателство, от което може да се направи обосновано заключение, че превозното средство се държи за изключително ползване от резидента и членовете на домакинството на резидента, които пребивават на същия адрес като жителя;
- в случай на превозно средство, чийто регистриран собственик/ползвател е квалифициран резидент, адресът на регистрирания собственик/ползвател, показан в документа за регистрация на превозното средство, трябва да бъде същият като този на помещенията, посочени в буква б) по-горе.
- данните за превозното средство към момента са вписани в DVLA и превозното средство е или превозно средство, конструирано или пригодено за превоз на

хора и техния багаж и вещи, или превозно средство, конструирано или пригодно за превоз на товари, чиято височина не надвишава 2,44 метра.

В ал. 3 на чл. 2 от Приложение 3 към Заповедта изрично е посочено, че в нито един момент не могат да се вписват данни за повече от едно превозно средство в регистъра по отношение на всяко едно лице, което е квалифициран резидент.

Член 3, ал. 3 от Приложение 3 към Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване⁷¹⁷²⁷³⁷⁴ урежда тарифата, която е приложима за лицата, които изпълнят горепосочените условия.

За да се възползват от 90% отстъпка за жители в зоната на таксата за задръстване, живущите е необходимо да представят документи, удостоверяващи изпълнението на посочените в Приложение 3 към Заповедта за консолидираната схема за таксуване при задръстване изисквания. Документите, които изисква Транспорт за Лондон са посочени на електронната страница⁷⁵, а именно:

Документи за адрес:

Необходимо е представянето на изображение или копие на 2 от следните документа:

- разрешително за паркиране на настоящ жител на улицата или писмо за одобрение на разрешение за паркиране (трябва да показва регистрационния номер на превозното средство)
- сметка за общински данък (валидна за текущата година)
- писмо за подпомагане на доходите (не повече от 7 месеца)
- банково извлечение или извлечение от кредитна карта (не повече от 3 месеца)
- официален договор за наем или документи за наем на жилищна асоциация (с дата през последните 12 месеца)
- текуща сметка за комунални услуги, например сметка за газ, вода или електричество (не повече от 3 месеца, сметки за мобилен телефон не се приемат)
- шофьорска книжка (трябва да съдържа адреса, който лицето използва, за да се регистрира за отстъпка за жителите).

Документи за превозното средство:

⁷¹ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

⁷² <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

⁷³ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

⁷⁴ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

⁷⁵ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions>

Необходимо е представянето на изображение на 1 документ от списъка по-долу:

- за лично превозно средство - свидетелство за регистрация на превозно средство. Превозното средство също трябва да бъде регистрирано в DVLA на името на кандидатстващото лице и на адреса, който използва лицето, за да кандидатства за отстъпка за жителите
- служебен автомобил - писмо на хартиен носител за упълномощаване за служебен автомобил, съдържащо данни за компанията, имената на упълномощеното лице, регистрационния номер на превозното средство и даващо потвърждение, че превозното средство е само за употреба на лицето, кандидатстващо за отстъпка. Превозното средство трябва да бъде регистрирано на името на компанията в DVLA
- автомобил под наем - документ за наем на превозното средство. Превозното средство трябва да бъде регистрирано на името на лизинговата компания с DVLA
- служебен автомобил, предоставен от лизингова компания - документ за лизинг на превозното средство на името на компания, в която работи кандидатстващото лице, и писмо на хартиен носител за упълномощаване за служебен автомобил, съдържащо данни за компанията, имената на упълномощеното лице, регистрационния номер на превозното средство и даващо потвърждение, че превозното средство е само за употреба на лицето, кандидатстващо за отстъпка. Превозното средство трябва да бъде регистрирано на името на компанията или на името на лизингодателя в DVLA.

Има годишна такса за регистрация от £10 за тази отстъпка.

В случай, че превозно средство не отговаря на стандартите за емисии на Ултра нискоемисионната зона (ULEZ), трябва да заплати пълната дневна такса за ULEZ, когато шофира в зоната.

Приложение 4 към Схемата ⁷⁶⁷⁷⁷⁸⁷⁹ представлява изявлението, съгласно параграф 19 от Приложение 23 към Закона за администрацията на Големия Лондон от 1999 г., на общия план на Транспорта на Лондон за прилагане на неговия дял от нетните приходи от Схемата през началния десетгодишен период, изготвен от

⁷⁶ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

⁷⁷ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

⁷⁸ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

⁷⁹ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

Транспорта за Лондон и одобрен съгласно параграф 21 от списък 23 към Закона за администрацията на Голям Лондон от 1999 г. на 6 март 2002 г.

3. Зона с ниски емисии в Лондон.

Зоните с ниски емисии са една от множеството стратегии, използвани от правителствата, в опит да намалят или поне да ограничат емисиите на замърсители на въздуха от пътния трафик в рамките на определена пространствена зона. Това са зони, където превозни средства, които не отговарят на минимален екологичен стандарт, са ограничени за влизане в зоната и при навлизане в зоната, подлежат на такси или глоби.

В Лондон, зоната за таксуване на задръстванията действа паралелно със зона с ниски емисии (Low Emission Zone, LEZ) от 2008 г. Зоната с ниски емисии в Лондон е част от стратегията на града за подобряване на качеството на въздуха⁸⁰. Целта на зоната е да намали емисиите на замърсители от превозните средства, като въведе ограничения за най-замърсяващите превозни средства⁸¹. Ограниченията в зоната са свързани с емисиите на въглероден диоксид (CO₂), азотни оксиди (NO_x), частици (PM₁₀) и други замърсители.

Условията за движение в зоната с ниски емисии в Лондон са регламентирани в Заповед за таксуване в зони с ниски емисии на Голям Лондон 2006 г.⁸²⁸³⁸⁴⁸⁵

Предвидено е поэтапно въвеждане на схемата в четири фази, първите две от които са успешно въведени на 4 февруари 2008 (първа фаза) и 7 юли 2008 г. (втора фаза):

- първата фаза на LEZ засяга тежкотоварни превозни средства с максимално брутно тегло над 12 тона, в т.ч. товарни превозни средства, каравани, моторизирани фургони и други специализирани превозни средства. След тази дата, всички превозни средства от този тип, движещи се в района обхванат от схемата и неподлежащи на освобождаване, трябва да отговарят на стандарт за емисии Euro III или по-висок за прахови частици, или да плащат дневна такса.
- втората фаза на LEZ засяга превозни средства между 3,5 и 12 тона брутно тегло, в т.ч. товарни превозни средства, каравани, моторизирани фургони и

⁸⁰ <https://content.tfl.gov.uk/phase-2-feasibility-summary.pdf>

⁸¹ <https://content.tfl.gov.uk/lez-impacts-monitoring-baseline-report-2008-07.pdf>

⁸² <https://content.tfl.gov.uk/lez-scheme-order.pdf>

⁸³ <https://content.tfl.gov.uk/lez-explanatory-notes.pdf>

⁸⁴ <https://content.tfl.gov.uk/lez-zone-charging-variation-order-notice-of-confirmation-2007.pdf>

⁸⁵ <https://content.tfl.gov.uk/lez-charging-variation-order-instrument-of-confirmation-2007.pdf>

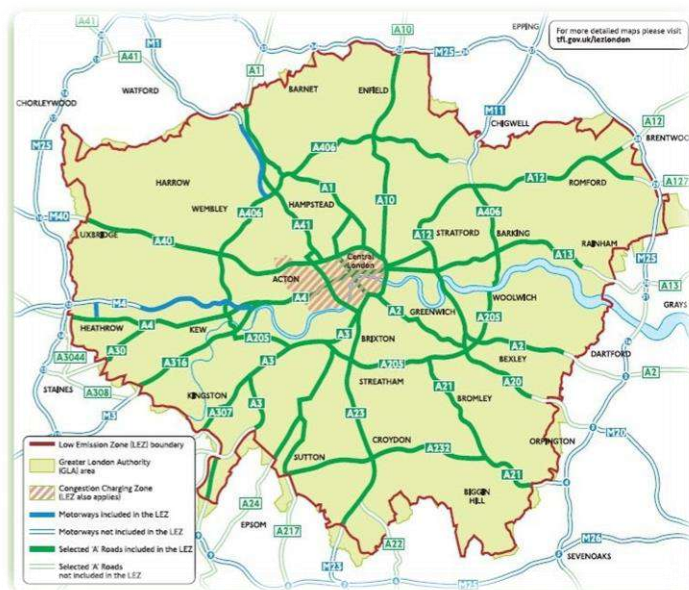
други специализирани превозни средства. След тази дата, всички превозни средства от този тип, движещи се в района обхванат от схемата и неподлежащи на освобождаване, трябва да отговарят на стандарт за емисии Euro III или по-висок за прахови частици, или да плащат дневна такса. Стандартът за емисиите се прилага и за автобуси, дефинирани като: пътнически превозни средства с повече от осем места плюс седалката на водача, надвишаващи 5 тона брутно тегло на превозното средство.

Автомобили, мотоциклети и малки микробуси (под 1,205 тона тегло без товар) не са засегнати от въвеждането на зоната с ниски емисии през първите две фази.

Размерът на таксите е определен по начин, който да насърчи операторите и собствениците на превозни средства да предприемат действия, за да направят своите превозни средства съвместими с изискванията за пътуване в зоната, а не да насърчава редовното плащане на таксата.

Тези, които не са платили дневната такса и чиито превозни средства са идентифицирани като неотговарящи на стандартите за емисии, получават PCN. Наказателната такса е £1000 за камиони, автобуси и други обхванати от мярката, която се намалява до £500, ако бъде платена в рамките на 14 дни.

За разлика от зоната за таксуване на задръстванията, която към 2008 г. покрива централната част на Лондон и западното разширение, както е показано на фиг. 3, LEZ покрива целия район на Голям Лондон с обща площ от 1580 квадратни километра. Също така, за разлика от часовия диапазон за прилагане на таксата за задръствания в Лондон, LEZ работи 24 часа в денонощието, 7 дни в седмицата, 365 дни в годината.



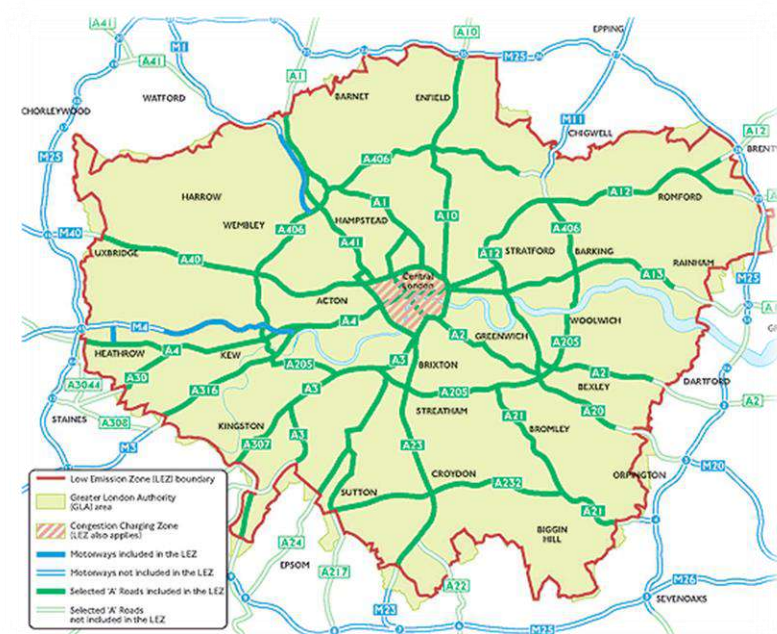
Фиг. 3

Зоната за таксуване на задръстванията и зоната с ниски емисии са две отделни схеми, които имат относително различни цели. Едната, зоната за таксуване на задръстванията, има за цел да намали броя на пътуванията с лични превозни средства в центъра на Лондон, като по този начин намали трафика и неблагоприятните последици от него, а другата, LEZ, да насърчи преминаването към по-екологични превозни средства, като по този начин намали емисиите от транспорта.

Тъй като Лондонската зона с ниски емисии е отделна схема от Лондонската такса за задръствания, което се установява и от съдържанието на регулаторните документи, водачите на превозни средства, засегнати от Лондонската LEZ, които влизат също в централната зона за задръствания, трябва да платят и двете такси в дните и часовете диапазони на действие на зоната за таксуване на задръстванията.

Денят за таксуване в LEZ тече от полунощ до полунощ, така че всеки, който управлява определено превозно средство от например 23:00 до 01:00 сутринта трябва да плати за два дни.

След премахването на западното разширение на зоната за таксуване на задръстванията в началото на 2011 г., LEZ и зоната за таксуване на задръстванията изглеждат както е показано на фиг. 4.



фиг. 4

Както бе споменато по-горе, въвеждането на схемата LEZ е предвидено в няколко фази, като първите две започват през 2008 г. с определени стандарти за емисии, които са допълнително завишени от третата фаза на схемата, отложена през

2010 г. и станала факт през 2012 г. Третата фаза на LEZ в Лондон е въведена на 3 януари 2012 година.

LEZ екологични стандарти и такси с промяната от януари 2012 г.				
Превозно средство	Тегло	Екологичен стандарт	Дневна такса	Въвеждане
Камиони, каравани, моторизирани фургони и други специализирани превозни средства	>3.5T	Euro IV за PM	£200	Февруари 2008 – Euro III за HGV >12T Юли 2008 – Euro III за други превозни средства >3.5T Януари 2012 – Euro IV
Автобуси с 8+ пътнически места	>5T	Euro IV за PM	£200	Юли 2008 – Euro III Януари 2012 – Euro IV
Големи микробуси и други специализирани превозни средства	1.2–3.5T	Euro III за PM	£100	Януари 2012
Моторни каравани	2.5–3.5T	Euro III за PM	£100	Януари 2012
Микробуси 8+ пътнически места	<5T	Euro III за PM	£100	Януари 2012

Към днешна дата са въведени нови стандарти за емисии за LEZ за тежкотоварни превозни средства, камиони, ванове, автобуси/микробуси или други специализирани превозни средства над 3,5 тона брутно тегло и над 5 тона брутно тегло на превозното средство. Тези превозни средства трябва да отговарят на стандарта Euro VI за азотен оксид (NOx) и прахови частици (PM). Стандартът за товарни превозни средства над 1,205 тона собствено тегло и непревишаващо 3,5 тона брутно тегло, както и стандартът за автобуси, ненадвишаващо 5 тона брутно тегло, остава непроменен. Стандартът за тези превозни средства е Евро III само за PM⁸⁶.

Дневната такса е:

- £100 за ванове или специализирани превозни средства (над 1,205 тона тегло без товар до 3,5 тона брутно тегло на превозното средство) или микробуси (до 5 тона), които не отговарят на стандартите Euro III.
- £100 за тежкотоварни превозни средства, камиони, микробуси и специализирани превозни средства над 3,5 тона, както и автобуси/микробуси и градски автобуси над 5 тона, които не отговарят на стандартите Euro VI (NOx и PM), но отговарят на Euro IV (PM)
- £300 за тежкотоварни превозни средства, камиони, микробуси и специализирани превозни средства над 3,5 тона, както и автобуси/микробуси и градски автобуси над 5 тона, които не отговарят на Euro IV (PM)

⁸⁶ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/your-vehicle-and-lez>

При шофиране в рамките на LEZ, без превозното средство да отговаря на стандартите за емисии или да е платена съответната дневна такса, се изпраща известие за наказателна такса (PCN). Наказателните такси варират в зависимост от категорията и изискванията за екологичен стандарт на превозното средство.

Повече информация за изискванията към превозните средства, размера на таксите, начините за плащане, условията за освобождаване и др. се съдържа в е Заповедта за таксуване в зони с ниски емисии на Голям Лондон 2006 г.⁸⁷⁸⁸⁸⁹, както и на електронната страница на Транспорт за Лондон, на която са публикувани документи и доклади, свързани със зоната с ниски емисии⁹⁰.

Зоната с ниски емисии (LEZ) е различна схема от зоната за таксуване на задръстванията в централен Лондон и зоната с ултра ниски емисии (ULEZ). Покрива по-голямата част от Голям Лондон и работи 24 часа в денонощието, всеки ден от годината. Водачите на превозни средства, които не отговарят на изискванията за екологичен стандарт и които влизат в зоната за таксуване на задръстванията, трябва да платят и двете такси в дните и часовите диапазони на действие на зоната за таксуване на задръстванията.

На всички входни точки в LEZ има поставени пътни знаци⁹¹. Зоната с ниски емисии функционира с помощта на камери за разпознаване на регистрационните номера на превозни средства, които се движат в рамките на Голям Лондон. Камерите за разпознаване на регистрационните номера са свързани с база данни. Тази база данни е съвкупност от базата данни DVLA, DVSA и други източници на информация, за да идентифицира стандарти за емисии на превозни средства, данни за теглото на превозното средство, данни за шофьори и оператори, които са вписани в регистрите на TfL и др. Тази свързаност и информацията, съдържаща се в базата данни позволяват извършването на автоматична проверка за това дали дадено превозно средство отговаря на стандартите за емисии на LEZ, освободено ли е, регистрирано ли е за отстъпка или вече е платена дневната такса.

В раздел „Финанси, операции и ефективност“ на страницата на Транспорт за Лондон е публикувана информация за това колко хора плащат таксата за задръстване

⁸⁷ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-lez-scheme-order-londonwide-ulez-variations-30-january-2023.pdf>

⁸⁸ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-lez-instrument-of-confirmation-2022.pdf>

⁸⁹ <https://content.tfl.gov.uk/appendix-a-greater-london-lez-charging-variation-and-transitional-provisions-order-2022.pdf>

⁹⁰ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/low-emission-zone>

⁹¹ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez/lez-road-signs>

(CC) и таксата за зона с ниски емисии (LEZ), както и броя на известията за наказателни такси, които се издават⁹²⁹³.

4. T-Charge зона в Лондон

T-Charge зоната е въведена на 23 октомври 2017 г. в Лондон. Това е мярка, предшестваща въвеждането на ултра нискоемисионната зона (Ultra Low Emission Zone, ULEZ) през 2019 г., с цел да намали замърсяването на въздуха, особено в централните части на града, където нивата на замърсяване надхвърлят допустимите норми. Характерно за нея е следното:

- има същите граници и работи в същия часови диапазон като таксата за задръствания
- има сходни като на таксата за задръствания изключения, с изключение на 9+ седалки (които не са освободени), исторически и шоуменски превозни средства (100% отстъпка, като ULEZ)
- притежателите на синя значка получават 100% отстъпка както при таксата за задръствания
- £10 допълнителна такса (в допълнение към таксата за задръстванията)
- допълнителната такса се начислява за всички отговарящи на условията превозни средства, като това са превозни средства с екологичен стандарт по-нисък от Евро IV
- това е първа схема за контрол на емисиите в Обединеното кралство, насочена към автомобили и важна стъпка към ULEZ.

T-Charge, или надбавка за емисии, е лондонска такса, която има за цел да намали замърсяването на въздуха от по-старите превозни средства, които не отговарят на стандарта за емисии Euro IV или по-висок. T-Charge зоната е заменена от ULEZ през 2019 г.

5. Ултра нискоемисионна зона в Лондон

Ултра нискоемисионната зона в Лондон е въведена на 8 април 2019 г. Тя е създадена като допълнение към съществуващата LEZ и зоната за таксуване на задръстванията, с цел да намали емисиите на замърсяващите вещества от превозните

⁹² <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/low-emission-zone>

⁹³ <https://content.tfl.gov.uk/cclez-online-factsheet-oct22-dec22.pdf>

средства и да подобри качеството на въздуха в града. Ултра нискоемисионната зона има по-строги стандарти за емисии на превозните средства в сравнение с действащите в LEZ.

Приложимият правен инструмент за тази зона е същият като за LEZ, а именно Заповед за таксуване в зони с ниски емисии на Голям Лондон 2006 г.⁹⁴⁹⁵⁹⁶.

Границите на ULEZ са изчерпателно посочени на електронната страница на Транспорт за Лондон⁹⁷, както и са показани на фиг. 5 по-долу. Зоната е обозначена с пътни знаци, показващи в коя част действат регулациите, свързани с нея⁹⁸



фиг. 5

Предвидено е разширяване на ULEZ във всички квартали на Лондон от 29 август 2023 г., като целта на разширението е по-чист въздух в Лондон и подобряване на общественото здраве.

Зоната с ултра ниски емисии работи 24 часа в денонощието, 7 дни в седмицата, всеки ден от годината, с изключение на Коледа (25 декември).

В случай, че превозно средство не отговаря на приложимите за тази зона стандарти за емисии, при шофиране в рамките на ULEZ, включително разширената зона от 29 август 2023 г., се заплаща дневна такса от £12,50 за автомобили, мотоциклети, микробуси и специализирани превозни средства (до и включително 3,5 тона) и микробуси (до и включително 5 тона).

Дневната такса се начислява от полунощ до полунощ. При шофиране в зоната на ULEZ през два дни, например преди полунощ и след полунощ, ще трябва да се платят

⁹⁴ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-lez-scheme-order-londonwide-ulez-variations-30-january-2023.pdf>

⁹⁵ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-lez-instrument-of-confirmation-2022.pdf>

⁹⁶ <https://content.tfl.gov.uk/appendix-a-greater-london-lez-charging-variation-and-transitional-provisions-order-2022.pdf>

⁹⁷ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/ulez-boundary-description>

⁹⁸ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/ulez-road-signs>

две дневни такси. Таксите, наложени от тази схема се заплащат по начини, които TfL периодично посочва на своя уебсайт, които могат да включват следното: по пощата, чрез кол център, чрез приложение, онлайн, автоматично плащане или чрез други средства, каквито TfL може при конкретните обстоятелства в зависимост от случая да приеме. Таксата се заплаща чрез закупуването на лиценз от TfL като лицензът се издава за определен период, падащ се на или започващ от определена дата. Също като при лиценза за такса задръстване, лицензът за тази схема може да бъде закупен за един от следните периоди: за един ден или за период от последователни дни за таксуване. Условията и реда за закупуване на лиценз са регламентирани в чл. 8 от Заповедта за таксуване в зони с ниски емисии на Голям Лондон 2006 г.⁹⁹¹⁰⁰¹⁰¹.

В чл. 6 от Заповедта и Приложение 2 към нея са посочени класовете превозни средства и екологичните стандарти, като както вече бе посочено по-горе, при несъответствие с изискванията за екологичен стандарт, движещото се в зоната превозно средство заплаща релевантната такса.

Стандартите и таксите, приложими за ULEZ са както следва:

- автомобилите трябва да отговарят на стандартите за минимални емисии, когато пътуват в рамките на ULEZ, или се дължи дневната такса от £12,50. Минималните стандарти за емисии са за бензиновите двигатели - Евро IV (NOx), а за дизеловите - Евро VI (NOx и PM). При неплащане на дължимата дневна такса се начислява наказателна такса в размер на £180, намалена на £90, ако бъде платена в рамките на 14 дни
- малки микробуси (с тегло до и включително 1,205 тона без товар), по-големи микробуси, лекотоварни превозни средства 4X4, моторизирани фургони, пикапи (над 1,205 тона тегло без товар до и включително 3,5 тона брутно тегло на превозното средство), линейки и каравани (2,5 тона до 3,5 тона), микробуси (повече от 8 пътнически места, не повече от 5 тона) трябва да отговарят на стандартите за минимални емисии, когато пътуват в рамките на ULEZ, или се дължи дневната такса от £12,50. Минималните стандарти за емисии са за бензиновите двигатели - Евро IV (NOx), а за дизеловите - Евро VI (NOx и PM). При неплащане на дължимата дневна такса се начислява

⁹⁹ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-lez-scheme-order-londonwide-ulez-variations-30-january-2023.pdf>

¹⁰⁰ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-lez-instrument-ofconfirmation-2022.pdf>

¹⁰¹ <https://content.tfl.gov.uk/appendix-a-greater-london-lez-charging-variation-and-transitional-provisions-order-2022.pdf>

наказателна такса в размер на £180, намалена на £90, ако бъде платена в рамките на 14 дни

- мотоциклети, мотопеди, моторни триколки и четириколки (категория L) трябва да отговарят на стандартите за минимални емисии, когато пътуват в рамките на ULEZ, или се дължи дневната такса от £12,50. Минималните стандарти за емисии са Евро III. При неплащане на дължимата дневна такса се начислява наказателна такса в размер на £180, намалена на £90, ако бъде платена в рамките на 14 дни

Такса за ULEZ не се заплаща за камиони, микробуси и специализирани превозни средства (всички над 3,5 тона), както и за автобуси, микробуси и междуградски автобуси (всички над 5 тона). За тези превозни средства са приложими изискванията за плащане на таксата за LEZ, ако не отговарят на стандарта за емисии на LEZ.

По отношение на ULEZ, също като при LEZ и зоната за таксуване на задръстванията в Лондон, са предвидени редица изключения от общото правило за заплащане на дневна такса, като превозните средства, за които не се начислява емисионна такса са изчерпателно изброени в чл. 5 от Заповедта за таксуване в зони с ниски емисии на Голям Лондон 2006 г.¹⁰²¹⁰³¹⁰⁴.

Съгласно чл. 5, ал. 2 от Заповедта, това са:

- всяко превозно средство, което принадлежи на някоя от силите на Нейно Величество или се използва за целите на някоя от тези сили
- всяко превозно средство, за което TfL е удовлетворено, че се използва за военноморски, военни или военновъздушни цели и не е регистрирано съгласно Закона от 1994 г., докато се използва по пътя от член на гостуваща сила или член на щаб или организация;
- всяко превозно средство на шоумен, което не е нито ремарке, нито полуремарке и е постоянно оборудвано със специален тип каросерия или надстройка, съставляваща част от оборудването на лицето, на чието име е регистрирано превозното средство
- всяко превозно средство, произведено преди 1 януари 1973 г.;
- всяко освободено превозно средство по смисъла на чл. 1А от Приложение 2 към Закона от 1994 г.

¹⁰² <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-lez-scheme-order-londonwide-ulez-variations-30-january-2023.pdf>

¹⁰³ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-lez-instrument-of-confirmation-2022.pdf>

¹⁰⁴ <https://content.tfl.gov.uk/appendix-a-greater-london-lez-charging-variation-and-transitional-provisions-order-2022.pdf>

- всяко превозно средство, по отношение на което TfL е убедено, че не е превозно средство, конструирано или адаптирано за обща употреба по пътищата.

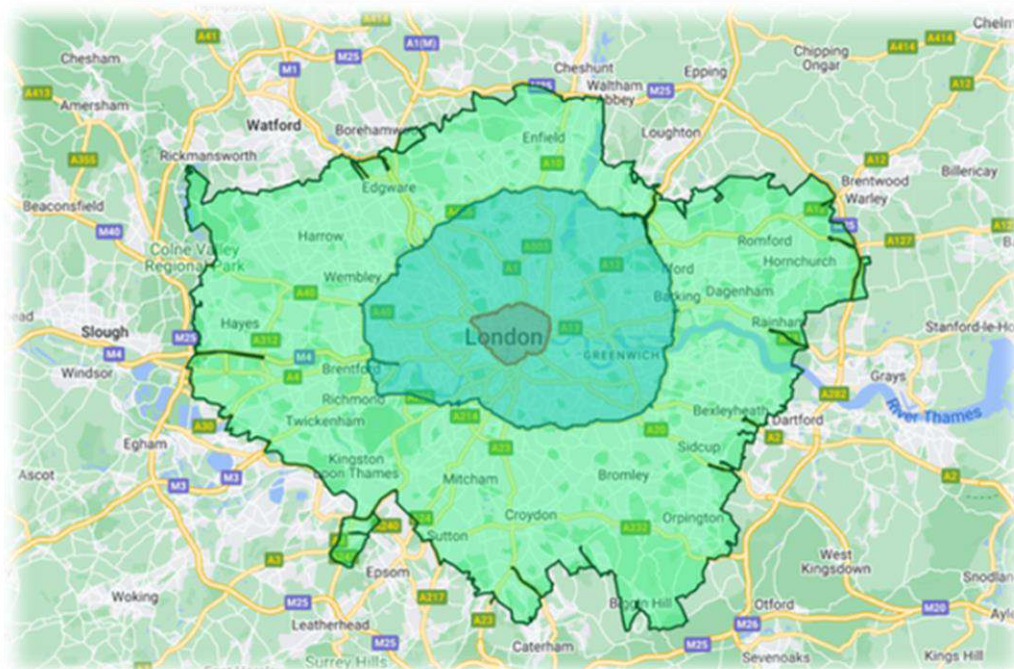
Съгласно чл. 5, ал. 3 от Заповедта, не подлежи на таксуване за целите на използване във вътрешната зона, превозно средство, лицензирано като карета съгласно раздел 6 от Закона за градския обществен превоз от 1869 г. или е квалифицирано превозно средство на пациент на NHS.

В Преходните разпоредби на Приложение 3 към Заповедта са предвидени специфични условия за превозните средства, предназначени за хора с увреждания, за определени частни превозни средства под наем, достъпни за инвалидни колички, за определени обществени микробуси и др.¹⁰⁵

6. Съотношение между трите режима на таксуване в Лондон

Съгласно нормативните актове и действащите към момента схеми за таксуване, Лондон е разделен на три зони, изобразени на фиг. 6, както следва:

- зона за таксуване на задръстванията (Congestion Charge (CC))
- ултра нискоемисионна зона (Ultra Low Emission Zone (ULEZ))
- нискоемисионна зона (Low Emission Zone (LEZ)).



Фиг. 6

¹⁰⁵ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/discounts-and-exemptions>

Congestion Charge, LEZ и ULEZ са три различни режима за таксуване в Лондон, които имат за цел намаляване на задръстванията и подобряване на качеството на въздуха.

Времето за таксуване е както следва:

- такса задръстване: работи от 07:00-18:00 понеделник-петък, 12:00-18:00 събота-неделя и официални празници. Без такса между официалните празници на Коледа и Нова година (включително)
- зона с ултра ниски емисии: работи 24 часа на ден, всеки ден от годината, с изключение на Коледа (25 декември)
- зона с ниски емисии: работи 24 часа на ден, всеки ден от годината.

Съгласно изискванията, които са въведени за различните категории превозни средства и екологичните стандарти, които е необходимо да покриват, за да не заплащат емисионна такса при движение в зоната, зоните LEZ и ULEZ се допълват, като в ULEZ изискванията за екологични стандарти са по-високи от тези в LEZ. Тук обаче следва да се има предвид, че такса за ULEZ не се заплаща за камиони, микробуси и специализирани превозни средства (всички над 3,5 тона), както и за автобуси, микробуси и междуградски автобуси (всички над 5 тона), тъй като за тези превозни средства са приложими изискванията за плащане на таксата за LEZ, ако не отговарят на минималните изискуеми стандарти за емисии при движение в LEZ. Същевременно, извън обхвата на LEZ са превозните средства, подлежащи на емисионна такса при движение в ULEZ. Следва също да се има предвид, че дневната емисионната такса в LEZ е осезаемо по-висока от тази в ULEZ. Също така следва да се има предвид, че дневната такса в зоните LEZ и ULEZ се начислява от полунощ до полунощ. При шофиране в зоната на ULEZ или LEZ през два дни, например преди полунощ и след полунощ, ще трябва да се платят две дневни такси.

По отношение на CCZ, в случаите, когато едно превозно средство преминава през зоната за таксуване на задръстваната в часовете за таксуване, но не отговаря на изискванията за 100% отстъпка, респ. за освобождаване от такса за задръстване, то за това превозно средство е необходимо заплащането и на съответната емисионна такса, ако не отговаря на съответното изискване за екологичен стандарт. Такъв например е случаят с живущите в зоната за таксуване на задръстванията, ползващи 90% отстъпка, чиито превозни средства не отговарят на екологичните стандарти за движение в ULEZ. За тези превозни средства, при движение в ULEZ или преминаване през ULEZ, е

необходимо освен заплащането на таксата за задръстване до покриване на разликата до 100%, и заплащането на пълния размер на таксата за ULEZ. Същото е приложимо и към всяко тежкотоварно превозно средство, което не отговаря на екологичните стандарти и подлежи на екологична такса при движение в LEZ, и което навлиза в зоната за таксуване на задръстванията. В този случай, за тежкотоварното превозно средство ще се дължи както такса за LEZ, така и такса задръстване.

Всички тези схеми за таксуване имат за цел да намалят задръстванията и да подобрят качеството на въздуха в Лондон, а отделно - да насърчат водачите да използват лични превозни средства само когато е необходимо, както и да преминат към по-екологични превозни средства, за да не подлежат на таксуване.

7. Технически средства, използвани за прилагане на схемите за таксуване в Лондон.

В Лондон се използват различни технически средства за прилагане на схемите за таксуване, като някои от тях са:

Крайпътни камери

Камерите за автоматично разпознаване на регистрационни номера (ANPR) работят 24 часа в денонощието. Те улавят информация всеки път, когато превозно средство се движи в зоната за таксуване на потребителя на пътя. Това включва буквено-цифрово „четене“ на регистрационен номер на превозно средство (VRM) и фотографско (неподвижно) изображение на превозно средство. Тази технология се използва, за да се засече влизането на превозни средства в зоната на таксуването.

Камерите за автоматично разпознаване на регистрационни номера могат да разпознаят номерата на превозните средства и да ги свържат с регистрационните данни на собствениците им. ANPR камерите заснемат номерата на всички превозни средства, които влизат в зоната на таксуване и тези данни се записват в системата за управление на данни. След това системата автоматично проверява дали съответната такса за ползване на пътя е приложима, дали е платена за конкретното превозно средство или дали конкретното превозно средство отговаря на условията за отстъпка или освобождаване. След извършването на проверка, че не е приложима такса или съответната такса е платена или се прилага отстъпка, респ. освобождаване от такса, изображенията се изтриват. В случай, че съответната такса за ползване на пътя е

приложима, но не е платена, TfL запазва VRM за целите на изпълнението. Също така, TfL запазва фотографски изображения от едно място, на което е засечено превозното средство, за да докаже влизането му в съответната зона за таксуване и да запише датата и часа, когато превозното средство е било засечено. В случаите, когато превозно средство е регистрирано за услугата за автоматично плащане, VRM и изображенията се запазват за целите на генериране на извлечение и сетълмент на сметката.

Възможността за използване на ANPR в Лондон е уредена в няколко нормативни акта:

- Data Protection Act 2018¹⁰⁶ - този закон урежда начина, по който личните данни се обработват в Обединеното кралство. Когато TfL събира и обработва данни от ANPR камери, е необходимо да спазва разпоредбите на този закон, за да гарантира защитата на личните данни на гражданите
- Protection of Freedoms Act 2012¹⁰⁷ - този закон определя правата на гражданите във връзка с обработката на техните лични данни и установява задължения за организациите, които събират и обработват тези данни, включително данни от ANPR камери
- Road Traffic Regulation Act 1984¹⁰⁸ - този закон определя правилата за движение по пътищата в Обединеното кралство и дава право на местните органи да установяват системи за контрол на трафика, включително камери за ANPR
- Traffic Management Act 2004¹⁰⁹ - този закон позволява на местните органи да установяват системи за управление на трафика, включително ANPR камери, за целите на контрол на паркирането, регулиране на трафика и прилагане на други мерки, свързани с трафика
- The Traffic Signs Regulations and General Directions 2016¹¹⁰ - Тези правила регулират начина, по който са поставени и маркирани знаците и лентите на пътищата в Обединеното кралство, включително знаците за ANPR
- London Local Authorities Act 2007¹¹¹ - този закон дава право на местните органи в Лондон да използват ANPR камери за прилагане на мерки за

¹⁰⁶ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/12/contents>

¹⁰⁷ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/9/contents>

¹⁰⁸ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/contents>

¹⁰⁹ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2004/18/contents>

¹¹⁰ <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2016/362/contents/made>

¹¹¹ <https://www.legislation.gov.uk/ukla/2007/2/contents/enacted>

контрол на трафика, включително въвеждане на зони с ниски емисии, зони за ограничаване на скоростта и др.

Тези закони и други нормативни актове са свързани с използването на ANPR камери в Лондон и в Обединеното кралство като цяло.

Пътни знаци

- Congestion Charge ¹¹²
- LEZ¹¹³
- ULEZ¹¹⁴

Мобилно приложение за плащане^{115 116}

8. Заключение

Congestion Charge, LEZ и ULEZ са схеми за таксуване, въведени и ефективно прилагани в Лондон с цел да намалят замърсяването на въздуха и да подобрят качеството му, както и да подобрят движението в трафика. Въвеждането на тези мерки е довело до значително намаляване на замърсяването на въздуха в Лондон, а също така до намаляване на времето за пътуване и неблагоприятното въздействие на трафика върху качеството на живот в града.

¹¹² <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/congestion-charge-zone/road-signs>

¹¹³ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez/lez-road-signs>

¹¹⁴ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/ulez-road-signs>

¹¹⁵ https://play.google.com/store/apps/details?id=uk.gov.tfl.paytodrive&hl=en_GB&pli=1

¹¹⁶ <https://apps.apple.com/gb/app/tfl-pay-to-drive-in-london/id1453378287>

III. Проучване и анализ на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване в Швеция.

Швеция възприема оригинален подход при таксуването на задръстванията. Данъкът върху задръстванията се нарича „Trängselskatt“ и в момента се прилага в Стокхолм и Гьотеборг¹¹⁷. Данъкът има за цел да намали задръстванията и обхваща превозни средства, регистрирани както в Швеция, така и в чужбина.



1. Нормативна уредба на държавно ниво

Риксдагът (Riksdagen) се съгласява с предложението на правителството за въвеждане на данък върху задръстванията, като целта на данъка е да подобри достъпността и околната среда, но също така да допринесе за финансиране на инвестиции в пътната инфраструктура и в обществения транспорт.

Проектът на правителството се осъществява, като въвеждането на данъка върху задръстванията се предшества от експериментален период от 7 месеца през 2006 г. в Стокхолм, след изтичането на който местните власти провеждат референдум, подготвя

¹¹⁷ В Швеция тол такси могат да се начисляват само за новопостроен път, за да се покрият разходите за строителството на пътя. Когато пътят е вече построен с обществени средства, според шведското законодателство, не може да се въвежда такса.

се доклад¹¹⁸ и законопроект¹¹⁹, въз основа на които данъкът върху задръстванията в Стокхолм е въведен за постоянно, считано от 1 август 2007 г.

Данъчната отговорност влиза в сила за превозни средства, пътуващи до и от вътрешността на Стокхолм между 06:30 и 18:29 часа, с различен размер на данъка в зависимост от часа на преминаване. Размерът на данъка върху задръстванията остава непроменен между 2007 и 2015 г. На 1 януари 2016 г. данъчната ставка в Стокхолм се променя след решение на Риксдага, като данък върху задръстванията започва да се начислява и за E4/Essingeleden. През пролетта на 2018 г., Риксдагът решава да въведе промени в данъка върху задръстванията в Стокхолм съгласно предложението на правителството, като новият размер на данъка влиза в сила от 1 януари 2020 г.

Шведската система за събиране на данък върху задръстванията е правно регламентирана в Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията (Lag (2004:629) om trängselskatt¹²⁰), приет през 2004 г., допълван и изменян през следващите години, включително с оглед стесняването на кръга на собственици на превозни средства, които подлежат на освобождаване от данък, както и в Наредба (2004:987) относно данъка върху задръстванията (Förordning (2004:987) om trängselskatt¹²¹)¹²²¹²³. Законът определя местоположението на пунктовете за плащане, размерът на данъка върху задръстванията и кога трябва да се събира. Риксдагът взема решение относно данъка върху задръстванията.

Съгласно § 1 и § 2 от Уводните разпоредби на Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, данъкът върху задръстванията трябва да бъде платен на държавата в съответствие със същия закон, като данъчният орган е Шведската данъчна агенция. От името на данъчния орган, Шведската транспортна агенция¹²⁴, чрез автоматизирана обработка с подкрепата на данни от регистъра за движението по пътищата, взема решение относно данъка върху задръстванията и допълнителната такса, освен ако не следва друго от § 15, 15а или 20 от Закона, и налага събирането на такъв данък и допълнителна такса.

В § 15 от посочения Закон е предвидено, че ако не е взето решение относно данъка върху задръстванията или допълнителната такса съгласно § 2, изречение

¹¹⁸ <https://data.riksdagen.se/fil/68EA6255-34A3-4748-AE28-300A1D0E73BA>

¹¹⁹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/inforande-av-trangselskatt-i-stockholm_GU03109/html

¹²⁰ <https://lagen.nu/2004:629>

¹²¹ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/321693.html?date=2023-01-01>

¹²² <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/2151.html?year=2023&subject=Punktskatter+och+trafikskatter%3B4.669f7efe1468ee8b54848%3ETr%C3%A4ngselskatt%3B4.669f7efe1468ee8b5483d5>

¹²³ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/1841.html>

¹²⁴ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/>

второ от Уводните разпоредби на Закона, данъчният орган може да вземе решение по въпроса, при условия и в срокове, посочени в същата разпоредба¹²⁵.

Съгласно § 8 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията¹²⁶, данъчната отговорност се носи от собственика на превозното средство, като за собственик се приема:

- лицето, което към момента на възникване на данъчното задължение е или трябва да бъде вписано като собственик в регистъра за движението по пътищата,
- в случай на превозно средство с издаден лиценз за търговско превозно средство - лицето, което притежава лиценза, когато възниква данъчното задължение, или
- лицето, което при възникване на данъчното задължение е вписано като собственик в чуждестранен регистър, аналогичен на регистъра за движение по пътищата, или, ако притежателят е вписан в чуждестранен регистър.

Всеки, който е закупил превозно средство на лизинг с право на придобиване или е наел превозно средство, т.е. има право да използва превозното средство за определен период от най-малко една година, също се счита за собственик на превозното средство съгласно § 3 от Закона за регистрация на превозни средства (2019:370) и използване¹²⁷.

По силата на § 9 от посочения Закон, данъчното задължение възниква когато се използва облагаемо с данък превозно средство при преминаване през пунктовете за таксуване, посочени в Приложение 1¹²⁸ и 2¹²⁹ към Закона. Данъчно задължение не възниква за превозно средство, което се транспортира на ремарке или посредством друго превозно средство.

В Швеция, едно превозно средство може да има един или повече собственици по гражданското право, но само един собственик е вписан в регистъра на движението по пътищата и той е този, който дължи данък за задръстване. Прието е, че който е задължен за данък, е задължен и за плащане на данък за задръстване и допълнителна такса.

¹²⁵ при данък върху задръстванията - не по-късно от 60 дни след деня, в който най-късно е могло да бъде взето решение по § 2, изречение второ, а при допълнителна такса - не по-късно от 60 дни след деня, в който данъкът е трябвало да бъде внесен.

¹²⁶ <https://lagen.nu/2004:629#L>

¹²⁷ <https://lagen.nu/2019:370>

¹²⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-stockholm/Betalstationerna/Betalstationernas-placering1/>

¹²⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Betalstationerna/Betalstationernas-placering/>

Плащане на данък за задръстване и допълнителна такса

Плащането на данъка върху задръстванията се извършва въз основа на издадено данъчно решение, като данъкът трябва да бъде платен не по-късно от последния ден на втория календарен месец, следващ месеца, за който се отнася решението.

Данъчно решение се взема за всяко превозно средство, за което е възникнало данъчно задължение, като всяко решение се отнася за един календарен месец. Данъчното решение трябва да бъде взето от Шведската транспортна агенция не по-късно от 20-то число на календарния месец, следващ месеца, за който се отнася решението. При условията на § 15 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията - не по-късно от 60 дни след деня, в който най-късно е могло да бъде взето решение съгласно § 2, изречение второ от същия закон. В Закона е предвидена правна възможност за преразглеждане и изменение на решението, касаещо данъка за задръстване.

При възникнало данъчно задължение за превозно средство през календарния месец за повече от едно лице, се взема данъчно решение за всяко данъчно задължено лице поотделно. Това може да се случи например, когато превозно средство е сменило собственика си през съответния календарен месец. В този случай, ако облагаемите преминавания са били направени както по времето на предишния, така и по времето на новия собственик, се вземат решения за данъчно облагане за всеки от двамата данъкоплатци.

В случай на превозно средства, което е регистрирано в чужбина, Шведската транспортна агенция възлага на партньор за уведомяване да идентифицира собственика на превозното средство, да изпраща фактури и да получава плащания.

Данъчно задължените лица могат да извършат справки на електронната страница на Шведската транспортна агенция¹³⁰, като чрез извършването на справката могат да получат достъп до техните данъчни решения и предварителни дневни суми в електронната услуга за данък върху задръстванията. Електронната услуга се прилага за данъка върху задръстванията както за Гьотеборг, така и за Стокхолм.

В допълнение към предоставената възможност за извършване на електронна справка, данъчно задължените лица получават електронна фактура, в която фигурират общата дебитирана сума за предходния календарен месец и броя на

¹³⁰ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/>

преминаванията (облагаемите преходи), които едно превозно средство е направило в и от Стокхолм и Гьотеборг за един месец.

Плащането на данък за задръстване може да се извърши едва когато е взето данъчно решение, по един от следните начини, посочени на електронната страница на Шведската транспортна агенция¹³¹ - директен дебит¹³², банков превод¹³³, цифрова пощенска кутия¹³⁴, E-avi (е-фактура)¹³⁵ и др.

Данъкът трябва да постъпи в сметката на Шведската транспортна агенция за данък върху задръстванията не по-късно от датата, посочена в известието за плащане, респ. не по-късно от нормативно определения срок за плащане. Собственикът на превозното средство носи отговорност за навременното плащане на данъка, включително когато не е получил е-avi (е-фактура).

В случай, че данъкът върху задръстванията не е платен в срок, на данъкоплатеца се налага специална такса (допълнителна такса) от 500 SEK. Това обаче не се прилага, когато посредник при плащане на EETS е отговорен за данъка върху задръстванията съгласно § 17 от Закона (2013:1164) относно електронните системи за пътно таксуване¹³⁶. Специални разпоредби, когато платежният посредник на EETS е отговорен за плащане са предвидени в § 22 а - § 22 d от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията.

Допълнителна такса може да бъде наложена на данъкоплатец не повече от веднъж за превозно средство и календарен месец.

Решението за допълнителна такса се взема не по-късно от 20 дни след деня, в който данъкът е трябвало да бъде внесен. При условията на § 15 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията - не по-късно от 60 дни след деня, в който данъкът е трябвало да бъде внесен. В Закона е предвидена правна възможност за преразглеждане и изменение на решението за допълнителната такса.

Допълнителната такса и неплатения данък за задръстване трябва да бъдат платени не по-късно от 30 дни след датата на решението за допълнителна такса.

Съгласно § 16 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията¹³⁷, плащането на данъци и такси трябва да се извърши чрез депозиране в специална

¹³¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Betalning/>

¹³² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Betalning/Betala-via-autogiro/>

¹³³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Betalning/Betala-via-bankgiro/>

¹³⁴ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/betala-i-digital-brevlada/>

¹³⁵ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/e-avi/>

¹³⁶ <https://lagen.nu/2013:1164>

¹³⁷ <https://lagen.nu/2004:629#L>

сметка за плащания на данъци и такси съгласно закона, като данъкът и таксата се считат за платени в деня, в който плащането е осчетоводено по специалната сметка.

Възстановяване на суми

При наличие на обективни причини, данъчният орган може самостоятелно или по молба на данъкоплатеца да реши, че данъкът за задръстване или допълнителната такса няма да бъдат наложени изцяло или частично, или ще бъдат възстановени. Възможността за освобождаване от данък или такса или за възстановяване на вече платена сума се използва ограничително и предимно в случаи, когато собственикът на превозното средство е станал отговорен за плащане, без сам да е причината за това и без да може да го предотврати.

Шведската данъчна агенция може да освободи данъкоплатец от данък върху задръстванията или допълнителна такса, ако е очевидно неразумно да се наложи данък или допълнителна такса. По-долу са изброени хипотези, при които може да се счита за явно неразумно да се наложи данък за задръстване или допълнителна такса:

- превозното средство е било откраднато и данъкоплатецът може да го докаже, представяйки например документ, издаден от органите на реда
- превозното средство е използвано за спешни случаи
- Шведската транспортна агенция или друг орган е направил грешка при работа със системата
- данъкоплатецът е бил принуден да премине през пункта за плащане поради блокади на пътя или други подобни
- грешка на посредника при плащане
- когато данъкоплатецът е починал
- други ¹³⁸

Облагане и освобождаване от данък за задръстване

В § 4 от Закона са посочени превозните средства, които следва да заплатят данък за задръстване, като това са превозни средства, вписани в регистъра за движение по пътищата или еквивалентен чуждестранен регистър, както и тези, които имат издаден лиценз за търговско превозно средство.

¹³⁸ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2023.3/1873.html>

Военните превозни средства например, не се регистрират в регистъра на движението, а в регистъра на военните превозни средства. Следователно тези превозни средства не се облагат с данък върху задръстванията.

Някои автомобили са освободени от данъчни задължения въз основа на информация в пътния регистър. Законодателят е избрал да обвърже освобождаването от данък с регистрацията на автомобила, а не с това как се използва. Причината е, че информацията, съдържаща се в регистъра на движението по пътищата, е основата за вземане на решения относно данъка върху задръстванията.

На основание § 5 от посочения Закон, не се облагат:

- автомобили, които са регистрирани на собственици, които съгласно Закона (1976:661) за имунитетите и привилегиите, в определени случаи са освободени от данъчни задължения в Швеция (дипломатически регистрирани превозни средства).

Разпоредбата е формулирана по такъв начин, че освобождаването от данъчни задължения се прилага при условие, че превозното средство е регистрирано на собственик, който е освободен от данъчни задължения в Швеция. Това означава, че превозно средство, регистрирано на лице, което е дипломат в различна от Швеция държава и което не е освободено от данъчно задължение в Швеция, подлежи на данък задръствания. Регистрираният дипломатически автомобил е освободен от данък върху задръстванията, а не собственикът (дипломатът) е освободен от данък.

- автомобили, които са регистрирани в регистъра на движението по пътищата като аварийни превозни средства.

Автомобилите, регистрирани като превозни средства за спешна помощ не подлежат на данък за задръстване, като от регистъра за движение по пътищата трябва да е ясно, че автомобилът е превозно средство за спешни случаи. Следователно, данъчното задължение не се прилага за линейки, пожарни коли, полицейски коли и други превозни средства със съответните светлини. От друга страна, други полицейски автомобили например, които не са регистрирани като спешни автомобили, се облагат с данък за задръстване.

- автобуси с общо тегло най-малко 14 тона

Тази разпоредба е формулирана така, че да освободи от данък върху задръстванията автобусите на градския транспорт. Причината за общата

формулировка е, че в пътния регистър не е посочено кои автобуси се използват за целите на градския транспорт. Това означава, че дори автобуси, които не се използват в обществения транспорт, са освободени от данъчно облагане, ако тежат най-малко 14 тона.

- EG-мобилен кран

Тежкотоварните превозни средства, които са регистрирани като мобилни кранове на ЕО, са освободени от данъчно задължение.

От 2009 г. мобилните кранове са обхванати от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства. автомобили, които съгласно раздел 6 са освободени от данъчно задължение.

- автомобили, които съгласно § 6 са освободени от данъчно задължение.

Изброените в § 5 от посочения Закон превозни средства са автоматично освободени от данък задръствания. В § 2 от Закон (2001:559) относно определенията за движение по пътищата (Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner¹³⁹) се съдържат легалните дефиниции на типовете превозни средства.

В § 6 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията¹⁴⁰ са предвидени хипотези за освобождаване от данъчни задължения в определени случаи, като данъчната агенция взема решение за освобождаване на определено превозно средство от данъчно задължение при заявление от:

(1) лицето, което е получило разрешение за паркиране за хора с увреждания съгласно разпоредбите, които са били издадени в подкрепа на Закон (1975:88) с правомощието да издава разпоредби относно движението, транспорта и комуникациите¹⁴¹, или

(2) този, който е получил съответно разрешение в друга държава от Европейското икономическо пространство.

Освобождаване от данъчно задължение съгласно първа или втора алинея не може да бъде направено, ако превозното средство, според вписване в регистъра на движението по пътищата или съответния чуждестранен регистър, се използва за професионални превози в съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския

¹³⁹ <https://lagen.nu/2001:559>

¹⁴⁰ <https://lagen.nu/2004:629#L>

¹⁴¹ <https://lagen.nu/1975:88>

парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила относно условията, които трябва да изпълняват лицата, извършващи професионален трафик, и относно отмяната на Директива 96/26/ЕО на Съвета, изменена съгласно Регламент (ЕС) 2020/ 1055, или Закона за професионалните превози (2012:210)¹⁴² или за таксиметрови превози съгласно Закона за таксиметровите превози (2012:211)¹⁴³.

Всеки, който е получил разрешение за паркиране за хора с увреждания може да подаде заявление до Шведската данъчна агенция за освобождаване на определено превозно средство от данъчно задължение. Заявлението може да се отнася както за собствено, така и за чуждо превозно средство. При наличие на особени причини, Шведската данъчна агенция може да освободи две превозни средства от данъчно задължение, като особени причини могат да бъдат например необходимостта от две превозни средства, когато няколко човека помагат на лицето с увреждания и те живеят на различни места , както и превозни средства, собственост на родители на дете с увреждания, които живеят на различни места.

Данъчната агенция счита, че освобождаването следва да се прилага от и включително датата, на която е получено заявлението, при положение, че условията за освобождаване са изпълнени към тази дата. В случай, че условията за освобождаване са изпълнени едва на по-късна дата от момента на получаване на заявлението, освобождаването се прилага от по-късната дата. По правило, не може да се приеме за разумно правните последици на лицето, чието заявление за освобождаване е удовлетворено, да бъдат отрицателно засегнати от времето за обработка на заявлението.

Решението за освобождаване от задължение за данък върху задръстванията се прилага до последния ден на валидност на разрешителното за паркиране. Решението обаче може да спре да се прилага и по-рано, когато например превозното средство смени собственика си. В случай, че Шведската данъчна агенция издаде решение за освобождаване от данъчни задължения, освобождаването се прилага както в Гьотеборг, така и в Стокхолм. Освобождаването от данък се прилага независимо от това дали лицето с увреждания пътува в превозното средство или не.

¹⁴² <https://lagen.nu/2012:210>

¹⁴³ <https://lagen.nu/2012:211>

Забрана за използване на превозно средство

В § 18a от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията ¹⁴⁴ е предвидено, че облагаемо превозно средство не може да се използва, ако данъкът за задръстване или допълнителната такса не са платени в нормативно определените срокове. Забраната за използване влиза в сила обаче само когато:

- (1) неплатеният данък за задръстване и допълнителна такса възлизат на повече от 5000 SEK, и
- (2) са изминали най-малко шест месеца от деня, в който най-късно е трябвало да бъде внесена сумата, надвишаваща 5 000 SEK.

В общия дълг не се включват:

- данък или такса, която предишен собственик на превозно средство е длъжен да плати и за която е издадено решение след смяната на собствеността
- данък или такса, за които се прилага отлагане на плащането, или
- данък, който посредникът за плащане на EETS е длъжен да плати съгласно § 17 от Закона (2013:1164) относно електронните системи за пътно таксуване.

Забраната за използване на превозното средство важи до изплащане на целия дълг, довел до забраната, като при наличието на обективни причини, Шведската данъчна агенция трябва да разреши използването на определен автомобил въпреки забранителните разпоредби.

В Закона е предвидено, че при шофиране на превозното средство в нарушение на забраната по § 18a от Закона, регистрационните номера на превозното средство се премахват.

Обжалване

Решенията, подлежащи на обжалване, компетентният съд, пред когото да бъдат обжалвани, както и реда и условията за обжалване са регламентирани в § 19 - § 21 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, като в § 22 изрично е записано, че искане за преразглеждане или обжалване на решение съгласно закона не засяга задължението за плащане на данъка или таксата, за които се отнася преразглеждането или обжалването.

¹⁴⁴ <https://lagen.nu/2004:629#L>

Принудително изпълнение

Принудителното изпълнение е регламентирано в §23 от Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията, съгласно който ако данък или такса не е платен/а навреме, същият трябва да бъде предаден за събиране. Разпоредбите относно събирането се намират в Закона (1993:891) относно събирането на държавни вземания и др.¹⁴⁵ В случай на събиране, принудителното изпълнение може да се осъществи в съответствие с Utsökningsbalk (1981:774)¹⁴⁶. В Закона е записано, че Правителството може да издаде разпоредби, според които не е необходимо да се иска събиране на малка сума.

Правомощия на Шведската данъчна агенция и Шведската транспортна агенция

Шведската данъчна агенция¹⁴⁷ преразглежда решението за данъка върху задръстванията и допълнителната такса. Данъчната агенция също така обработва заявления за отлагане и освобождаване от забрани за ползване на превозно средство, както и заявления за освобождаване от задължение за данък върху задръстванията с прикрепено разрешително за паркиране за хора с увреждания.

Шведската транспортна агенция¹⁴⁸ взема решенията относно данъка върху задръстванията и допълнителната такса и отговаря за начисляването и възстановяването на данъци и такси. Освен това, Шведската транспортна агенция отговаря за баланса на неплатените задължения.

Правомощия на Шведската данъчна агенция и Шведската транспортна агенция по отношение на данъка върху задръстванията са регламентирани също в Наредба (2004:987) относно данъка върху задръстванията (Förordning (2004:987) om trängselskatt¹⁴⁹).

¹⁴⁵ <https://lagen.nu/1993:891>

¹⁴⁶ <https://lagen.nu/1981:774#K1>

¹⁴⁷ <https://www4.skatteverket.se/>

¹⁴⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/>

¹⁴⁹ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/321693.html?date=2023-01-01>

2. Данък върху задръстванията в Стокхолм.

Стокхолм, столицата на Швеция, се намира в южната част на страната и се простира върху повече от дузина острова и полуострови.



Обхватът на зоната за начисляване на данък върху задръстванията е съобразен с топографията на града, данните за възникване на задръствания, както и с потенциалните възможности за възникване на задръствания в бъдеще.

Системата за „таксуване“ на задръстванията е проектирана по уникален начин, за да отговори на специфичните нужди на града и да насърчи хората да използват по-устойчиви и ефективни методи за транспорт.

Начисляване на данък за задръстване

В община Стокхолм, данъкът за задръстване се начислява през делничните дни с изключение на събота, през посочените часове (06.00 и 18.29) и с показаните на фиг. 1 и 2 по-долу суми. Сумите варират в зависимост от това кога превозното средство преминава през пунктовете за събиране на данък за задръстване, а също така, в зависимост от това дали преминаването се извършва във висок или в слаб сезон. За висок сезон се определя периодът от 1 март до деня преди Енъовден и от 15 август до 30 ноември, а слабият сезон е през останалото време. Причината, поради която се начислява различен размер на данъка върху задръстванията през високия и слабия сезон е, че нивото на задръстванията е променливо през цялата година. През късната пролет, лятото и есента трафикът и задръстванията по пътната мрежа обикновено са

по-високи отколкото през зимните месеци, а освен това са повече пътуващите групи по това време на годината, което води до необходимост от споделяне на пътното пространство, респ. води до увеличаване на трафика. Риксдагът е този, който взема решение относно данъка върху задръстванията.

Считано от 1 януари 2020 г., размерът на данъка е съобразно посоченият на фиг. 1 и 2 по-долу.

Вътрешността на Стокхолм

Часови диапазон	Данъчна сума/крона	Данъчна сума/крона
	Слаб сезон	Висок сезон
06:00 - 06:29 часа	15 SEK	15 SEK
06:30 - 06:59 часа	25 SEK	30 SEK
07:00 - 08:29 часа	35 SEK	45 SEK
08:30 - 08:59 часа	25 SEK	30 SEK
09:00 - 09:29 часа	15 SEK	20 SEK
09:30 - 14:59 часа	11 SEK	11 SEK
15:00 - 15:29 часа	15 SEK	20 SEK
15:30 - 15:59 часа	25 SEK	30 SEK
16:00 - 17:29 часа	35 SEK	45 SEK
17:30 - 17:59 часа	25 SEK	30 SEK
18:00 - 18:29 часа	15 SEK	20 SEK

Фиг. 1

Essingeleden

Часови диапазон	Данъчна сума/крона	Данъчна сума/крона
	Слаб сезон	Висок сезон
06:00 - 06:29 часа	15 SEK	15 SEK
06:30 - 06:59 часа	22 SEK	27 SEK
07:00 - 08:29 часа	30 SEK	40 SEK
08:30 - 08:59 часа	22 SEK	27 SEK
09:00 - 09:29 часа	15 SEK	20 SEK
09:30 - 14:59 часа	11 SEK	11 SEK
15:00 - 15:29 часа	15 SEK	20 SEK
15:30 - 15:59 часа	22 SEK	27 SEK
16:00 - 17:29 часа	30 SEK	40 SEK
17:30 - 17:59 часа	22 SEK	27 SEK
18:00 - 18:29 часа	15 SEK	20 SEK

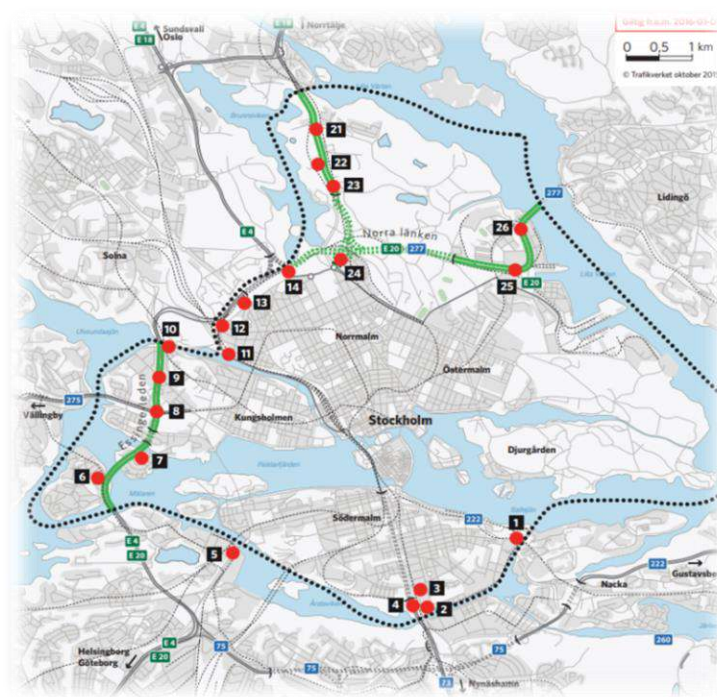
Фиг. 2

Дни, в които не се начислява данък за задръстване

Съгласно Приложение 1 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията¹⁵⁰, в деня преди официален празник, освен ако не е посочено друго, не се начислява данък за задръстване. В деня преди първи май и в деня преди Националния празник, данък се начислява, ако се пада в делничен ден, различен от събота. През месец юли данък за задръстване се начислява само през първите пет работни дни с изключение на събота. Когато се броят първите пет делнични дни на юли, съботата не се брои. Ако 1 юли се пада в петък, първите пет работни дни следователно са петък, понеделник, вторник, сряда и четвъртък. Причината, поради която данъкът върху задръстванията не се събира през месец юли е, че тогава има повече шофьори в Стокхолм, които никога или рядко шофират в облагаемата зона. Освен това, по този начин се предоставя възможност за поддръжка на системата.

Пунктове за начисляване на данък за задръстване и отчитане на времето за преминаване.

Посочените на фиг. 1 и 2 по-горе суми се начисляват за превозно средство, което преминава през пунктовете за начисляване на данък за задръстване (превозни средства, влизащи и излизащи от централната част на Стокхолм и по Essingeleden), отбелязани на фиг. 3 по-долу, и което подлежи на данък за задръстване.

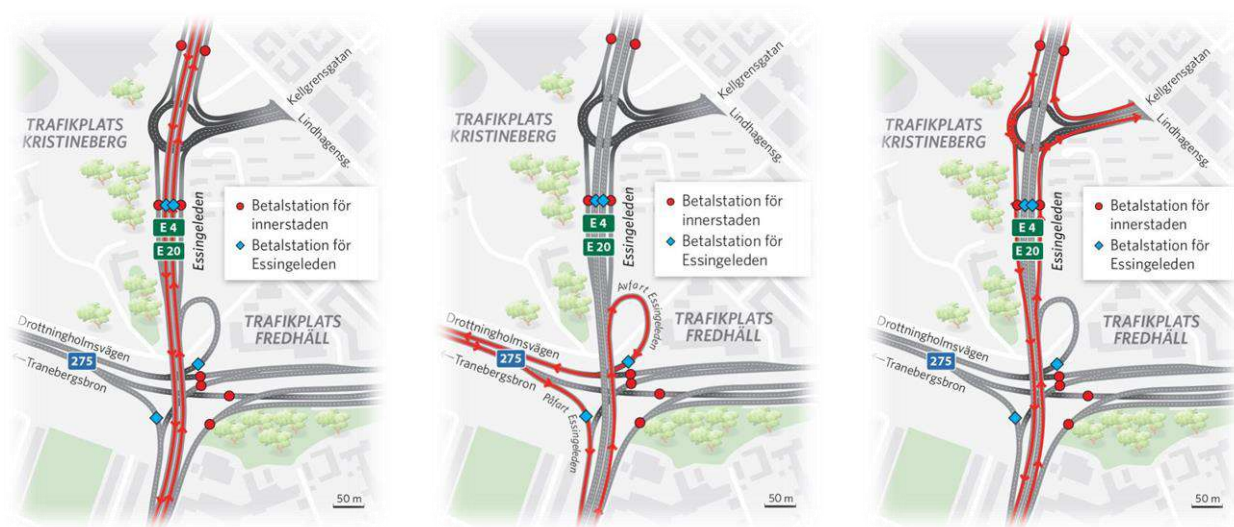


Фиг. 3

¹⁵⁰ <https://lagen.nu/2004:629#L>

Изображението на фиг. 3 по-горе показва пунктовете за събиране на данък за задръстване в Стокхолм, като преминаванията през тях се регистрират автоматично за времето (дните и часовете), когато се начислява данъкът за задръствания. Подробна информация за пунктовете за плащане е публикувана на електронната страница на Шведката транспортна агенция¹⁵¹.

По отношение начисляването на данък за задръстване по Essingeleden, на електронната страница на Шведката транспортна агенция¹⁵² е публикувана подробна информация относно това кога и при кои преминавания се начислява данък за задръствания.



Съгласно Приложение 1 към Закона, по отношение на картата, наречена Essingeleden, това не се отнася за пътувания от и до Drottningholmsvägen източно от Essingeleden или до и от Lindhagensgatan.

Времето на преминаване се определя от започналите час и минута. Часът и началната минута са тези, които определят какво да се отчита като време, когато превозното е преминало през пункта за събиране на данък.

Общият данък за календарен ден и превозно средство може да бъде максимум 105 SEK (шведски крони) през слабия сезон и 135 SEK (шведски крони) през високия сезон, като същият е определен в Приложение 1 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията¹⁵³. Общото събиране на данъци се отнася за община Стокхолм, т.е. както вътрешността на Стокхолм, така и Essingeleden.

¹⁵¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-stockholm/Betalstationerna/Betalstationernas-placering1/>

¹⁵² <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-stockholm/vagbeskrivningar/>

¹⁵³ <https://lagen.nu/2004:629#L>

Както вече бе споменато по-горе, на 1 януари 2016 г. данъкът за задръстванията е повишен за първи път, като същевременно е въведен и за преминаване през Essingeleden (E4/E20)¹⁵⁴. Считано от 1 януари 2020 г. е увеличен отново, като в допълнение, начисляваните суми са в зависимост от това дали се преминава през високия или слабия сезон. Развитие в размера на данъка върху задръстванията, считано от датата на въвеждането му до настоящия момент, е показано в таблицата по-долу:

Времени интервал	От 1 януари 2020 г				1 януари 2016 г. – 31 декември 2019 г		1 юли 2007 г. – 31 декември 2015 г
	Пиковия сезон		Нисък сезон				
	Вътрешният град	Essingeleden	Вътрешният град	Essingeleden	Вътрешният град	Essingeleden	Вътрешният град
00:00–05:59	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони
06:00–06:29	15 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони
06:30–06:59	30 датски крони	27 датски крони	25 датски крони	22 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	10 датски крони
07:00–07:29	45 датски крони	40 датски крони	35 датски крони	30 датски крони	25 датски крони	22 датски крони	15 датски крони
07:30–08:29	45 датски крони	40 датски крони	35 датски крони	30 датски крони	35 датски крони	30 датски крони	20 датски крони
08:30–08:59	30 датски крони	27 датски крони	25 датски крони	22 датски крони	25 датски крони	22 датски крони	15 датски крони
09:00–09:29	20 датски крони	20 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	10 датски крони
09:30–14:59	11 датски крони	11 датски крони	11 датски крони	11 датски крони	11 датски крони	11 датски крони	10 датски крони
15:00–15:29	20 датски крони	20 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	10 датски крони
15:30–15:59	30 датски крони	27 датски крони	25 датски крони	22 датски крони	25 датски крони	22 датски крони	15 датски крони
16:00–17:29	45 датски крони	40 датски крони	35 датски крони	30 датски крони	35 датски крони	30 датски крони	20 датски крони
17:30–17:59	30 датски крони	27 датски крони	25 датски крони	22 датски крони	25 датски крони	22 датски крони	15 датски крони
18:00–18:29	20 датски крони	20 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	15 датски крони	10 датски крони
18:30–23:59	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони	0 датски крони

*Високият сезон е периодът 1 март – деня преди Енъовден и 15 август – 30 ноември.

*Слаб сезон е периодът Енъовден – 14 август и 1 декември – 29 февруари.

¹⁵⁴ <http://rkrattsdb.gov.se/SFSdoc/14/140248.PDF>

Ефекти от въвеждането на данъка върху задръстванията

Според доклада „Данък задръствания в Стокхолм 2015+“¹⁵⁵, послужил като основа за законодателни изменения, данъкът върху задръстванията е единствената мярка, която е допринесла най-много за увеличаване на достъпността и намаляване на тежестта върху околната среда от трафика в Стокхолм през последните години. Извършените измервания показват, че данъкът върху задръстванията продължава да осигурява значително намаляване на обема на автомобилния трафик, по-къси опашки и намалени емисии на въглероден диоксид и замърсяване на въздуха. Тези данни са отчетени въпреки постоянно нарастващото население в региона.

Както в Лондон, така и в Стокхолм, една от основните причини за постигане на ефективност от въвеждането на система за таксуване на задръстванията, е подходът към моделиране на зоната и промени спрямо данните от извършения мониторинг и спецификата на трафика. Друга основна причина за ефективното прилагане на този тип мярка, е създаването на алтернативни възможности за плащане, както и прилагането на ефективни мерки спрямо нарушаващите правилата, т.е. нередовните платци. И в двете системи е предвидена правна възможност за начисляване на допълнителна такса тогава, когато плащането не е извършено в срок. Това от своя страна стимулира водачите да бъдат бдителни и да извършват плащанията си навреме.

Статистика относно преминаванията през пунктовете за плащане и данъка върху задръстванията в Стокхолм е достъпна на електронната страница на Шведската транспортна агенция¹⁵⁶.

Технически средства за осъществяване на контрол

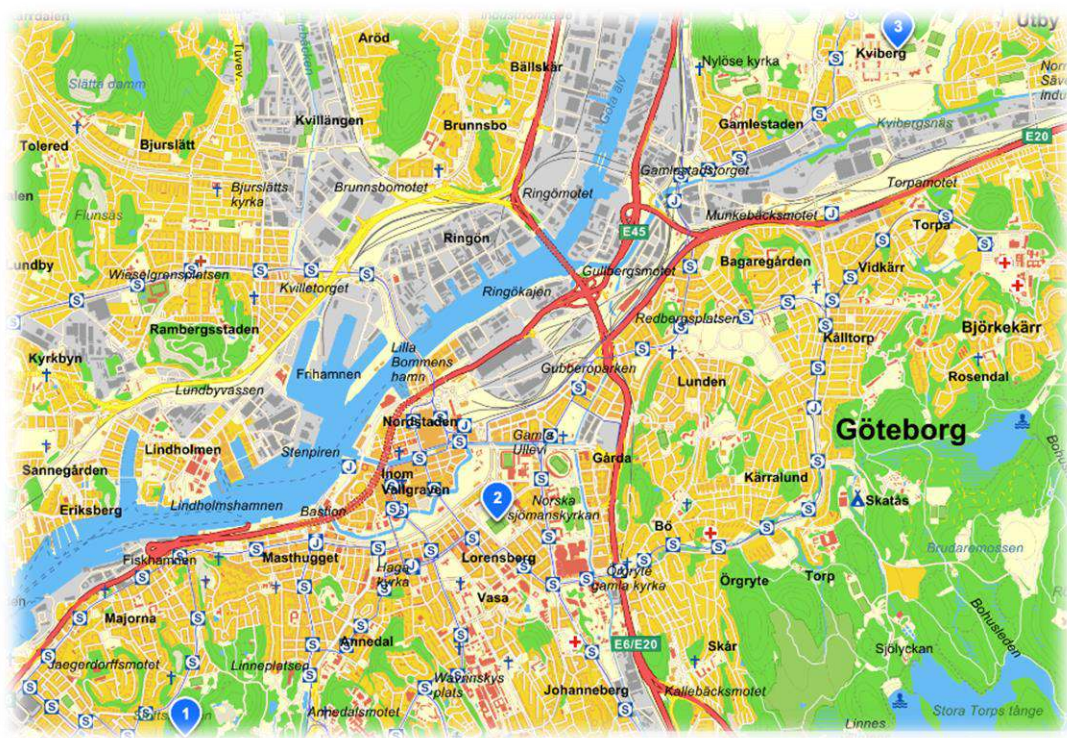
Шведската транспортна агенция, чрез автоматизирана обработка, взема решение за данък върху задръстванията и допълнителна такса и събира данък и такса от името на Шведската данъчна агенция, освен ако не е предвидено друго в Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията. Технологиата, използвана за данъка върху задръстванията е регистрация на регистрационен номер (видеорегистрация), което означава, че регистрационните номера на превозните средства, преминаващи през пункта за плащане се заснемат с помощта на видео технология и че изображението се съхранява.

¹⁵⁵ <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=106597>

¹⁵⁶ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/trangselkatt11/stockholm/>

3. Данък върху задръстванията в Гьотеборг

Гьотеборг е вторият по големина град и се намира на западния бряг на Швеция. Това е и вторият град в Швеция, където е въведен данък върху задръстванията.



Риксдагът се съгласява с въвеждането на данък върху задръстванията в централните части на Гьотеборг от 1 януари 2013 г.¹⁵⁷, като целта е да се подобри достъпността и околната среда в Гьотеборг, а също така да се допринесе за финансиране на инвестиции в обществен транспорт, железопътни линии и пътища, включително Västlänken и нова речна връзка.

Подобно на Стокхолм, преминаващите през централните части на града превозни средства също се облагат с данък, като облагането следва същия принцип като този в Стокхолм. Основната разлика между двете системи на таксуване е правилото за многократно преминаване, действащо в Гьотеборг, което означава, че едно превозно средство може да премине през няколко пункта за плащане в рамките на един час, но се облага само за едно преминаване – това, което е с най-висока стойност. Друга съществена разлика е, че преминаването през централните части на Гьотеборг се облага с един и същи размер на данъка целогодишно, а не както в Стокхолм - на висок и нисък сезон. Третата съществена разлика се състои в по-големия

¹⁵⁷ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/inforande-av-trangselskatt-i-goteborg_GX01SkU39

брой дни, в които не се начислява данък върху задръстванията в Гьотеборг, както и в по-малкия размер на данъка в сравнение с налагания в Стокхолм. Правната рамка е една и съща, като посочените по-горе разлики са подробно разписани в Приложение 1 и 2 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията¹⁵⁸.

Размер на данъка върху задръстванията и дни, в които не се начислява

В община Гьотеборг, данъкът върху задръстванията се начислява през делничните дни с изключение на събота, през посочените часове (06.00 и 18.29) и с показаните на фиг. 1 по-долу суми. Размерът на данъка за преминаване варира между 9, 16 и 22 SEK в зависимост от това кога превозното средство преминава през пунктовете за плащане.

Размер на данъка за преминаване		Фиг.1
Часови диапазон	Корони	
06:00 – 06:29	9 SEK	
06:30 – 06:59	16 SEK	
07:00 – 07:59	22 SEK	
08:00 – 08:29	16 SEK	
08:30 – 14:59	9 SEK	
15:00 – 15:29	16 SEK	
15:30 – 16:59	22 SEK	
17:00 – 17:59	16 SEK	
18:00 – 18:29	9 SEK	

В деня преди официален празник не се начислява данък върху задръстванията.

През месец юли също не се начислява данък върху задръстванията. Причината е, че тогава има повече шофьори в зоната за „таксуване“, които никога или рядко шофират в рамките на облагаемата с данък зона. Освен това, по този начин се дава възможност за осъществяване на поддръжка на системата.

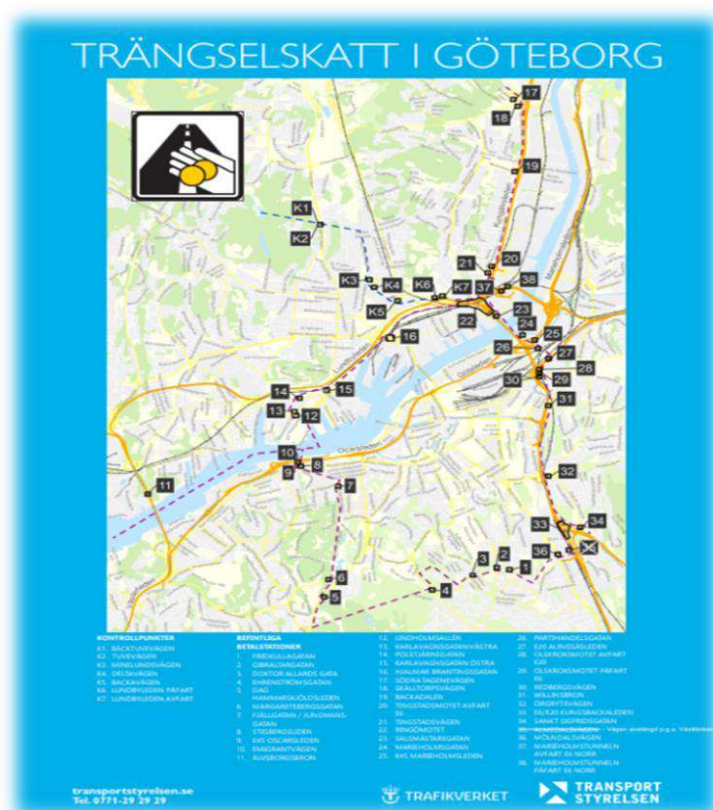
Общият данък за един ден може да възлиза на максимум 60 SEK на превозно средство.

¹⁵⁸ <https://lagen.nu/2004:629#L>

Пунктове за начисляване на данък за задръстване и отчитане на времето за преминаване.

Посочените на фиг. 1 по-горе суми се начисляват за превозно средство, което преминава през пунктовете за начисляване на данък за задръстване, отбелязани на фиг. 2 по-долу, и което подлежи на данък за задръстване.

В Гьотеборг има задръствания в части от центъра на Гьотеборг, но преди всичко по главните пътища за движение към, от и около града. Ето защо има пунктове и по главните пътища. Пунктовете за плащане са разположени предимно така, че да противодействат на задръстванията възможно най-ефективно сега и в бъдеще.



Фиг. 2

Подробна информация относно пунктовете за начисляване на данък върху задръстванията може да бъде намерена на електронната страница на Шведската транспортна агенция¹⁵⁹¹⁶⁰.

За превозно средство, което преминава през пунктовете за плащане на изминат участък и подлежи на данък върху задръстванията, данъкът трябва да се събира съобразно регламентираното в Приложение 2 към Закон (2004:629) относно данъка

¹⁵⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Betalstationerna/Betalstationernas-placering/>

¹⁶⁰ <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/trangselskatt/kartor-goteborg/oversiktsskarta-gbg-20210127.pdf>

върху задръстванията. През времето, когато се налага данък върху задръстванията, превозните средства се регистрират автоматично в пунктовете за плащане на изминат участък. Времето на преминаване се определя от започнатите час и минута. Часът и началната минута са тези, които определят какво да се отчита като време, когато превозното средство е преминало през пункта за плащане.

Правило за многократно преминаване

Съгласно т. 3 от Приложение 2 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията ¹⁶¹, данък не се начислява в съответствие с § 2 от Закона, за допълнителни преминавания на пунктове за таксуване, които се извършват в рамките на 60 минути след преминаване, за което е възникнало данъчно задължение съгласно § 9 изречение второ, и трябва да се плати данък за задръстване. Размерът на данъка, който трябва да бъде начислен за преминаването, за което е възникнало данъчно задължение и трябва да бъде платен данък за задръстване, е най-високият размер, който се прилага за индивидуално преминаване, извършено през този период.

Описаното по-горе е т.нар. „правило за многократно преминаване“, което е една от съществените разлики между Стокхолмската и Гьотеборгската системи за облагане с данък върху задръстванията.

Правилото за многократно преминаване означава, че пътуване с превозно средство, което включва няколко облагаеми преминавания в рамките на 60 минути, се облага само веднъж. В случай, че превозно средство премине през допълнителни пунктове за плащане в рамките на 60-минутния период, данък за задръстване се начислява само за първото преминаване. В този случай, размерът на данъка, който трябва да бъде начислен, е най-високата сума, приложима за едно преминаване през този 60-минутен период.

Шведската транспортна агенция е изчислила, че приблизително една трета от общия брой пътувания в рамките на облагаемата зона са такива, които нямат нито начална, нито крайна дестинация в зоната на данъка върху задръстванията, т.е. така наречените „транзитни пътувания“. Правилото за многократно преминаване е въведено, тъй като законодателят е целял да избегне облагането на тези транзитни пътувания два или повече пъти (предложение 2010/11:133, стр. 9 f.). Например, облагаемо превозно средство преминава през първия пункт за плащане на данък върху

¹⁶¹ <https://lagen.nu/2004:629#L>

задръстванията в 06.45 часа. След това преминава през още три пункта за плащания, като последното преминаване е в 07.40 часа. В този случай, превозното средство подлежи на данък за задръстване само за преминаването, което се е състояло при 06.45, но сумата за плащане е 22 SEK, а не 16 SEK, т.е. най-високата сума за едно преминаване през 60-минутния период.

Освобождаване от данък върху задръстванията в района на Бачка

Съществува изключение от данъка върху задръстванията за района на Бачка в Гьотеборг с цел облагане само на трафика. Изключението е въведено от 1 май 2018 г., като концепцията е да се облага с данък само преминаващият трафик в района на Бачка. Основното правило е, че пунктовете за плащане на данък върху задръстванията с номера 17–21 са освободени от данък, но преминаващият трафик се облага. Само тези, които преминават контролно-пропускателен пункт преди или след някой от тези пунктовете за плащане в рамките на 30 минути, се облагат с данък¹⁶².



Съгласно т. 5 от Приложение 2 към Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията¹⁶³, при преминаване през един от пунктовете за плащане на данък върху задръстванията на Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet, изход E6 или Tingstadsvägen, данъчно задължение съгласно § 9, изречение второ от Закона възниква само ако преминаването на една от контролните

¹⁶² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/undantag-fran-trangselskatt-i-backa/>

¹⁶³ <https://lagen.nu/2004:629#L>

точки съгласно т. 6 от Приложението е извършено в рамките на 30 минути преди или след преминаване на пункта за плащане.

Данък върху задръстванията в тунел Мариехолм

Тунелът Marieholm също е част от системата на данък върху задръстванията в Гьотеборг от 16 декември 2020 г. Това е нова транспортна връзка между северния и южния Гьотеборг, която минава под река Göta.



Следователно, считано от 16 декември 2020 г., когато тунелът е отворен за движение, на превозните средства преминаващи през тунела и подлежащи на облагане, се начислява данък върху задръстванията, в размер идентичен с този в останалата част на Гьотеборг, в зависимост от времето на преминаване.

Развитие на данъка върху задръстванията, считано от датата на въвеждането му, е показано на фиг. 3 по-долу.

Часови диапазон	Сума 2015-...	Суми (2013-2014 г.)
06:00 – 06:29 часа	9 SEK	8 SEK
06:30 – 06:59 часа	16 SEK	13 SEK
07:00 – 07:59 часа	22 SEK	18 SEK
08:00 – 08:29 часа	16 SEK	13 SEK
08:30 – 14:59 часа	9 SEK	8 SEK
15:00 – 15:29 часа	16 SEK	13 SEK
15:30 – 16:59 часа	22 SEK	18 SEK
17:00 – 17:59 часа	16 SEK	13 SEK
18:00 – 18:29 часа	9 SEK	8 SEK
18:30 – 05:59 часа	0 SEK	0 SEK

Фиг. 3

Ефекти от въвеждането на данъка върху задръстванията в Гьотеборг

Данъкът върху задръстванията в Гьотеборг е включен в пакета за Западна Швеция като начин за забавяне на отрицателните ефекти от увеличения автомобилен трафик в центъра на Гьотеборг и за намаляване на задръстванията. Данъкът върху задръстванията също е важна предпоставка за финансиране на инвестициите в пакета.

В допълнение към горното, предмет на изследване през 2014 г. са били алтернативните възможности за еквивалентни ефекти върху задръстванията, околната среда, пространството, трафика и здравето в случай на премахване на данъка върху задръстванията в Гьотеборг¹⁶⁴, тъй като същият е въведен без одобрението на преобладаващата част от допитаните граждани. Заключениета от проведеното изследване са, че данъкът върху задръстванията е ефективна мярка за увеличаване на достъпността и намаляване на несигурността във времето за пътуване, както и че никоя друга отделна мярка няма еквивалентен ефект. Посочено е, че чрез комбинация от мерки може да се постигне приблизително намаляване на трафика, но такава комбинация не води до същия ефект върху задръстванията, а отделно изисква мащабни инвестиции за продължителен период от време.

Статистика относно преминаванията през пунктовете за плащане и данъка върху задръстванията в Гьотеборг е достъпна на електронната страница на Шведската транспортна агенция¹⁶⁵.

4. Екологични зони в Швеция

Правната уредба относно екологичните зони в Швеция се съдържа в Наредба за движение по пътищата (1998:1276) ¹⁶⁶¹⁶⁷ . Съгласно нормативната уредба, екологичните зони са разпределени в три класа, като най-високи са изискванията в Екологична зона от клас 3. Екологичните зони се наричат „Miljözon“ и функционират 24 часа, 365 дни в годината.



¹⁶⁴ <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/52448ee5-2ab9-4cd6-bcde-1e6b83b95c0a/Utbredning+Alternativa+f%C3%B6rslag+f%C3%B6r+likv%C3%A4rdiga+effekter+vid+ett+borttagande+av+tr%C3%A4ngselskatten.pdf?MOD=AJPERES>

¹⁶⁵ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/trangskatt11/goteborg/>

¹⁶⁶ <https://lagen.nu/1998:1276#K10>

¹⁶⁷ От 2020 г. общините имат възможност да въведат три различни вида екологични зони.

Екологична зона клас 1. Основното правило е, че тежкотоварен камион или тежкотоварен автобус може да се движи в екологична зона клас 1 само ако първата регистрация, независимо от страната на първата регистрация, е извършена през последните шест години, без да се брои текущата година. Изключения от това основно правило са предвидени в горесцитираната Наредба и се отнасят за:

- превозни средства, които отговарят на изисквания за емисии по-високи от Euro II, от 1 септември 2013 г. по-високи от Euro III, могат да се движат в екологична зона клас 1 в продължение на осем години, без да се брои годината на регистрация;

- превозни средства, които отговарят на изискванията за емисии съгласно Евро VI, могат да се движат в екологична зона клас 1.

Екологична зона клас 1 за тежкотоварни превозни средства днес съществува в Stockholm, Göteborg, Malmö, Mölndal, Uppsala, Helsingborg, Lund, Umeå.

Екологична зона клас 2. Екологична зона клас 2 включва леки автомобили, леки автобуси и лекотоварни камиони. За да им бъде разрешено да се движат в екологична зона клас 2, превозните средства, както с двигатели с искрово запалване (напр. бензинови двигатели), така и с двигатели със запалване чрез компресия (дизелови двигатели) трябва да отговарят на Евро V или Евро VI. От 1 юли 2022 г. изискванията към автомобилите с двигатели с компресионно запалване са завишени и тези превозни средства трябва да отговарят на Евро VI.

Екологична зона клас 3. В екологична зона клас 3 са поставени най-високите изисквания. Само електрически превозни средства, превозни средства с горивни клетки и превозни средства на газ могат да се движат там, леки и тежкотоварни превозни средства с допълнението, че изискванията за емисии Евро VI се прилагат за превозните средства на газ. В случай на тежкотоварни превозни средства, плъгин хибридите също могат да се движат, ако превозното средство отговаря на изискванията за емисии за Евро VI.

Удостоверяване

По отношение на всички зони е предвидено нормативно изискване за представяне на удостоверителни документи в случай, че информацията не фигурира в пътния регистър или превозното средство подлежи на изключения.

Исключения

В Наредбата, касаеща екологичните зони се съдържат разпоредби, предвиждащи изключения за определени превозни средства, използвани за определени специфични услуги и цели. Например превозни средства, използвани във връзка с туристически услуги, превозни средства, чийто водач или пътник притежава разрешение за паркиране за хора с увреждания, и превозни средства, които са адаптирани или придобити за автомобилна помощ, са освободени.

4.1. Екологични зони в Стокхолм

Към настоящия момент в Стокхолм функционират две екологични зони, като в процес на проучване е въвеждане на екологична зона от клас 3.

Стокхолмската екологична зона от клас 1 за тежкотоварни превозни средства е въведена през 1996 г., преди въвеждането на данъка върху задръстванията, и обхваща по-голямата част от вътрешността на Стокхолм, както е показано на фиг. 4 по-долу.



Фиг. 4

В червено е отбелязана външната граница на екологичната зона, а в зелено са отбелязани освободените пътни артерии¹⁶⁸¹⁶⁹. Размерът на глобата при движение в екологичната зона с превозно средство, което не отговаря на изискванията на нормативната уредба за емисии, е 1000 SEK, а отделно, превозното средство може да бъде изтеглено извън екологичната зона.

¹⁶⁸ https://tillstand.stockholm/globalassets/foretag-och-organisationer/tillstand-och-regler/tillstand-regler-och-tillsyn/transporter/miljozon--krav-pa-tunga-fordon/karta_miljozon1_20210101.pdf

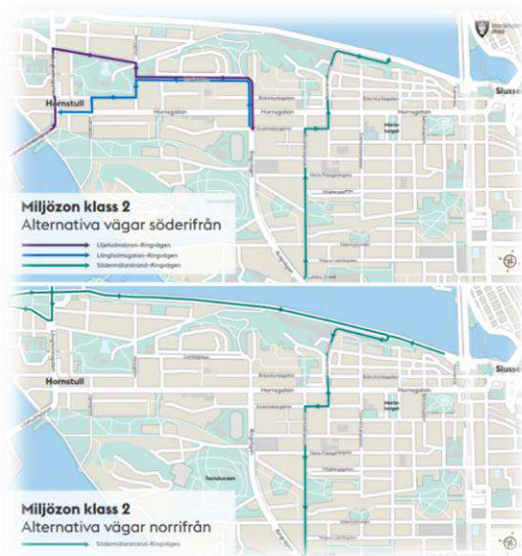
¹⁶⁹ <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/transporter/miljozon--krav-pa-tunga-fordon/>

Стокхолмската екологична зона от клас 2¹⁷⁰, която налага изисквания спрямо по-стари леки автомобили, леки автобуси и лекотоварни камиони, е въведена на Hornsgatan на 15 януари 2020 г., за да подобри качеството на въздуха на Hornsgatan и близките улици¹⁷¹. Считано от 1 юли 2022 г., изискванията спрямо екологичната категория на превозните средства са завишени и дизеловите леки автомобили, леки автобуси и лекотоварните автомобили трябва да отговарят на изискванията за Евро VI. Допускайки само определени видове превозни средства на пътния участък, нивата на азотен диоксид във въздуха се намаляват.



Фиг. 5

Алтернативните маршрути са показани на фиг. 6 по-долу.



Фиг. 6

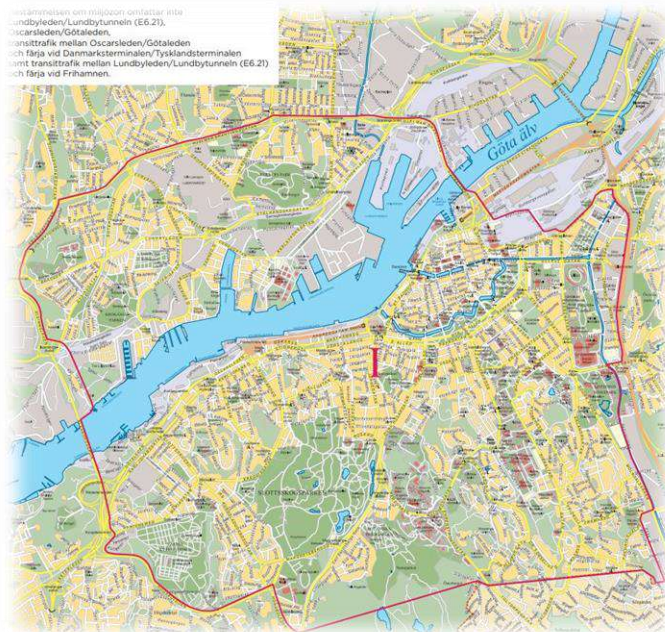
Размерът на глобата при движение в екологичната зона с превозно средство, което не отговаря на изискванията на нормативната уредба за емисии, е 1000 SEK, а отделно, превозното средство може да бъде изтеглено извън екологичната зона.

¹⁷⁰ <https://trafik.stockholm/trafiksakerhet-trafikregler/miljozoner/miljozon-hornsgatan/>

¹⁷¹ <https://trafik.stockholm/siteassets/trafik-gator-och-torg/trafiksakerhet-och-trafikregler/miljozoner/miljozon-pa-hornsgatan/miljozon-hornsgatan-karta.pdf>

4.2. Екологична зона в Гьотеборг

В Гьотеборг, както в повечето големи градове съществува проблем с лошото качество на въздуха, поради което е въведена екологична зона от клас 1 за тежкотоварни камиони и автобуси. Зоната е въведена през 1996 г., а през април 2007 г., екологичната зона е разширена. Към днешна дата, границите на зоната са както е показано на фиг. 7 по-долу.



Фиг. 7

Правилата, регламентиращи движението в екологичните зони са приложими за всички градове в Швеция, в т.ч. и за Гьотеборг. Ограниченията за екологичната зона от клас 1 са идентични с тези в Стокхолм, като при нарушаване на правилата размерът на санкцията е един и същ – 1000 SEK.

5. Заключение

В Швеция се прилагат редица мерки и контролни инструменти за опазване на околната среда и понижаване на нивата на замърсяване на въздуха, като в настоящия доклад са разгледани въведения данък върху задръстванията и екологичните зони в Стокхолм и Гьотеборг. Данните показват, че въпреки увеличаващият се трафик в изследваните градове, въздухът е значително по-чист.

IV. Сравнителен анализ между Лондонската такса задръстване и Стокхолмския данък върху задръстванията.

ЛОНДОН	СТОКХОЛМ
ТАКСА ЗАДРЪСТВАНЕ	ДАНЪК ЗАДРЪСТВАНЕ
Обхват на зоната	Обхват на зоната
Централната част на града	Вътрешността на града, като обхватът на зоната е съобразен с топографията на града, данните за възникване на задръствания, както и с потенциалните възможности за възникване на задръствания в бъдеще.
Работно време	Работно време
- от 7:00 до 18:00 в делнични дни - от 12:00 до 18:00 събота, неделя и официални празници. Между официалните празници Коледа и Нова година (включително) такса не се заплаща.	- от 06:00 до 18:29 часа през делничните дни с изключение на събота; - в деня преди официален празник, освен ако не е посочено друго в Закона, не се начислява данък; - в деня преди първи май и в деня преди Националния празник, данък се начислява, ако се пада в делничен ден, различен от събота; - през месец юли данък за задръстване се начислява само през първите пет работни дни с изключение на събота.
Плащане на такса	Плащане на данък
- дневна такса, без значение от броя на преминаванията (влизане и излизане от зоната); - размерът на таксата е фиксиран и същият не се влияе от фактори, различни от предвидени отстъпки и освобождаване; - може да се плати предварително, на същия ден или до полунощ на третия ден от преминаването; - може да се плаща за деня на таксуване или за период от последователни дни за таксуване; - плаща се за конкретно превозно средство, което се идентифицира с регистрационен номер; - има няколко алтернативни начини за плащане, включително през мобилно приложение; - реализирана е възможност за онлайн проверка по регистрационен номер;	- данък, който се начислява за всяко преминаване през пункта за плащане, като е регламентиран таван на размера на данъка, който може да бъде начислен за ден. Времето на преминаване се определя от започналите час и минута. - размерът на данъка е променлив в зависимост от часа на преминаване през пункта за плащане, както и от това дали се преминава през висок или нисък сезон; - не може да се плати предварително, тъй като плащането на данъка е обусловено от издаване на данъчно решение за съответния календарен месец и електронна фактура; - плащането се извършва въз основа на данъчно решение, взето на база облагаемите преминавания и времето на преминаване; - плаща се за конкретно превозно средство, за което в възникнало данъчно задължение; - има няколко алтернативни начини за плащане, без мобилно приложение; - реализирана е възможност за електронна проверка както за издадени данъчни решения, така и за предварителните дневни суми;

▪ предвидена е възможност за възстановяване на предварително платена такса, с изключение на дневна такса и такса за минал период, или за промяна на лиценза, както по отношение на датата, така и по отношение на превозното средство.	▪ предвидена е правна възможност за пълно или частично освобождаване от данък или допълнителна такса, както и за възстановяване на наложени данък или допълнителна такса, при наличието на обективни причини за това (когато собственикът на превозното средство е станал отговорен за плащане, без сам да е причината за това и без да може да го предотврати, напр. откраднат автомобил).
Наказателна такса за неплатена в срок дневна такса	Допълнителна такса за неплатен в срок данък
▪ при неплатена дневна такса до полунощ на третия ден, се издава известие за наказателна такса; ▪ размерът на наказателната такса е 12 пъти по-голям от този на дневната такса, като се има предвид, че дневната такса е £15.00, а наказателната е £180.00; ▪ наказателна такса се дължи за всеки ден на таксуване; ▪ може или да се плати или да се обжалва; ▪ период на плащане 28 дни; ▪ 50% отстъпка при плащане до 14 дни; ▪ при неплатена наказателна такса е предвидено заплащането на увеличена наказателна такса; ▪ при неплатена увеличена такса е предвидено издаването на заповед и принудително събиране на вземането.	▪ при неплатен данък до последния ден на втория календарен месец, следващ месеца, за който се отнася данъчното решение, на данъкоплатеца се налага специална такса (допълнителна такса); ▪ допълнителната такса е в размер на 500 SEK, като се има предвид, че общият данък за календарен ден и превозно средство не може да превишава 105 SEK през слабия сезон и 135 SEK през високия сезон; ▪ допълнителна такса може да бъде наложена на данъкоплатец не повече от веднъж за превозно средство и календарен месец; ▪ обжалването не спира изпълнението; ▪ допълнителната такса и неплатения данък трябва да бъдат платени не по-късно от 30 дни след датата на решението за допълнителна такса; ▪ не е предвидена отстъпка; ▪ не е предвидено подобно увеличение; ▪ при неплащане на данъка и допълнителната такса се преминава към принудително изпълнение.
Допълнителни санкции при неплатени наказателни такси	Допълнителни санкции при неплатен данък и допълнителна такса
▪ при 3 неплатени наказателни такси за съответно превозно средство, на същото може да бъде поставено устройство за блокиране. Превозното средство се освобождава след плащането на всички дължими такси, вкл. тази за поставеното устройство; ▪ при 3 неплатени наказателни такси за съответно превозно средство, същото може да бъде преместено на друго място за отговорно пазене. Превозното средство се освобождава	▪ предвидена е правна възможност, с което облагаемо превозно средство не може да се използва, ако данъкът за задръстване или допълнителната такса не са платени в нормативно определените срокове. Тази забрана влиза в сила когато дължимите суми възлизат на повече от 5000 SEK, и са изминали 6 месеца от датата на падежа. Забраната важи до изплащане на целия дълг; ▪ при шофиране на превозно средство в нарушение на забраната за използване на превозно средство, се премахват регистрационните му номера.

след плащането на всички дължими такси, вкл. тази свързани с преместването, престоя и т.н.	
Ползвачи 100% отстъпка превозни средства	Освободени превозни средства
- превозни средства с електрически батерии или превозни средства с водородни горивни клетки (превозни средства с нулеви емисии) – до 25.12.2025 г. - превозни средства на притежатели на синя значка - превозни средства за хора с увреждания - превозни средства с 9+ места - моторни триколки - други Изисква се регистрация за превозните средства, ползвачи 100% отстъпка.	при наличие на разрешение за паркиране за хора с увреждания, като това не важи за превозни средства, които се използват за професионални превози, вкл. таксиметров превоз
Преференциални условия за живущи	Преференциални условия за живущи
90% отстъпка за живущи	такива не са предвидени в нормативната уредба
Освободен превозни средства	Освободен превозни средства
- превозни средства за спешни случаи (полицейски, пожарни, линейки) - превозни средства за повече от едно лице с увреждания (например Dial-a-Ride) - превозни средства за хора с увреждания с клас „инвалиди“ - лицензирани такситата - двуколесни мотоциклети и мотопеди - други Не се изисква регистрация за освободените превозните средства.	- дипломатически регистрирани превозни средства; - аварийни превозни средства; - автобуси с общо тегло най-малко 14 тона; - EG-мобилен кран; - военните превозни средства
ЗОНИ С НИСКИ ЕМИСИИ LEZ/ULEZ	ЕКОЛОГИЧНА ЗОНА, КЛАС 1 и 2
Водачите на превозни средства, които не отговарят на изискванията за екологичен стандарт за LEZ или ULEZ, и които влизат в зоната за таксуване на задръстванията, е необходимо да платят и двете такси в дните и часовете диапазони на действие на зоната за таксуване на задръстванията. Това е така, защото LEZ/ULEZ и CC са две отделни схеми за таксуване, регламентирани с два отделни акта.	Анализът показва, че законодателството в Швеция третира по различен начин облагането на превозните средства с данък върху задръстванията и ограничаването за движението на определени екологични групи превозни средства във вътрешността на Стокхолм и по Hornsgatan. В единия случай, при данъка върху задръстванията, на превозните средства се налага данък при преминаване през пунктовете за плащане в размер, зависещ от това кога преминават. В другия случай, при екологичната зона, е въведена пълна забрана за влизане в зоната на определени екологични групи превозни средства, като при нарушаване на ограничението, се налага глоба в размер на 1000 SEK, с възможност превозното средство да бъде преместено.

Сравнителният анализ между двете системи за таксуване на задръстванията в Лондон и Стокхолм ясно показва, че няма единен подход при въвеждането на подобен вид система за управление на трафика и намаляване на преминаващите по най-натоварените пътни участъци превозни средства. Както от направената по-горе съпоставка между столиците на Великобритания и Швеция, така и от анализа на системите на останалите два града – Даръм и Гьотеборг е очевидно, че моделирането и имплементирането на система за таксуване на задръстванията изцяло зависи от водените политики на национално и местно ниво, както и от спецификите на града, целите на въвеждане на подобна система и др.

Анализът също показва, че разгледаните в настоящия доклад системи за таксуване на задръстванията се основават на ясни правила, които се променят в зависимост от осъществяването на периодичен мониторинг, анализ на трафика и отражението на въведените правила спрямо него, целите на политиките, ефектите върху околната среда и качеството на въздуха, отражението върху икономиката и бизнеса, качеството на живот и безопасността в града.

Анализираните системи за таксуване на задръстванията се основават на сходни принципи и цели, като съществено се различават в начините на прилагане, най-вече по отношение на правната регулация, размера на таксите и способите за тяхното плащане.

Въвеждането на всяка една от анализираните системи и промените свързани с нея се предхожда от анализи, широки обществени обсъждания и информационни кампании. Промените се въвеждат плавно и поетапно, като се предоставя достатъчно време на заинтересованите страни да се запознаят с новите правилата и да се адаптират към предвидените промени.

Системите за таксуване на задръстванията в анализираните държави се считат за успешни в борбата за намаляване на задръстванията и вредните емисии от автомобилния трафик, независимо от това, че за втора поредна година Лондон оглавява класацията на най-натоварените градове в света¹⁷²¹⁷³.

¹⁷² <https://inrix.com/scorecard/>

¹⁷³ <https://inrix.com/press-releases/2022-global-traffic-scorecard-uk/>

V. Анализ на положителните и отрицателните ефекти от въвеждането и функционирането на такса задръстване.

Основната причина за възникването на задръстванията е дисбалансът между търсенето и предлагането на пътено пространство. Задръстванията водят до загуба на време и гориво, излишни въглеродни емисии, забавено движение и др. Ценообразуването на пътя е сред една от възможностите за управление на търсенето на пътено пространство и насърчаване на ефективното му използване, както и за подобряване на качеството на въздуха и живота в града.

Ценообразуването на пътя посредством въвеждането на такса задръстване обикновено се прилага в гъсто населени градове с голям трафик, където задръстванията са сериозен проблем. Таксите за задръствания са предназначени да обезсърчат шофирането по време на пиковите часове и да насърчат използването на алтернативни видове транспорт, като обществен транспорт, колоездене, споделено пътуване и др. Като таксуват шофьорите за влизане в центъра на града по време на пиковите часове, градовете могат да намалят броя на превозните средства по пътя, което от своя страна намалява задръстванията, времето за пътуване и емисиите. Приходите, генерирани от таксите за задръствания могат да се използват за финансиране на обществен транспорт, велосипедна инфраструктура или други възможности за устойчив транспорт.

Като положителни ефекти от въвеждането и функционирането на таксата за задръстване могат да бъдат очертани следните:

- намаляване на задръстванията и подобряване на трафика в града, което води до по-голяма ефективност на транспортните услуги и до по-малко загубено време в трафика за пътниците и бизнеса;
- подобряване на качеството на въздуха и намаляване на шума чрез намаляване на броя на превозните средства и вредните емисии от автомобилния трафик;
- повишаване привлекателността на централните градски части и безопасността по пътищата, което ще спомогне за повишаване на качеството на живот;
- увеличаване на приходите и реинвестиране на средствата, получени от таксите за задръстване в инфраструктура, обществен транспорт и алтернативи на шофирането;

- увеличаване броя на пътниците в обществения транспорт.

Таксуването на задръстванията е от полза както за водачите на превозни средства, така и за бизнеса, тъй като намалява закъсненията и стреса, увеличава предвидимостта на времето за пътуване и позволява извършването на повече доставки за бизнеса. Ценообразуването на задръстванията е от полза също за обществения транспорт, тъй като увеличава честотата, скоростта и надеждността на обществената транспортна услуга. Наред с това е от полза за държавните и местните власти, тъй като осигурява допълнителни приходи за финансиране на транспорта и позволява подобряването на неговата ефективност. Използването на този инструмент за намаляване на трафика осигурява също съкращаване на времето за реагиране при инциденти и оказване на помощ в спешни случаи, което води до спасяване на човешки животи.

Като отрицателни ефекти от въвеждането и функционирането на таксата за задръстване могат да бъдат очертани следните:

- загуби за бизнеса посредством намаляване на клиентите в централните части на града;
- ограничаване на мобилността и достъпността в случаите, в които са ограничени възможностите за алтернативен транспорт или алтернативни маршрути;
- създаване или задълбочаване на проблемите, свързани със социалното неравенство и увеличаване на разходите за най-бедните;
- скъпо администриране на системата за таксуване на задръстванията поради необходимостта от технологични средства за наблюдение и контрол, както и за преследване на водачи на превозни средства, които не плащат или се опитват да избегнат плащанията.

При въвеждане на система за таксуване на задръстванията има опасност разходите за намаляване на задръстванията да не надвишават ползите, така че в определени случаи да се окаже по-ефективно използването на алтернативни методи за увеличаване на пропускателната способност.

VI. Идентифициране на подходящи за адаптиране към българския контекст инструменти за прилагане, мониторинг и оценяване в процеса на изготвяне на нови или подобряване на действащи политики и законодателство.

В действащата нормативна уредба, както на национално, така и на местно ниво не е предвидена правна възможност за въвеждане на система за таксуване на задръстванията и за събиране на такса или данък върху задръстванията.

Въз основа на извършените проучвания и анализи на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване във Великобритания и Швеция, както и въз основа на извършения сравнителен анализ между Лондонската такса задръстване и Стокхолмския данък върху задръстванията, могат да бъдат изведени препоръки за моделиране и имплементиране на система за таксуване на задръстванията, която да е съобразена със спецификите на града, особеностите на трафика, поведението на водачите на пътни превозни средства и др., така че да се гарантира максимална ефективност на системата и да се намали нивото на задръстванията в града. Тази система може да включва елементи от анализираните системи на Лондон, Стокхолм и Гьотеборг, в зависимост от поставените цели и особеностите на трафика.

По отношение обхвата на зоната могат да бъдат изведени препоръки, същият да бъде както в централната част на града, така и по някои основни пътни артерии, като обхватът на зоната и нейните граници следва да бъдат определени на база извършен задълбочен анализ на трафика за определяне на най-натоварените маршрути и кръстовища, където нивото на задръстванията е най-високо. Анализът на задръстванията и времето на възникването им ще допринесе и за това да бъдат определени дните и часовия диапазон, в който ще функционира зоната за таксуване на задръстванията.

По отношение начина на таксуване на задръстванията, възприетия от Великобритания подход е по-подходящ за адаптиране към местните условия. В английската система, размерът на таксата е един и същ за всички дни и часове, в които функционира зоната за таксуване на задръстванията, а освен това таксата се заплаща за целия ден, без значение от броя на влизанията и излизанията от зоната, което позволява лесното възприемане на схемата и правилата свързани с нея, както и

минимизиране на грешките при отчитане и заплащане на таксата. В допълнение са предвидени редица алтернативни начини за плащане на таксата, както по отношение на времевия период (за ден или за последователни дни, предварително, в деня на пътуване, след деня на пътуване), така и по отношение за способите за плащане – чрез използването на нови технологии (мобилно приложение) и посредством средства, достъпни за масовия потребител.

Шведската система за таксуване на задръстванията е предназначена да функционира като средство за регулиране и преди всичко за разпределяне на трафика, като подхода за въвеждане на различни суми по различно време (по-скъпо/по-евтино по различно време в зависимост от натовареността на трафика) помага за това. Този подход може да се определи като добър механизъм за разпределяне на трафика, ориентиран към постигането на конкретни резултати, тъй като тенденциите показват, че най-голям брой от превозни средства навлизат и напускат централните части между 8.30 и 10.00 ч., респ. 16.30 и 18.00 ч. Същевременно, прилагането на подобен подход и адаптирането му към местните условия би могло да се окаже сложна задача за местните власти, включително от технологична гледна точка. Важно е да се подчертае отново, че данъкът върху задръстванията в Швеция се заплаща на месечна база и не съществува възможност за предварителното му плащане. Сумата за плащане, посочена в данъчното решение, е изчислена на база броя на преминаванията, времето на преминаване, дали преминаването е през висок или нисък сезон (за Стокхолм), както се взема предвид и нормативно определения максимален размер на дневната сума. Това, което би могло да се приложи на практика е предвиждането на период от време, напр. юли и август, в който зоната няма да функционира, поради ниското ниво на трафик в определени месеци.

По отношение санкционирането на водачите на превозни средства, които не са платили таксата за задръстване в срок, английската система има своите предимства пред шведската, но трудно би могла да бъде имплементирана в националното законодателство, което установява различен ред за установяване на нарушения и налагане на наказания.

По отношение на предвидените допълнителни механизми за плащане на дължими такси и „глоби“, преди да се пристъпи към принудително събиране на дължимите суми, а именно: поставяне на устройство за блокиране на превозното средство, преместване на превозното средство и предаването му за отговорно пазене,

забрана за ползване на превозно средство при наличие на неплатени глоби над определена стойност и др., може да се направи обоснован извод, че същите значително биха спомогнали за спазването на правилата в зоната и своевременното заплащане на дължимите суми.

По отношение определянето на преференциални условия, отстъпки и освобождавания за определени социални групи и лица, както и за определени видове и екологични групи превозни средства, е необходимо да се направи допълнителен анализ, въз основа на който да се определи, какъв би бил ефекта от въвеждането на таксата задръстване съобразно предвижданите изключения. Отделно, извършването на такъв анализ би допринесло за определяне размера на таксата, така, че определеният размер да допринася за изпълнението на целите и политиките.

При въвеждане на мерки и реализиране на политики, свързани с подобряване качеството на въздуха, е препоръчително да се вземат предвид няколко фактора, а именно: нивата на замърсяване на въздуха вследствие на автомобилния трафик, натовареността на трафика в столицата, източниците на задръствания, броят на превозните средства и средностатистическата възраст на автопарка в София, възможностите за предоставяне на допълнителни стимули за преминаване към по-екологичен транспорт, възможностите за предоставяне на алтернативи на личния автомобил, анализ „разходи-ползи“ и др.

Въвеждането на подобни мерки за намаляване на задръстванията и подобряване качеството на въздуха, е препоръчително да се предхожда от експериментален период, подобно на шведския модел, както и от широка информационна кампания, която да запознае засегнатите и заинтересовани страни с новите правила и очакваните ползи от прилагането им върху обществеността, бизнеса и качеството на живот.

Осъществяването на периодичен мониторинг и оценка на въведените мерки за намаляване на задръстванията и подобряване качеството на въздуха, по аналогия на английския и шведския модел, би допринесло както за отчитане на положителните и отрицателни ефекти на системата за таксуване на задръстванията, така и до изводи и препоръки за повишаване на нейната ефективност.

Подобно на английския и шведския модел е препоръчително, реализираните приходи над оперативните разходи, да бъдат реинвестирани в подобряването на обществения транспорт и пътната инфраструктура, с цел повишаване на мобилността.

VII. Заключение

Въз основа на извършените проучвания и анализи на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване във Великобритания и Швеция, както и въз основа на извършения сравнителен анализ между Лондонската такса задръстване и Стокхолмския данък върху задръстванията, може да се направи заключение, че успешна система за таксуване на задръствания е тази, която е съобразена със спецификите на града, особеностите на трафика, работи технически и намалява задръстванията, приемлива е и генерира нетни социално-икономически ползи.

Този анализ е изготвен от Адвокатско дружество „МАНЕВ И СЛАВОВ“ в изпълнение на Договор № СОА23-Д55-28/18.01.2023 г., сключен със Столична община по процедура с предмет: „Изготвяне на правен анализ относно възможностите за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията в София и предложения за промени на действащата нормативна уредба“.

Анализът е разработен в изпълнение на проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

Анализът съдържа общо 83 страници.

Изготвил анализа: _____

Адвокатско дружество „МАНЕВ И СЛАВОВ“, чрез адвокат Костадин Манев

2023

Правен анализ

относно възможностите за въвеждане на зона за таксуване на
задръствания в София и предложения за промени в
действащата нормативна уредба
ДЕЙНОСТ № 2



Адвокатско дружество
„МАНЕВ И СЛАВОВ“

СЪДЪРЖАНИЕ

I. Въведение	стр. 2
II. Проучване на законодателството и предложения за промени в действащата нормативна уредба	стр. 4
1. Европейско законодателство	стр. 4
2. Национално законодателство	стр. 10
2.1. Закон за опазване на околната среда	стр. 12
2.2. Закон за чистотата на атмосферния въздух	стр. 13
2.3. Закон за пътищата и Наредба за организация на движението на територията на Столична община	стр. 18
2.4. Закон за местните данъци и такси	стр. 21
2.5. Закон за движението по пътищата	стр. 23
2.6. Закон за хората с увреждания	стр. 25
3. Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните)	стр. 26
4. Национални стратегически документи	стр. 32
5. Наредба за създаване и функциониране на зона за намаляване на задръстванията на територията на град София	стр. 33
III. Заключение	стр. 41

I. Въведение

Политиката на ЕС за чист въздух има за цел да подобри качеството на въздуха и да се справи със замърсяването, за да защити околната среда и човешкото здраве. ЕС има всеобхватна политика за чист въздух, основана на три стълба: стандарти за качество на атмосферния въздух, намаляване на емисиите на замърсяване на въздуха и стандарти за емисии за ключови източници на замърсяване.

В европейски, а и в световен мащаб се провеждат множество политики и приемат регулаторни схеми за намаляване замърсяванията в градска среда, в това число и посредством ограничаване на движението на по-замърсяващи превозни средства, стимулиране преминаването към по-устойчив и екологичен транспорт, ефективното управление на пътното пространство, разпределение на трафика за намаляване на задръстванията и др., което оказва пряко въздействие върху околната среда и здравето на жителите и посетителите на съответните населени места.

Както бе посочено в анализа по Дейност №1, в който бяха разгледани регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване, повечето от по-големите градове в света са изправени пред проблемите свързани с увеличаването на трафика и задръстванията по пътищата¹, замърсяването на въздуха², нивата на шума, достъпността, щетите върху историческите сгради и другите видове натиск на градския живот. Много градове са с високи нива на замърсяване³, които вредят на здравето на гражданите, като голяма част от замърсяването се дължи на увеличаващия се автомобилен трафик.

Задръстените, замърсени, шумни градове се отразяват неблагоприятно на качеството на живот в града и стават все по-малко привлекателни за жителите или бизнеса. Задръстванията също оказват значително въздействие върху икономиката, като струват близо 100 милиарда евро, или 1 % от БВП на ЕС, годишно⁴. Това налага правителствата и местните власти да търсят възможности и прилагат набор от мерки за справяне с неблагоприятните последици от трафика, задръстванията и замърсяванията.

¹ <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>

² <https://www.igair.com/world-air-quality-ranking>

³ <https://www.igair.com/world-air-quality-report>

⁴ <https://urbanaccessregulations.eu/urban-road-charging-schemes>; https://transport.ec.europa.eu/index_en

Градските пътни такси са един от начините за намаляване на трафика и задръстванията в града и гарантиране, че тези, които трябва да се придвижват с превозно средство - например доставки - могат да пътуват, вместо да стоят в задръстване. Редица градове са възприели схема за таксуване, за да регулират достъпа до целия град или части от него.⁵

В анализа по Дейност №1 бяха разгледани схемите за таксуване на задръстванията във Великобритания и Швеция. Извършеният сравнителен анализ между системите за таксуване в Лондон и Стокхолм ясно показва, че няма единен подход при въвеждането на подобен вид схема за управление на трафика и намаляване на преминаващите по най-натоварените пътни участъци превозни средства. Въз основа на анализа на английската и шведската система за таксуване на задръстванията бяха идентифицирани подходящи за адаптиране към българския контекст инструменти за прилагане, мониторинг и оценяване в процеса на изготвяне на нови или подобряване на действащи политики и законодателство. Изводите, направени в резултат на анализа са, че успешна система за таксуване на задръствания е тази, която е съобразена със спецификите на града, особеностите на трафика, работи технически и намалява задръстванията, приемлива е и генерира нетни социално-икономически ползи.

В настоящия доклад, обект на анализ са действащите нормативни актове на европейско, национално и местно ниво. Целта е изготвяне на правен анализ относно възможностите за въвеждане и функциониране на зона за таксуване на задръстванията в София и предложения за промени в действащата нормативна уредба.

⁵ <https://urbanaccessregulations.eu/urban-road-charging-schemes>

II. Проучване на законодателството и предложения за промени в действащата нормативна уредба

1. Европейско законодателство

В исторически план и понастоящем липсва правна регламентация на ниво Европейски съюз, която да е приложима за всички държави-членки и конкретно и детайлно да засяга проблемите, свързани с натоварването на пътната мрежа и възникващите задръствания в големите и гъсто населени градове в ЕС, в т.ч. ефектите (екологични, социални и икономически) от този градски феномен. Основната причина за това вероятно е свързана с особеностите на местните регулаторни подходи и правни рамки, които освен на държавно ниво се решават и от местните парламенти така, че в най-висока степен да отговарят на потребностите на общността и да решават специфичните проблеми на населените места. Европейският съюз обаче провежда мащабна политика за подобряване на качеството на атмосферния въздух и за намаляване на източниците на замърсяване, а автомобилният трафик е сред един от основните замърсители.



Според данни на Европейската комисия (ЕК)⁶, повече от 40% от емисиите на азотен оксид в Европа идват от пътния трафик, особено в градските райони и по натоварените улици, като дизеловите автомобили са сред основните му източници. Отчетени от ЕК като възможни решения за намаляване на емисиите от трафика са:

- управление на трафика и местата за паркиране, ограничения на скоростта, зони с ниски емисии и др.;
- преминаване към чист обществен транспорт, ходене и колоездене.

По повод горното, на ниво Европейски съюз са приети изброените по-долу актове, регулиращи емисиите от транспорта и мобилността:

⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/air/air-pollution-key-sectors_en

- Регламент (ЕС) 2019/631 от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ за нови пътнически автомобили и за нови леки търговски превозни средства и за отмяна на Регламенти (ЕО) 443/2009 и (ЕС) 510/2011;
- Регламент (ЕО) 595/2009 от 18 юни 2009 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежкотоварни превозни средства (Евро VI) и относно достъпа до информация за ремонт и поддръжка на превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на Директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО;
- Регламент (ЕС) 168/2013 от 15 януари 2013 г. относно одобрението и надзора на пазара на дву- или триколесни превозни средства и четириколесни превозни средства;
- Регламент (ЕС) 2016/1628 от 14 септември 2016 г. относно изискванията, свързани с пределните стойности на емисиите на газообразни и прахови замърсители и типовото одобрение на двигатели с вътрешно горене за извънпътна подвижна техника, за изменение на Регламенти (ЕС) 1024/2012 и (ЕС) 167/ 2013 г. и за изменение и отмяна на Директива 97/68/ЕО ;
- Регламент (ЕС) 2018/858 от 30 май 2018 г. относно одобрението и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на Регламенти (ЕО) 715/2007 и (ЕО) 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО;
- Регламент (ЕО) 715/2007 от 20 юни 2007 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки пътнически и търговски превозни средства (Евро 5 и Евро 6) и относно достъпа до информация за ремонт и поддръжка на превозни средства;
- Регламент (ЕС) 167/2013 от 5 февруари 2013 г. относно одобрението и надзора на пазара на селскостопански и горски превозни средства;
- Регламент (ЕС) 2018/1139 от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаване на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) 2111/2005, (ЕО) 1008/2008, (ЕС) 996 /2010, (ЕС) 376/2014 и Директиви

2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС, и за отмяна на Регламенти (ЕО) 552/2004 и (ЕО) 216/2008 и Регламент (ЕИО) 3922/91 на Съвета;

- Директива 2009/33/ЕО от 23 април 2009 г. относно насърчаването на чисти пътни превозни средства в подкрепа на мобилността с ниски емисии;
- Директива 98/70/ЕО от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензина и дизеловите горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО на Съвета;
- Директива (ЕС) 2016/802 от 11 май 2016 г. относно намаляване на съдържанието на сяра в някои течни горива;
- Директива 2009/126/ЕО от 21 октомври 2009 г. относно Етап II на улавяне на бензиновите пари по време на зареждане на моторни превозни средства в бензиностанции;
- Директива 2013/53/ЕС от 20 ноември 2013 г. относно плавателните съдове за отдых и личните плавателни съдове и за отмяна на Директива 94/25/ЕО;
- Директива 2014/94/ЕС от 22 октомври 2014 г. относно разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива;
- Директива 2014/45/ЕС от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторни превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО;
- Директива 2014/47/ЕС от 3 април 2014 г. относно крайпътната техническа проверка на техническата изправност на търговски превозни средства, движещи се в Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО;
- Директива 94/63/ЕО от 20 декември 1994 г. относно контрола на емисиите на летливи органични съединения (ЛОС), произтичащи от съхранението на бензин и разпределението му от терминали до бензиностанции.

Политиката на ЕС за преодоляване на проблемите свързани със замърсяването на атмосферния въздух и отражението им върху човешкото здраве, се основава не само на приемането на регулаторни механизми за намаляване на емисиите от ключови източници на замърсяване, а също така и на регулаторни механизми за постигане на определени стандарти за качество на атмосферния въздух.

Директивите на ЕС определят стандарти за качество на въздуха за 12 замърсители⁷⁷, като при определянето на стандартите на ЕС за качество на въздуха са

⁷⁷ https://environment.ec.europa.eu/topics/air/air-quality/eu-air-quality-standards_en

взети предвид стандарти, насоки и програми на Световната здравна организация (СЗО). В края на м. октомври миналата година, като част от Европейския зелен пакт, ЕК направи предложение за преразглеждане и ревизиране на директивите за качеството на атмосферния въздух, като предложението е във връзка с публикуваните на 22 септември 2021 г. насоки на СЗО за качеството на въздуха⁸.

Една от основните цели за приемането на регулаторна рамка на ниво ЕС относно стандарти за качеството на въздуха, е да се избегнат, предотвратят или намалят вредните въздействия върху човешкото здраве и околната среда, причиняващи редица здравословни проблеми и преждевременни смъртни случаи. Именно въвеждането на тези стандарти служи за основа и изисква от държавите-членки да провеждат политики и прилагат всеобхватни мерки за подобряване качеството на въздуха тогава, когато нивата на замърсяване са над определените пределни стойности.

Подходът за справяне с нивата на замърсяване на атмосферния въздух чрез прилагане на локални мерки на ниво държава-членка или европейски град, е въпрос на политическа воля, правна регулация, обществена приемливост и др.

Регулаторната рамка на ниво ЕС, която определя стандартите за качество на въздуха и служи за основа на държавите-членки при изграждане на политиките им за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на замърсяването, е:

- Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и по-чист въздух за Европа;
- Директива 2004/107/ЕО относно арсен, кадмий, живак, никел и полициклични ароматни въглеводороди в атмосферния въздух;
- Директива (ЕС) 2015/1480 на Комисията за изменение на няколко приложения към Директиви 2004/107/ЕО и 2008/50/ЕО 2011/850/ЕС;
- Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/35/ЕО и за отмяна на Директива 2001/81/ЕО (Текст от значение за ЕИП);
- Решение за изпълнение на Комисията от 12 декември 2011 г. за определяне на правила за Директиви 2004/107/ЕО и 2008/50/ЕО на Европейския парламент

⁸ <https://apps.who.int/iris/handle/10665/345334>

и на Съвета по отношение на реципрочния обмен на информация и докладване относно качеството на атмосферния въздух.

В настоящия доклад ще бъдат разгледани три от основните директиви, а именно: Директива 2008/50/ЕО, Директива 2004/107/ЕО и Директива (ЕС) 2016/2284, като е важно е да се подчертае, че директивите на ЕС за качеството на въздуха изискват от държавите-членки оценка на качеството на въздуха на цялата им територия. От особено значение е борбата с емисиите от замърсители при самия им източник, както и определянето и изпълнението на най-ефективните мерки за намаляване на емисиите на национално, местно и общностно равнище.

Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и по-чист въздух за Европа.

Директива 2008/50/ЕО определя гранични стойности за концентрацията на определени атмосферни замърсители във въздуха. Тя изисква от държавите-членки да приемат планове за качеството на въздуха, ако те бъдат превишени, така че периодът на превишаване да е възможно най-кратък⁹¹⁰.

Директива 2008/50/ЕО въвежда задължително измерване на емисиите в извънградските зони и агломерациите, където са превишени дългосрочните цели за озона или оценъчните прагове за други замърсители. Целта на това задължение е опазването на растителността и естествените екосистеми, които се намират в най-голямата рискова група след човека. Държавите-членки следва да провеждат взаимни консултации, ако след значително замърсяване, произтекло в дадена държава-членка, нивото на замърсителя надвишава или има вероятност да надвиши съответните целеви нива за качество на въздуха, увеличени с допустимите отклонения, където има такива, или съответно алармения праг.

Директива 2008/50/ЕО изисква градовете, които надвишават допустимите граници за замърсяване на въздуха, да разработят планове за действие и да прилагат необходимите мерки за достигане на пределно допустимите стойности.

⁹ В решението „Комисия срещу България“ (C-488/15) от 5 април 2017 г. СЕС постанови, че България не е изпълнила задълженията си по тази директива, поради систематичното и постоянно превишаване в зоните и съответните агломерации, на дневните и годишните пределно допустими стойности, приложими за концентрациите на фини прахови частици (ПЧ10), както и за това, че не е гарантирала, че периодът на превишаване е възможно най-кратък

¹⁰<https://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?nat=or&mat=or&pcs=Oor&jur=C%2CT%2CF&num=C-488%252F15&for=&ige=&dates=&language=bg&pro=&cit=none%252CC%252CCJ%252CR%252C2008E%252C%252C%252C%252C%252C%252C%252C%252C%252C%252Ctrue%252Cfalse%252Cfalse&oqp=&td=%3BAJL&avg=&lgrc=en&page=1&lg=&cid=1494284>

Директива 2004/107/ЕО относно арсен, кадмий, живак, никел и полициклични ароматни въглеводороди в атмосферния въздух

Целта на тази директива е да се установи целева стойност за концентрацията на арсен, кадмий, никел и бензо(а)пирен в атмосферния въздух, така че да се избегнат, предотвратят или намалят вредните ефекти на арсен, кадмий, никел и полициклични ароматни въглеводороди върху човешкото здраве и околната среда като цяло. С нея се определят общи методи и критерии за оценка на концентрациите на арсен, кадмий, живак, никел и полициклични ароматни въглеводороди в атмосферния въздух, както и на отлагането на такива вещества.

Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/35/ЕО и за отмяна на Директива 2001/81/ЕО (Текст от значение за ЕИП)

С Директива (ЕС) 2016/2284 са установени задълженията на държавите-членки за намаляване на пет основни замърсители на въздуха, които имат значително отрицателно въздействие върху човешкото здраве и околната среда, по-конкретно на серен диоксид (SO₂), азотни оксиди (NO_x), неметанови летливи органични съединения (NMVOC), амоняк (NH₃) и фини прахови частици (PM_{2,5}). Тези задължения се изразяват с ежегодно намаляване на количествата антропогенни емисии, които се изхвърлят в атмосферата, а това следва да бъде осъществено чрез въвеждането на мерки на национално ниво от държавите членки. Европейските органи предоставят дискреция на националните органи относно въвеждането на тези мерки, като единствената цел е намаляване на антропогенни емисии. В случаите, когато държавите не спазят това си задължение за намаляване на вредните емисии, те следва да посочат причините за отклоненията, както и мерки, които ще спомогнат за тяхното връщане към плана им за намаляване на антропогенни емисии. Държавите-членки са задължени да наблюдават и докладват емисиите на тези пет замърсители, както и за редица други замърсители, изброени в приложение I на директивата, например сажди.

Въпреки отчетените подобрения, качеството на въздуха в Европа остава лошо в много райони, според доклада за качеството на въздуха в Европа 2022 на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС)¹¹.

¹¹ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022/air-quality-in-europe-2022>

2. Национално законодателство

Понастоящем, в действащата нормативна уредба както на национално, така и на местно ниво не е предвидена правна възможност за въвеждане на система за таксуване на задръстванията или за събиране на такса или данък върху задръстванията. Също така, националната правна уредба нито на законово, нито на подзаконово ниво е засегнала по какъвто и да било начин събирането на приходи за ползване на пътното пространство в градски условия (т.нар. „градски пътни такси“) или възможност за използване на подобен инструмент за намаляване на емисии, управление на трафика и ограничаване на задръстванията в големите градове в България, както и методите и начините за реализиране на подобна възможност.



Както вече бе посочено в анализа по Дейност №1, в който бяха разгледани регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване, задръстванията представляват пътнотранспортен феномен, при който превозните средства надвишат капацитета на пътя по който се движат, в резултат на което се стига до нискоскоростно движение и увеличено време на пътуване. Забавеното движение се отразява не само на икономиката, но и на качеството на въздуха и околната среда, поради изгарянето на големи количества гориво, което от своя страна води до концентрирането на големи емисии вредни газове на едно място за продължително време. Един от начините за смекчаване или намаляване на неблагоприятните последици от този пътен феномен, е въвеждането на задължение за заплащане на такса за ползване на пътя, включително в урбанизираните територии, прилагано с цел обезсърчаване на ненужните пътувания и насърчаване преминаването към по-екологичен вид транспорт. В тази връзка, на база

извършения анализ на системите за таксуване на задръстванията прилагани в четири града, респ. в две държави, бяха изведени характеристики и начини за използване на инструментариум при прилагане на градски пътни такси, както и бяха направени препоръки за моделиране и имплементиране на система за таксуване на задръстванията, която да е съобразена със спецификите на съответния град, натовареността на трафика, поведението на водачите на пътни превозни средства и др., така че да се гарантира максимална ефективност на системата и да се намали нивото на задръстванията в града.

По повод горното и предвид отсъствието на правна регулация по отношение на анализираната мярка за смекчаване или намаляване на неблагоприятните последици от задръстванията, при отчитане на необходимост от включването ѝ в борбата за намаляване на трафика и емисиите от транспорта, е необходимо наред с извършването на допълнителни анализи относно транспортните натоварвания и потенциалните ефекти от прилагането на подобна мярка, също и урегулиране на режима по нейното въвеждане и функциониране.

След анализ на българското законодателство бе установено, че за регламентиране и имплементиране на таксата за задръствания на територията на София и евентуално други големи градове, възниква необходимост от изменение и допълнение на редица нормативни и подзаконови нормативни актове, както и приемане на нови от категорията на последните. В тази връзка, в настоящия доклад, като отчетени за основополагащи са следните нормативни актове:

- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за пътищата;
- Закон за местните данъци и такси;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за хората с увреждания.

Законодателството в областта на личните данни също е в основата на въвеждането на система за таксуване на задръстванията и в тази връзка ще се обърне внимание на Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните).

2.1. Закон за опазване на околната среда

Основен нормативен акт за Република България в областта на екологията и съответно опазването на околната среда е Законът за опазване на околната среда (ЗООС), който урежда обществените отношения, свързани с:



- опазването на околната среда за сегашните и бъдещите поколения и защитата на здравето на хората (чл. 1, т. 1);
- опазването и ползването на компонентите на околната среда (чл. 1, т. 3);
- контролът и управлението на факторите, които увреждат околната среда (чл. 1, т. 4);
- предотвратяването и ограничаването на замърсяването (чл. 1, т. 6), и др.

По смисъла на ЗООС, опазването на околната среда е комплекс от дейности, които са насочени към предотвратяване на деградацията на околната среда, към нейното възстановяване, запазване и подобряване. Обратното, замърсяването на околната среда, е промяната на качествата ѝ вследствие на възникване и привнасяне на физически, химически или биологически фактори от естествен или антропогенен източник в страната или извън нея, независимо дали се превишават действащите в страната норми.

Атмосферният въздух също е част от компонентите на околната среда, което се потвърждава и от изричното му упоменаване в чл. 4 от ЗООС. В този смисъл, прилагането на мярка за намаляване на задръстванията, чрез която в същото време се осигурява намаляване на вредните емисии от транспорта и подобряване качеството на въздуха, би могла също да се разглежда и като мярка, попадаща в обхвата на ЗООС.

Чл. 56а дори предвижда, че лицата, притежаващи моторни превозни средства, които чрез своето устройство, действие или използвано гориво причиняват замърсяване на атмосферния въздух, нарушаване на озоновия слой и промяна в климата, заплащат еднократно при първа регистрация екотакса в размер и по ред, определени с акт на Министерския съвет. Тази еднократна екотакса обаче, следва да се разграничава от таксата за задръстванията, чиято основна цел е да обезсърчи ненужните пътувания и да насърчи ефективното използване на пътното пространство, както и преминаването към по-екологичен вид транспорт.

По въпросите, процедурите и принципите, свързани с опазването на атмосферния въздух, ЗООС препраща към специалния Закон за чистотата на атмосферния въздух.

2.2. Закон за чистотата на атмосферния въздух

Законът за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ) цели да защити здравето на хората от вредни въздействия, както и да предотврати настъпването на неблагоприятни последици при изменение в качеството на атмосферния въздух в резултат на различни дейности. Законът урежда определянето на показатели и норми за качеството на атмосферния въздух, ограничаването на емисиите, правата и задълженията на държавните и общинските органи, на юридическите и физическите лица по контрола, управлението и поддържането на качеството на атмосферния въздух, и др. Съгласно § 16 от Допълнителните разпоредби към Закона, условията и задълженията, които са очертани в Директива (ЕС) 2016/2284, се въвеждат пряко.

В чл. 3, ал. 1, т. 2 от ЗЧАВ е упоменато, че изискванията на закона се отнасят за транспортните средства и други индивидуални източници на замърсяване. Законът също предвижда, че нормите за емисии на вредни вещества (замърсители) в отработилите газове от моторните превозни средства се утвърждават от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съвместно с министъра на околната среда и водите и министъра на здравеопазването.

През 2015 г. за първи път в националната уредба е предвидена правна възможност за обособяване на зона с ниски емисии, легалната дефиниция на която се съдържа в § 1, т. 33 от ДР на ЗЧАВ. По смисъла на закона, зона с ниски емисии на вредни вещества е част от територията на общината, в която са въведени ограничения за определени дейности с цел намаляване замърсяването на атмосферния въздух.

През 2019 и 2021 г. тази регулация е доразвита, като понастоящем същата дава възможност на общинските съвети с наредба да определят условията и реда за прилагане на нормативно определените в чл. 28а, ал. 1 от ЗЧАВ мерки, в т.ч. условията и реда за функциониране на зони с ниски емисии и за ограничаване на движението на моторни превозни средства или на определени категории моторни превозни средства и/или на определени екологични групи моторни превозни средства на територията на съответната община и/или в създадени и въведени зони с ниски емисии на вредни вещества.

При така направеното обобщение по-горе на целите и обхвата на закона би могла да се обмисли възможността, по аналогия на правната регулация касаеща зоната с ниски емисии, да се създаде и правна регулация, която да позволява на местните парламенти да прилагат мерки за намаляване на задръстванията, като тук следва да се подчертае, че

прилагането на подобни мерки за намаляване на трафика, безспорно оказва своето въздействие върху околната среда и нейните компоненти, в т.ч. върху качеството на атмосферния въздух и намаляването на емисиите на основни вредни вещества от транспорта.

В случай на възприемане на предложения по-горе подход възниква необходимост от изменение и допълнение на чл. 28а от ЗЧАВ, уреждащ създаването, въвеждането и функционирането на зоните с ниски емисии, като се разшири приложното му поле и се регламентира правна възможност за органите на местното самоуправление да създават и въвеждат зони за намаляване на задръстванията в централната част на града и/или по определени пътни артерии в града, т.е. навсякъде в урбанизираната територия, където е идентифицирана подобна необходимост. Така, би могла да се инициира следната законодателна промяна на текста на чл. 28а от ЗЧАВ, като нововъведените и изменените текстове са отбелязани с подчертаване:

*„**Чл. 28а** (1) В случаите, когато видът и степента на замърсяване на атмосферния въздух увеличават значително риска за човешкото здраве и/или за околната среда или при непостигане на нормите по чл. 6, ал. 1, общинските съвети могат да приемат следните мерки:*

1. да създават и въвеждат зони с ниски емисии на вредни вещества на територията на цялата община или на част от нея и/или зони за намаляване на задръстванията на територията на населено място или на части от нея¹²;

2. да ограничават употребата на определени видове горива или уреди за отопление;

3. да ограничават навлизането и движението на моторни превозни средства или на определени категории моторни превозни средства и/или на определени екологични групи моторни превозни средства на територията на съответната община и/или в създадени и въведени зони с ниски емисии на вредни вещества и/или зони за намаляване на задръствания;

(2) Зоните с ниски емисии на вредни вещества и зоните за намаляване на задръствания могат да се въвеждат чрез налагане на мерки, забрани, такси и ограничения, включително на мерките по ал. 1, т. 2 и 3.

¹² Като легална дефиниция на „зона за намаляване на задръстванията“ може да се изведе, че това е територия на населено място или части от нея, в която се прилагат мерки, забрани, такси и ограничения за моторни превозни средства с цел намаляване на задръстванията и замърсяването на атмосферния въздух.

(3) Мерките по ал. 1 могат да бъдат включени в програмите по чл. 27, ал. 1, в оперативните планове по чл. 30 и/или в наредби на общинския съвет при спазване на разпоредбите на този закон и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.

(4) С наредба по ал. 3 общинските съвети могат да определят условията и реда за прилагане на мерките по ал. 1, както и за:

1. създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества, обхват, граници, времева рамка и условия за въвеждане;

2. създаване на зони за намаляване на задръстванията, обхват, граници, времева рамка, условия за въвеждане;

3. навлизане и движение на моторни превозни средства във зоните с ниски емисии на вредни вещества и/или зоните за намаляване на задръстванията;

4. ограничаване употребата на определени видове горива или уреди за отопление, включително в границите на създадени и въведени зони с ниски емисии на вредни вещества;

5. осъществяване на контрол относно спазване на приети и/или наложени мерки, забрани, такси и ограничения, включително чрез използване на автоматизирани технически средства или системи, и за налагане на глоби и имуществени санкции при установяване на нарушения;

6. налагане на допълнителни административни мерки при условия и по ред, определени с нормативен акт.

(5) Мерките по ал. 1, т. 3 не се прилагат за моторни превозни средства със специален режим на движение, за превозни средства, управлявани от хора с увреждания или превозващи хора с увреждания и за моторни превозни средства, предназначени за извършване на обществен превоз на пътници“.

С така предложената законодателна промяна, по аналогия на правната регулация касаеща зоните с ниски емисии, последно допълнена и изменена с Държавен вестник брой 18 от 2021 г., на общините и органите на местното самоуправление се предоставя възможност за използване на още един инструмент за прилагане на локални мерки в усилията за подобряване на качеството на въздуха, този път и чрез намаляване на задръстванията. Този инструмент позволява, след анализ на транспортните натоварвания в големите градове и анализ за социално-икономическите и екологични ефекти от прилагането на тази мярка, общинските съвети да приемат наредба, с която

да определят обхвата на зоната за намаляване на задръстванията на територията на съответното населено място или на част от нея (централна зона, първостепенна улична мрежа, определени улици, булеварди, пътища – публична общинска собственост) и правилата, които ще действат в зоната за намаляване на задръстванията в съответния град, съобразно спецификите на града и факторите, оказващи влияние върху транспортните натоварвания и околната среда в него.

С допълнените и изменени разпоредби на чл. 28а от ЗЧАВ, посочени по-горе, общинските съвети също ще имат право да определят работното време на зона за намаляване на задръстванията, правилата за навлизане и движение на моторни превозни средства в нея, таксите и начините за тяхното заплащане, ограниченията и изключенията, които ще се прилагат и др. По аналогия на анализираните системи за таксуване на задръстванията, в наредбата също може да се предвиди възможност, приходите или част от приходите, получени от прилагането на локални мерки (когато получаването на приходи е предвидено в нормативен акт), да се реинвестират за подобряване на достъпността и градската мобилност.

По закон, провеждането на държавната политика по опазване чистотата на атмосферния въздух за осигуряване на устойчиво развитие е възложено на министерството на околната среда и водите. На местно ниво, компетентните органи, отговорни за осигуряване чистотата на въздуха на територията на съответната община, са кметовете на общини и общинските съвети чрез извършване на действията по чл. 28а от ЗЧАВ (арг. чл. 19, ал. 2, т. 1 ЗЧАВ). В този смисъл, чл. 19, ал. 4 от ЗЧАВ възлага в отговорност на кметовете на общини и общинските съвети управлението на елементите на общинската инфраструктура и общинските дейности с цел осигуряване чистотата на въздуха. Следващата алинея предоставя възможност на кметовете на общини да възложат изпълнението на дейностите по ал. 3 на оправомощени от тях длъжностни лица. Съгласно ал. 3, общинските органи осъществяват контрол и управление на дейностите, свързани с осигуряване чистотата на въздуха на тяхната територия.

По повод горното и с цел осигуряване на потенциална възможност за по-добро практическо приложение на така предоставената възможност на общините да реализират възложеното им и да осъществяват качествен контрол, би могла да се обмисли възможността за изменение и допълнение на чл. 19, ал. 5 и ал. 6 от ЗЧАВ, тъй като в определени случаи, специфичните дейности в една община се осъществяват от

служби за контрол, както и от публични предприятия или търговски дружества с общинско участие в капитала.

По повод осъществяването на контрол в зоните за намаляване на задръстванията следва да се отбележи вече предвидената в чл. 19, ал. 6 от ЗЧАВ възможност, която позволява използването на автоматизирани технически средства или системи и/или други технически средства за контрол, както и достъп до данни от регистри на Министерството на вътрешните работи и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, при осъществяване на контрола по чл. 19, ал. 3 от ЗЧАВ, включително относно спазване на мерките, забраните и ограниченията, приети и/или наложени съгласно чл. 28а от същия закон. Тук, при условие, че се предвижда събирането на приходи (такси) от прилагането на локални мерки (когато получаването на приходи е предвидено в нормативен акт), е необходимо изменение на чл. 19, ал. 6 от ЗЧАВ и в тази част (осъществяване на контрол относно постъпило плащане на дължимата такса и предприемане на последващи действия при установяване, че таксата не е платена за съответното превозно средство, подлежащо на таксуване).

В определени хипотези, ЗЧАВ предвижда прилагането на принудителни административни мерки и търсенето на административнонаказателна отговорност. Така например, в чл. 41а от ЗЧАВ, законодателят е предвидил размер на глоби и имуществени санкции за лицата, които нарушават мерките, забраните и ограниченията, приети и/или наложени съгласно чл. 28а от същия закон (за таксите нищо не се споменава). По отношение на така предвидените санкции и глоби, и при условие, че се предвижда събирането на такси от прилагането на локални мерки, с цел насърчаване на водачите на превозни средства да преминат към по-екологичен вид транспорт или да заплащат своевременно дължимите такси при навлизане и движение в обособени зони, а също така и с цел повишаване на събираемостта на такси и задължения, би могла да се обмисли възможността за повишаване на размера на санкциите и глобите, както и за регламентиране на такива за неплатена такса. Освен това, би могла да се обмисли и регламентиране възможността за издаване на електронен фиш¹³ по смисъла на § 6., т. 63 от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата (ЗДвП) и § 1., т. 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН). Нормативната уредба, касаеща издаването и обжалването на

¹³ Понастоящем, образецът на електронния фиш се утвърждава от министъра на вътрешните работи.

електронен фиш по реда на ЗДвП се съдържа в чл. 187, ал. 5, чл. 189, чл. 189ж., чл. 190 от същия закон, както и в разпоредбите на ЗАНН.

При възприемане на горния подход за увеличаване на глобите и санкциите или за издаване на електронен фиш, е необходимо да се пристъпи към изменение и допълнение на чл. 41а, ал. 2 и чл. 41б от ЗЧАВ, като правната регулация е в зависимост от целите и мотивите за прилагане на мярката.

Така очертаните по-горе законодателни промени в ЗЧАВ биха могли да поставят основата в системата от нормативни и подзаконови нормативни актове, посредством които да се регламентира възможността за създаване и функциониране на зони за намаляване на задръстванията, респ. на зони за таксуване на задръстванията на територията на големите градове в страната, с установена необходимост от прилагане на подобна мярка.

2.3. Закон за пътищата и Наредба за организация на движението на територията на Столична община

Законът за пътищата (ЗП) урежда обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. Законът не се прилага за улиците в населените места и селищните образувания, с изключение на онези от тях, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища.

В чл. 9 от ЗП е посочено, че пътищата са отворени за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени със ЗП и със ЗДвП. Алинея 3 установява, че собствениците или администрацията, управляващи пътищата, могат да въвеждат временни забрани за обществено ползване на отделни пътища или участъци от тях при извършване на ремонтни работи, при природни бедствия и аварии, при неблагоприятен водотоплинен режим на настилка, при възникване на опасност за сигурността на движението и при провеждане на масови спортни мероприятия. Алинея 6 регламентира, че контролът на организацията на движението и на дейностите по ал. 3 се осъществява от оправомощени длъжностни лица на службите за контрол на Министерството на вътрешните работи и на собственика на пътя (улицата, която едновременно е участък от републикански или общински път) или на администрацията, управляваща пътя, в

съответствие с изискванията, определени с Наредба № РД-02-20-2 от 24.10.2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.

В чл. 10 и сл. от ЗП са уредени условията и реда за преминаване по платена пътна мрежа, като по смисъла на закона „платена пътна мрежа“ е система от пътища и техни участъци, за преминаването по които се събира винетна такса или тол такса и които са определени за такива от Министерския съвет по реда на чл. 10, ал. 3 от ЗП. Съгласно чл. 10, ал. 3 от ЗП, списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, или такса за изминато разстояние - тол такса, се приема с решение на Министерския съвет, като списъкът се обнародва в „Държавен вестник“.

В закона изрично е посочено, че размерът на таксите за преминаване по платена пътна мрежа се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството, а условията и редът за събирането на определени такси се определят с наредба на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Обслужването на картовите плащания по събирането на приходите от такса за ползване на платената пътна мрежа - винетна такса и такса за изминато разстояние - тол такса, се извършва по реда на чл. 4, ал. 5 от Закона за ограничаване на плащанията в брой.

Собствеността и управлението на пътищата са уредени в чл. 8 и чл. 19 от ЗП, където е упоменато, че общинските пътища са публична общинска собственост и се управляват от кметовете на съответните общини. Част от дейностите по управление на пътищата включват и осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата (арг. чл. 19, ал. 2, т. 5 от ЗП). Съгласно чл. 23 от ЗП, правомощията на кметовете по управлението на общинските пътища се определят с наредба на общинския съвет. В тази връзка, на основание чл. 22 във връзка с чл. 21, ал. 1, т. 13 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА) и чл. 23 във връзка с чл. 19, ал. 1 от ЗП, Столичен общински съвет е приел Наредба за организация на движението на територията на Столична община.

С Наредбата за организация на движението на територията на Столична община се определят правила, ограничения и забрани, свързани с организацията на движението на пътни превозни средства на територията на Столична община. С нея също се определят правилата за паркиране на превозни средства, в т.ч. в режим на почасово

платено паркиране, режим на паркиране „служебния абонамент“, режим на локално платено паркиране на живущите в зоните за почасово платено паркиране, режим на преференциално паркиране и др., прилагането на принудителни административни мерки - преместване на неправилно паркирано превозно средство, блокиране на колелото на неправилно паркирано превозно средство чрез използването на техническо средство тип „скоба“, както и условията и реда за осъществяване на контрол и санкциониране на нарушителите.

В условията на взето политическо и законодателно решение за регламентиране на правната възможност за събиране на такса за задръстване и възникнала необходимост от въвеждане на зона за намаляване/таксуване на задръстванията, би могла да се обмисли възможността за уреждане на този инструмент за прилагане на локални мерки както в ЗЧАВ, така и в други нормативни документи свързани с пътищата – общинска собственост, тяхното управление, ползване, поддържане и т.н. Това е така, тъй като таксата за задръстване, респ. въвеждането на зона за намаляване/таксуване на задръстванията би могло да се разглежда както като екологична мярка, насочена към насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт, намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, така и като мярка за повишаване безопасността по пътищата, организиране, управление и преразпределение на пътния трафик в определени части на града, в които възникват или има опасност да възникнат задръствания.

Също така, в условията на взето политическо и законодателно решение относно въвеждането и прилагането на градски пътни такси на територията на София или други големи градове в страната, би могла да се обмисли възможността за заимстване на част от регулаторните подходи, включени както в ЗП, така и в регулаторните актове на държавите, представляващи обект на анализ в доклада по Дейност № 1¹⁴, включително по отношение на способите за заплащане на таксите за ползване на пътното пространство. Възможността да се извърши електронна справка относно наличието на дължими такси или други задължения, касаещи ползването на пътно пространство, е препоръчително да се заимства като подход. Като добър подход би могла да се определи и възможността за заплащане на дължима такса до третия ден след преминаването на превозното средство през платената зона или по платения пътен участък.

¹⁴ В доклада по Дейност 1 подробно бяха разгледани регулаторните рамки на Великобритания и Швеция, като в същия доклад се съдържат и препратки към нормативните актове на двете държави. Макар и съществено различни в немалко отношения, двете регулаторни рамки имат сходни белези.

2.4. Закон за местните данъци и такси

Законът за местните данъци и такси (ЗМДТ) урежда данъците и таксите, които могат или следва да се събират от общините в Република България. В ЗМДТ са посочени обектите на облагане със съответния данък, основата за облагане, диапазоните на налозите, данъчно задължените лица, сроковете за деклариране и внасяне на данъка, както и основанията за освобождаване от данък, респ. за ползване на данъчно облекчение. Задължението да се плаща местен данък възниква при придобиване на имущества, притежаване на имуществени права върху недвижими имоти и превозни средства, както и при упражняване на патентни дейности. Установяването, обезпечаването и събирането на местните данъци се извършва от определени със заповед на кмета на общината служители на общинската администрация по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс (ДОПК).

В глава трета от ЗМДТ се съдържат разпоредби за всяка от таксите, събирани от общините в страната, систематично подредени в десет раздела. Местните такси са прости и пропорционални. Те се събират от общините и се дължат за предоставените от тях услуги, като:

- ползване на пазари, тържища, тротоари, площи, улични платна, панаири и терени с друго предназначение;
- технически услуги;
- административни услуги;
- други.

Законът предвижда всеки общински съвет да определя конкретния размер на таксите, който следва да се събира. Размерът на местните такси се определя с наредба на общинския съвет въз основа на извършваните разходи (материално-технически и административни) за предоставяне на съответната услуга.

С оглед така приетата нормативна уредба и в зависимост от възприетия подход за правно регулиране на таксата за задръстване, би могла да се обмисли възможността за създаване на нов Раздел X в Глава Трета от ЗМДТ. В този раздел би могъл да намери място нов член 122а, който да урежда събирането на таксата за задръстване, като също би могла да се обмисли възможността, съответните законодателни промени да поставят основата така, че при желание или възникнала необходимост, в същия раздел да могат занапред да бъдат включени и други такси. В този смисъл, новият Раздел XI би могъл да носи следното заглавие „Такси за подобряване качеството на атмосферния въздух“ или

„Такси за намаляване на вредното въздействие от автомобилния транспорт“ или др. така, че да се предостави възможност за събиране и на други такси, определени в ЗЧАВ или в друг нормативен акт, свързан с транспорта, опазването на околната среда и нейните компоненти и т.н.

По повод горното, би могла да се обмисли възможността за включване на следните текстове в новия член 122а:

„член 122а (1) При навлизане и движение на моторни превозни средства в зона за намаляване на задръстванията на територията на населено място или на части от нея се заплаща такса за задръстване с цел намаляване на задръстванията и подобряване качеството на атмосферния въздух.

(2) Въвеждането на зона за намаляване на задръстванията и правилата за навлизане и движение на моторни превозни средства в нея се определят с наредба на общинския съвет по чл. 28а от Закона за чистотата на атмосферния въздух¹⁵.

(3) С наредбата по ал. 2, общинският съвет определя размерът, условията, реда и сроковете за заплащане на таксата по ал. 1, задължени и освободени лица и превозни средства и други условия, предвидени в нормативен акт.

(4) С наредбата по ал. 2, общинският съвет може да определи условията, реда и сроковете за възстановяване на предварително платена такса за задръстване и условията за извършване на промяна за такава такса.“

С оглед собствеността на пътя и произтичащите от нормативните актове задължения за стопанисване, поддържане и управление на пътища – общинска собственост, в случай на възприет различен подход, по аналогия, би могло да се регламентира заплащането на такса за задръстване, като се препрати към друг нормативен акт, касаещ стопанисването, управлението и организацията на движението по пътища, булеварди и улици със статут на публична общинска собственост.

Член 127 от ЗМДТ изключва неплащането на определените в закона местни данъци и такси от кръга на административните нарушения. Съгласно цитираната норма:

„Чл. 127. (1) При неспазване на разпоредби по този закон извън случаите по чл. 123, 124 и 125 на виновните лица се налага глоба в размер от 20 до 200 лв., а на юридическите лица и едноличните търговци - имуществена санкция в размер от 100 до 500 лв.

¹⁵ или в друг нормативен акт, в зависимост от възприетия подход

(2) Не се смята за административно нарушение неплащането в срок на данъците и таксите по този закон“.

В тази връзка и с оглед възприетия подход за правна регулация, в случай, че разглежданата мярка за таксуване на задръстванията бъде регламентирана като „екологична мярка“ в ЗЧАВ, то това налага изменението и синхронизирането на текстовете на чл. 41а и чл. 41б от ЗЧАВ с тези на чл. 127 от ЗМДТ.

2.5. Закон за движението по пътищата

Законът урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на ЗДвП и на издадените въз основа на него нормативни актове. Целта на ЗДвП е да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства.

Член 3 от ЗДвП вменява задължение на лицата, стопанисващи пътищата, да организират движението по тях така, че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от моторните превозни средства. За организиране на движението по пътищата се използват светлинни сигнали, пътни знаци и пътна маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения, които се поставят само след възлагане от собственика или администрацията, управляваща пътя, при условия и по ред, определени с Наредба № РД-02-20-2 от 24.10.2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.

По закон, участниците в движението съобразяват своето поведение със сигналите на длъжностните лица, упълномощени да регулират или да контролират движението по пътищата, както и със светлинните сигнали, с пътните знаци и с пътната маркировка. В тази връзка, въвеждането на зона за таксуване на задръстванията следва да се предшества от полагането на пътна маркировка и поставянето на пътни знаци, които да предупреждават водачите на пътни превозни средства и да им оказват очакваното от

тях поведение съобразно изискванията на ЗДвП, Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата, Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка и Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци. В доклада по Дейност № 1 са упоменати начините за сигнализиране на различните зони, като са изведени и препратки към пътната сигнализация на зоната за таксуване на задръстванията в Лондон¹⁶.

При това положение, в условията на взето политическо и законодателно решение за обособяване на зона за намаляване/таксуване на задръстванията би могла да се обмисли възможността за допълнение на Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и/или на Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата.

Необходимост от изменение и допълнение би могла да възникне и по отношение на разпоредбите, касаещи автоматизираните технически средства и системи (АТСС) и електронния фиш, издаван при нарушения, установени и заснети с АТСС, в отсъствието на контролен орган и на нарушител, за налагане на глоба в размер, определен за съответното нарушение. Тук е мястото да се обърне внимание, че както в английската, така и в шведската система за таксуване на задръстванията, контролът се осъществява посредством използването на камери за автоматично разпознаване на регистрационни номера. Отделно, в Швеция, от името на данъчния орган, Шведската транспортна агенция, чрез автоматизирана обработка с подкрепата на данни от регистъра за движението по пътищата взема решение относно данъка върху задръстванията и допълнителната такса. В Лондон, размерът и видът на таксата се определят автоматично, като се използват подробности за превозното средство, предоставени от съответната агенция за лицензиране на превозни средства и/или от клиента. Информацията за регистрирания собственик/ползвател също се извлича автоматично от DVLA (или чуждестранна агенция за лицензиране), така че да може да бъде издадено известие за наказателна такса¹⁷.

Освен това, в доклада по Дейност № 1, като подходящи за адаптиране към българския контекст бяха идентифицирани предвидените както в английската, така и в

¹⁶ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/congestion-charge-zone/road-signs>

¹⁷ Преди да бъде обработено известието за наказателна такса в Лондон, детайлите, заснети от камерата, се проверяват ръчно от лице. Тази проверка изисква от оператора да потвърди VRM, използван за известието за наказателна такса, спрямо изображенията на превозното средство, заснети от камерата, и препратки към марката, модела и подробностите за цвета на превозното средство. Всеки потенциално известие за наказателна такса се проверява също от второ лице. Когато има разминаване в мненията на двете лица, тогава случаят се предава на супервайзер за окончателно решение.

шведската система допълнителни „механизми“ за плащане на дължими такси и „глоби“, преди да се пристъпи към принудително събиране на дължимите суми, а именно: поставяне на устройство за блокиране на превозното средство, преместване на превозното средство и предаването му за отговорно пазене, забрана за ползване на превозно средство при наличие на неплатени глоби над определена стойност и др. Въвеждането на подобни допълнителни „механизми“ би могло значително да се отрази върху поведението на водачите на превозни средства, да спомогне за спазването на правилата в зоната, както и за своевременното заплащане на дължимите суми.

В случай на възприемане на подобен подход, посочените по-горе допълнителни „механизми“ следва да намерят място освен в ЗДвП, и в изброените по-горе нормативни актове, в зависимост от това дали, къде и по какъв начин ще се регламентира събирането на таксата за задръстване. В ЗМДТ също следва да намери своето място, като текстовете могат да бъдат заимствани от тези, съдържащи се в лондонската Заповед за консолидираната схема за таксуване при задръстване¹⁸¹⁹²⁰²¹, от шведския Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията²² или комбинация от двете. Сравнителният анализ между Лондонската такса задръстване и Стокхолмския данък върху задръстванията, изведен в табличен вид в доклада по Дейност № 1, ясно показва подходът използван в двете системи.

В ЗДвП, в чл. 167, ал. 2, са регламентирани правомощията на службите за контрол, определени от кметовете на общините, а в чл. 171 и сл. от Закона са регламентирани принудителните административни мерки, които могат да бъдат прилагани. Тези текстове също следва да бъдат прецизирани, в зависимост от възприетия подход.

2.6. Закон за хората с увреждания

Закона за хората с увреждания цели да насърчава, защитава и гарантира пълноценното и равноправно упражняване на правата и свободите на хората с увреждания, както и предоставя подкрепа за хората с увреждания и техните семейства. По смисъла на закона, „хора с увреждания“ са лица с физическа, психическа, интелектуална и сетивна недостатъчност, която при взаимодействие с обкръжаващата ги среда би могла да възпрепятства тяхното пълноценно и ефективно участие в

¹⁸ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/congestion-charge>

¹⁹ <https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf>

²⁰ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022.pdf>

²¹ <https://content.tfl.gov.uk/greater-london-central-zone-congestion-charging-variation-order-2022-instrument-of-confirmation.pdf>

²² <https://lagen.nu/2004:629#L>

обществения живот, а „хора с трайни увреждания“ са лица с трайна физическа, психическа, интелектуална и сетивна недостатъчност, която при взаимодействие с обкръжаващата ги среда би могла да възпрепятства тяхното пълноценно и ефективно участие в обществения живот, и на които медицинската експертиза е установила вид и степен на увреждане или степен на трайно намалена работоспособност 50 и над 50 на сто.

Поради стремежа на законодателя да създаде условия за достъпност, социално приобщаване и пълноценно и ефективно участие на хората с увреждания и техните семейства в обществения живот, в чл. 58, т. 3 от Закона е предвидено, че Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията следва да създаде специални условия за движение, спиране, паркиране и престой на пътни превозни средства, управлявани от хора с увреждания или превозващи хора с увреждания. В тази връзка, при създаване на регулаторна рамка, касаеща въвеждането на система за таксуване на задръстванията, както на национално, така и на местно ниво, по аналогия на английската и шведската система за таксуване на задръстванията, възниква необходимост от предвиждане на специален ред и условия, посредством който да се гарантира свободното движение на превозни средства, управлявани от хора с увреждания или превозващи хора с увреждания.

2.7. Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните)

Въз основа на проучванията и анализите по Дейност № 1 и при така обобщената нормативна рамка е необходимо да се вземе под внимание, че дейностите по заплащане на такса за навлизане и движение в зона за таксуване на задръстванията, както и тези по осъществяване на автоматизиран контрол, установяване на нарушения, налагане на наказания и други съпътстващи дейности, включват в себе си и обработване на лични данни. За да бъде обработването законосъобразно, личните данни следва да бъдат обработвани въз основа на съгласието на съответния субект на данни или на друго легитимно основание, установено по законодателен път.

Като пряко приложим във всяка една държава-членка на ЕС, Регламент (ЕС) 2016/679 има общо приложение и е задължителен. Регламентът се прилага за

обработването на лични данни изцяло или частично с автоматични средства, както и за обработването с други средства на лични данни, които са част от регистър с лични данни или които са предназначени да съставляват част от регистър с лични данни.

Законът за защита на личните данни урежда обществените отношения, свързани със защитата на правата на физическите лица при обработване на личните им данни, доколкото същите не са уредени в Регламент (ЕС) 2016/679.

В съответствие с чл. 5 от Регламент (ЕС) 2016/679, личните данни следва да се обработват законосъобразно, добросъвестно и по прозрачен начин по отношение на субекта на данните („законосъобразност, добросъвестност и прозрачност“).

Основанията за законосъобразно обработване на личните данни са изчерпателно посочени в чл. 6 Регламента:

- съгласие за обработване на лични данни за една или повече конкретни цели;
- изпълнение на договор, по който субектът на данните е страна с администратора, или за предприемане на стъпки по искане на субекта на данните преди сключването на договор;
- законово задължение, което се прилага спрямо администратора²³;
- жизненоважни интереси на субекта на данните или на друго физическо лице;
- изпълнение на задача от обществен интерес или упражняване на официални правомощия, които са предоставени на администратора²⁴;
- легитимни интереси на администратора или на трета страна).

В условията на взето политическо и законодателно решение за събиране на такса за задръстване с цел намаляване на задръстванията и емисиите от транспорта, съгласно законодателството за защита на данните, въз основа на някое от изброените по-горе основания, общините, службите за контрол определени от кметовете на общините, както и публични предприятия или търговски дружества, ще имат право да обработват лична информация за целите на прилагане, съобразно техните функции и правомощия.

Видът и количеството лични данни, които могат да се обработват, зависят от причината за обработването им и от целите за употреба. Трябва да бъдат налице конкретни цели за обработването на данните, тъй като не могат да се събират лични

²³ Когато обработването на лични данни е необходимо за спазването на законово задължение, което се прилага спрямо администратора, общата цел на обработването следва да бъде спазването на правното задължение, което е разписано в националното законодателство или в правото на Европейския съюз.

²⁴ Когато обработването на лични данни е необходимо за изпълнението на задача от обществен интерес или при упражняването на официални правомощия, които са предоставени на администратора, следва да бъдат посочени съответните задачи, функции или правомощия в конкретните законови текстове. Принципно, всяка организация, която упражнява официални правомощия или изпълнява конкретна задача в обществен интерес може да се позове на това основание, като акцентът е върху естеството на функцията.

данни за неопределени цели („ограничение на целите“). Освен това, могат да се събират и обработват само лични данни, които са необходими за постигането на тези цели („свеждане на данните до минимум“). Обработването трябва да бъде съобразено с основните принципи за защита на данните.

Важно е също да се упомене, че личните данни се съхраняват не повече от необходимото за целите, за които са били събрани („ограничение на съхранението“). В тази връзка, по аналогия на Лондон²⁵, би могла да се обмисли възможността за автоматично изтриване на данни, които не са необходими за други цели, когато се установи, че дължимата такса е платена или превозното средство попада в кръга на освободените от заплащане на такса. Данните от камерите за автоматично разпознаване на регистрационните номера обаче (регистрационен номер и изображение), наред с данните, които са необходими за целите на установяване на нарушение, налагане на санкции и глоби, принудителни административни мерки, провеждане на административно-наказателно производство и т.н., следва да бъдат запазени за по-продължителен период от време, когато е установено, че дължимата такса не е платена, като този период следва да бъде до окончателното решаване на случая или до изтичане на други нормативно определени срокове. В единия случай например, данни могат да се събират за целите на установяване на извършеното плащане, а в другия случай, за целите на наказване на тези, които са се шофирали в зоната, но не са платили определената такса.

В зависимост от основанията за обработване на личните данни и предварително определените цели, биха могли да се определят вида и количеството на личните данни така, че да събират и обработват само лични данни, които са необходими за постигането на тези цели. Така например, в зависимост от предвидените способи за плащане (през мобилен телефон чрез sms, по банков път, чрез мобилно приложение или други алтернативни способи), е възможно да се предвиди обработването на различни по вид и количество данни така, че да се спази условието за свеждане на данните до минимум.

В случай, че се предвиди възможност за заплащане на дължимата такса посредством използването на мобилно приложение или друга електронна платформа, то от потребителите на това приложение следва да бъде получено валидно съгласие за обработване на техните данни²⁶, като същевременно следва да са и информирани за

²⁵ <https://tfl.gov.uk/corporate/privacy-and-cookies/road-user-charging>

²⁶ https://commission.europa.eu/law/law-topic/data-protection/reform/rules-business-and-organisations/legal-grounds-processing-data/grounds-processing/when-consent-valid_bg

целите на обработване. Условието за даване на съгласие са посочени в чл. 7 от Регламент (ЕС) 2016/679. В случаите, когато администратор на лични данни прави преценка дали да обработва личните данни на базата на съгласие, е необходимо да се изследва обстоятелството дали не е налице друго правно основание за тяхното обработване, като например законово задължение или договор, както и какви биха били последиците за съответната дейност при оттегляне на съгласието от лицето.

При събирането на данни е необходимо по кратък, прозрачен, разбираем и лесно достъпен начин, с ясни и недвусмислени формулировки да бъде предоставена информацията относно:

- името на организацията или дружеството, която/което обработва данните (включително данни за контакт на СЗД, ако има такъв);
- целите, за които организацията/дружеството ще използва данните;
- категориите на съответните лични данни;
- правното основание за обработване на личните данни;
- продължителността от време, през което ще бъдат съхранявани данните;
- други организации/дружества, които ще получат данните;
- прехвърляне на данните извън ЕС;
- основни права на субектите в областта на защитата на данни (право на достъп, право на коригиране, право на възражение и т.н.);
- правото за подаване на жалба до орган за защита на данните;
- правото за оттегляне съгласието по всяко време;
- наличие на автоматизирано вземане на решения и съответната логика, включително последиците.

При определени обстоятелства, изброени в чл. 13, параграф 4 и чл. 14, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2016/679, организацията, респ. дружеството може да бъде освободено от задължението да информира лицето.

Основните права, които следва да бъдат спазени от администратора на лични данни са:

- право на информация - субектът на данните следва да има право на информация за целите на обработване на личните му данни, която да се предоставя при събиране на личните му данни и при последваща промяна на целите на обработването;

- право на достъп до собствените си лични данни - субектът на данните има право да получи от администратора потвърждение дали се обработват лични данни, свързани с него, и ако това е така, да получи достъп до данните и до информацията, посочена в чл. 15 от Регламента;
- право на коригиране – когато съхраняваните лични данни са некоректни или непълни, субектът на данни може да изиска те да бъдат коригирани;
- право на изтриване (право „да бъдеш забравен“) - субектът на лични данни (потребител на приложението напр.) има правото да поиска от дружеството/организацията изтриване на свързаните с него лични данни, а дружеството/организацията има задължението да ги изтрие без ненужно забавяне, когато е налице някое от основанията, посочени в чл. 17, параграф 1 от Регламента. Същото се отнася и за данните от камерите за разпознаване на регистрационните номера, данните от регистри и др. В смисъла на последното следва да се предвиди, че при наличието на платена такса или при влизане в сила на съответния електронен фиш, акт за установяване на административно нарушение и наказателно постановление или при приключване на която и да административна процедура със заплащане на всички задължения от страна на лицето, съответните лични данни следва да бъдат незабавно изтрити, освен в изрично определените случаи;
- право на ограничаване на обработването от страна на администратора или обработващия лични данни - потребителят на приложението например, има право изиска от дружеството да ограничи обработването на свързаните с него лични данни във всеки един от изброените в чл. 18, параграф 1 случаи.
- право на преносимост на данните - субектът на данните може да поиска от администратора на лични данни да прехвърли всички или част от данните му, които са в процес на обработване и които потребителят лично е предоставил на администратор във формат, пригоден за машинно четене, когато обработването на тези данни е на основание дадено съгласие или на основание изпълнение на договор и когато обработването се осъществява с автоматизирани средства;
- право на възразение - субектът на данни може по всяко време да възрази срещу обработването на лични данни от дружеството/организацията, което поддържа съответното приложения например, които се отнасят до него

- автоматизирано вземане на индивидуални решения, включително профилиране - субектът на данните има право да не бъде обект на решение, основаващо се единствено на автоматизирано обработване, включващо профилиране, което поражда правни последствия за субекта на данните или по подобен начин го засяга в значителна степен. Това не се прилага ако решението е разрешено от правото на Съюза или правото на държава членка, което се прилага спрямо администратора, и в което се предвиждат също подходящи мерки за защита на правата и свободите, и легитимните интереси на субекта на данните. В останалите хипотези, посочени в чл. 22, параграф 1 от Регламента, администраторът прилага подходящи мерки за защита на правата и свободите и легитимните интереси на субекта на данните, най-малко правото на човешка намеса от страна на администратора, правото да изрази гледната си точка и да оспори решението. В Лондон, известията за наказателна такса са обект на преглед от две лица;
- право на защита по съдебен или административен ред, в случай че правата на субекта на данни са били нарушени.

Сериозно внимание следва да се обърне на поверителността, като се разработят политики, процеси и технически мерки за контрол и защита на достъпа до и използването на лична информация, свързана със системата за таксуване на потребителите на пътя, в т.ч. данни за платежни карти.

Организациите/дружествата е необходимо да прилагат подходящи технически и организационни предпазни мерки, които да гарантират сигурността на личните данни, включително защита срещу неразрешено или незаконосъобразно обработване и срещу случайна загуба, унищожаване или повреждане, като се прилага подходяща технология („цялостност и поверителност“). Техническите и организационните предпазни мерки е препоръчително да се прилагат в най-ранните етапи от проектирането на операциите по обработка на данни така, че от самото начало да защитават принципите на неприкосновеност на личния живот и защита на данните („защита на данните на етапа на проектиране“). Организациите/дружествата трябва да гарантират, че личните данни се обработват с най-висока защита на неприкосновеността на личния живот така, че личните данни по подразбиране да не са достъпни за неопределен брой лица („защита на данните по подразбиране“).

При обработването на лични данни за целите на прилагане на системата за таксуване на задръстванията, е препоръчително да се използва псевдонимизация (техника за защита на неприкосновеността, при която личните данни се обработват по начин, който не позволява идентификацията на физическото лице без употребата на допълнителна информация, която следва да се съхранява отделно от тези данни, под защитата на технически и организационни мерки) и криптиране (кодиране на съобщения така, че да могат да ги прочетат само оторизираните лица). Това криптиране е препоръчително да се извършва веднага след първото събиране на личните данни.

Важно е да се упомене също, че когато има вероятност обработването на лични данни да доведе до висок риск за правата и свободите на физическите лица, се изисква изготвянето на оценка на въздействието върху защитата на данните. Такава оценка е направена по повод разширението на ULEZ в Лондон, информацията от която може да бъде от полза и за целите на регламентиране и прилагане на системата за таксуване на задръстванията в София²⁷²⁸²⁹.

4. Национални стратегически документи

В Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018 – 2024г.), приета с Решение № 334 на Министерския съвет от 07.06.2019г.³⁰ са предложени две мерки за намаляване на емисиите на ФПЧ₁₀ от леки автомобили, а именно:

- подобряване на качеството на периодичните техническите прегледи, както при първоначалната регистрация на автомобила, така и по време на нормалната му употреба, комбинирани със санкции за собствениците на автомобили, които не са преминали успешно периодичния технически преглед, тъй като собствениците им са премахнали устройствата за намаляване на емисиите;
- въвеждане на зони с ниски емисии (ЗНЕ) в София и Пловдив.

В посочения стратегически документ са очертани етапите на изпълнение на предложените мерки в сектор транспорт и графика за тяхното изпълнение, в т.ч. е отчетена необходимостта от законодателни изменения по отношение на зоните с ниски

²⁷ <https://haveyoursay.tfl.gov.uk/15619/widgets/58629/documents/34558>

²⁸ <https://content.tfl.gov.uk/london-wide-ulez-draft-data-protection-impact-assessment.pdf>

²⁹ <https://content.tfl.gov.uk/london-wide-ulez-final-dpia-november-2022.pdf>

³⁰ https://www.moew.government.bg/static/media/ups/tiny/Air_new/Natzionalna_programa_podobriavane_KAV_2018-2024.pdf

емисии, както и е направено разпределение на задълженията и отговорностите на ниво правителство и ниво общини в процеса на изпълнение на различните етапи и задачи.

В условията на изразена политическа воля за въвеждане на такса за задръстване, като мярка за намаляване на емисиите в сектор транспорт, е необходимо извършването на актуализация на Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух и/или други стратегически документи, касаещи сектор транспорт, в зависимост от възприетия подход, тъй като подобна мярка не е предвидена на този етап. Освен това тук е важно да се упомене, че извършените промени в ЗЧАВ, датиращи от 2021 г. са последващи приемането на националния стратегически документ, т.е. той е основополагащ по отношение на тях.

5. Наредба за създаване и функциониране на зона за намаляване на задръстванията на територията на град София

В зависимост от регулаторния подход за създаване и функциониране на зона за намаляване на задръстванията и за заплащане на такса за задръстване, с оглед правомощията на кметовете на общини и общинските съвети, определени в ЗМСМА, в Закона за нормативните актове (ЗНА), в нормативни актове, касаещи стопанисването, управлението и организацията на движението по улици, булеварди и пътища – публична общинска собственост (ЗП, ЗДвП и др.), то би могла да се обмисли възможността за приемане на нов подзаконов нормативен акт или за изменение и допълнение на съществуващ такъв, който да определя условията и реда за създаване и функциониране на такава зона съобразно местните особености, спецификите на града и потребностите на общността.

Съгласно ЗНА, нормативният акт съдържа общи правила за поведение, които се прилагат към индивидуално неопределен кръг субекти, има нееднократно действие и се издава или приема от компетентен орган. Разпоредбите на нормативните актове трябва да се формулират на общоупотребимия български език, кратко, точно и ясно.

В съответствие със ЗНА, в хипотезата на приемане на нов подзаконов нормативен акт, на първо място е необходимо да се посочи какво се урежда с подзаконовия нормативен акт, какви са целите на правната регулация и кои са субектите, от които се изисква определено поведение. Необходимо е също да се определят обхватът, границите и времевата рамка, в които ще се прилагат правилата за навлизане и движение в зоната за таксуване на задръстванията, подлежащите на таксуване превозни средства,

подлежащите на отстъпка превозни средства, освободените от такса превозни средства, размер на таксата, начините и способите за нейното плащане, правните последици в случай на установяване на неплатена такса за задръстване от превозно средство подлежащо на таксуване, както и други релевантни към случая правила и изисквания.

Обхват, граници и времева рамка

Обхватът на зоната за намаляване на задръстванията, нейните граници и времева рамка за таксуване е препоръчително да бъдат определени на база извършен задълбочен анализ за транспортните натоварвания на територията на град София, въз основа на който да се идентифицират най-натоварените маршрути и кръстовища, където нивото на задръстванията е най-високо, както и тези, по които съществува потенциална възможност за увеличаване на пътния трафик и възникване на задръствания. Анализът за транспортните натоварвания, идентифицираните места със задръствания, времето на образуване на задръстванията и др. биха могли да допринесат за това да бъдат определени дните и часовия диапазон, в който да функционира зоната за намаляване на задръстванията, респ. в които да се заплаща такса за задръстване, така че да се гарантира нейната целесъобразност и ефективност. Освен това, на база анализа е възможно да се установи, че през някои от месеците, напр. през лятото, трафикът в града не е толкова натоварен, че да налага предприемането на подобни действия за намаляване на задръстванията и за таксуване на потребителите на пътя.

На анализ, преди въвеждане на зона за намаляване на задръстванията, е препоръчително да бъдат подложени също социално-икономическите и екологични ефекти от прилагането на тази мярка, както и ефектите от прилагането ѝ по отношение на останалите пътни артерии в града. Тук е мястото да се упомене, че в някои случаи ценообразуването на пътя би могло да се окаже неефективно за постигане на определени цели или да се окаже, че тези цели биха могли да бъдат постигнати и по друг начин – забавяне на скоростта, синхронизация на средствата за светлинна сигнализация, промяна в организацията на движението и други по-традиционни подходи. Би могло да се обърне известно внимание също на докладът “Smeed” от 1964 г.³¹, който разглежда редица практически въпроси, свързани с налагането и събирането на такси за използване на пътищата и в който е залегнал принципът, че пътуванията трябва да бъдат обезсърчавани, ако са оценени на по-малко от цената или загубите,

³¹ <https://trl.co.uk/uploads/trl/documents/MISC17.pdf>

които причиняват на други хора и че пътуванията не трябва да бъдат ограничавани, ако са оценени на повече от разходите, които причиняват.

Въз основа на анализа, отразяващ положителните и отрицателните ефекти от въвеждането и функционирането на зона за намаляване на задръстванията и заплащане на такса за задръстване, обхватът и границите на зоната биха могли да бъдат определени както в централната част на града, така и по основни пътни артерии. Зоната за намаляване на задръстванията би могла да функционира както целогодишно, така и през определени месеци от годината, както през делнични дни, така и през делнични и почивни дни, и т.н. Като изключение от общото правило за заплащане на такса за задръстване биха могли да бъдат нормативно определени празниците и официалните почивни дни съгласно българското законодателство, както и ваканциите и неучебните дни за съответната учебна година, определени от Министерство на образованието и науката.

С оглед обстоятелството, че на база извършения анализ по Дейност № 1 се установи, че въвеждането и функционирането на системи за таксуване на задръстванията е обект на периодичен мониторинг по отношение на трафика, отражението на въведените правила спрямо него, качеството на въздуха, икономиката и т.н. би могла да се обмисли възможността, по аналогия на Приложение 1 и 2 към шведския Закон (2004:629) относно данъка върху задръстванията³², обхватът, границите и времевата рамка на зоната за намаляване на задръстванията да бъдат изнесени в приложение към подзаконовия нормативен акт.

Размер на таксата за задръстване

Ценообразуването на пътя чрез въвеждане на такса за задръстване обикновено се прилага в гъсто населени градове с голям трафик, където задръстванията са сериозен проблем. Таксата за задръстване има за цел да предотврати и обезсърчи ненужните пътувания с лично превозно средство и да насърчи използването на екологичен транспорт, обществен транспорт, незамърсяващи превозни средства и др. Като таксуват водачите на превозни средства за навлизане в зона за таксуване на задръстванията, градовете имат възможността да намалят броя на превозните средства по пътя, което от своя страна намалява задръстванията, времето за пътуване и емисиите.

³² <https://lagen.nu/2004:629#L>

В изпълнение на концепцията за въвеждане на таксата за задръстване и целите на прилагане на тази мярка, е препоръчително размерът на таксата да бъде определен по начин, който да не ограничи достъпността и мобилността на тези, които нямат достъп до алтернативен транспорт, като същевременно се преследва търсеният от прилагането ефект, който се изразява в обезсърчаване на ненужните пътувания и използване на лично превозно средство само тогава, когато е необходимо.

С оглед установения международен опит по отношение на системите за таксуване на задръстванията, представен в доклада по Дейност № 1, би могла да се обмисли възможността за определяне на социално-приемлив размер на таксата, като последиците от неплащането ѝ от задължените субекти са много по-строги. По този начин ще се насърчи спазването на правилата в зоната за намаляване на задръстванията и своевременното заплащане на дължимото.

Размерът на таксата за задръстване би могъл да се определи също и на база проучване и анализ на общественото мнение относно готовността на водачите на превозни средства да заплащат такава такса, като се вземе предвид и социалната тежест и съответно поносимост. Една от предпоставките за постигане на ефективност е обществената приемливост по отношение на мярката, както и създаването на условия за осъществяване на контрол по спазване на същата.

Важно е също да се упомене, че в Лондонската система за таксуване на задръстванията, размерът на таксата е един и същ за всички дни и часове, таксата се заплаща за целия ден, без значение от броя на влизанията и излизанията от зоната, докато Стокхолмският данък за задръстване се налага в зависимост от сезона и часа на преминаване през пункта за плащане, подходът е изграден върху концепцията за заплащане на различни суми по различно време (по-скъпо/по-евтино по различно време в зависимост от натовареността на трафика), данъкът се налага за всяко преминаване като е определена горна граница на дневната сума, която може да бъде наложена върху подлежащо на облагане превозно средство. В този смисъл, заедно с определянето на размера на таксата за задръстване, е препоръчително да се регламентира и това за кога и как се дължи – за целия ден, за всяко влизане и излизане и т.н.

С оглед резултатите от анализа на системите за таксуване на задръстванията прилагани в Швеция и Великобритания, в доклада по Дейност № 1 е направен извод, че възприетия от Великобритания подход за таксуване на задръстванията е по-подходящ

за адаптиране към местните условия, като са отчетени и положителните аспекти на шведската система.

Плащане на такса за задръстване

В резултат от анализа по Дейност № 1 е установено, че Лондонската схема за таксуване на задръствания предоставя редица алтернативни начини за плащане на таксата, както по отношение на времевия период (за ден или за последователни дни, предварително, в деня на пътуване, след деня на пътуване), така и по отношение на способите за плащане – чрез използване на технологични средства (мобилно приложение) и чрез използване на традиционни средства, достъпни за масовия потребител. Предвидена е също възможност за възстановяване на предварително платена такса или за промяна (за друго превозно средство или за другата дата), като условията за това са разгледани в доклада по Дейност №1. Както в Лондонската, така в Стокхолмската система за таксуване на задръстванията, таксата се дължи за конкретно превозно средство, като при заплащането на таксата се посочва регистрационния номер на автомобила. Предвидена е и възможност за извършване на електронна справка за дължими суми по регистрационен номер на превозното средство.

С оглед максимално улесняване на водачите на превозни средства, навлизащи и движещи се в зоната за намаляване на задръстванията, както и с оглед своевременното изпълнение на задълженията, свързани със заплащане на такса за задръстване, е препоръчително, на първо място да се създаде техническа и технологична възможност за извършване на електронна справка за дължими плащания чрез въвеждане на регистрационен номер на превозно средство, и на второ място, да се регламентира и технически създаде възможност за заплащане на дължимите суми по няколко начина:

- чрез sms;
- чрез уебсайт;
- чрез мобилно приложение;
- по банков път;
- чрез директен дебит и други.

Максималното улесняване на изпълнението на задължението за плащане, съчетано с обществено приемлив размер на таксата и поставяне на указателни/информационни табели за това колко се дължи и по какъв начин се заплаща, е възможно да увеличи в значителна степен нейната събираемост.

Наред с изброените по-горе, създаването на условия за заплащане на таксата предварително или в приемлив период от време следващ деня на преминаване през зоната, също би могло да насърчи водачите на превозни средства както да спазват правилата, така и своевременно да заплащат дължимите суми, включително, в случай на колебание относно заплащането, след извършване на онлайн справка за наличието на такива. В тази връзка, по аналогия на английската система за таксуване на задръстванията, би могла да се обмисли възможността за заплащане на таксата по изброените по-долу начини:

- за бъдещ период от време - за ден, за последователни дни, за седмица, за месец, за календарна година и т.н., по аналогия на винетките;
- в рамките на същия ден – до 00:00 часа в деня на навлизане и движение в зоната за намаляване на задръстванията;
- до изтичане на определен период от време след навлизане и движение в зоната за намаляване на задръстванията навлизане и движение в зоната за намаляване на задръстванията – до 00:00 часа на третия ден от навлизане и движение в зоната за намаляване на задръстванията, или до 00:00 часа на седмия ден и т.н..

В условията на извършено плащане в рамките на упоменатите по-горе срокове, по презумпция за задълженото лице не би следвало да произтичат каквито и да е последици от санкционен характер.

В условията на извършено предварително плащане, би могла да се обмисли възможността за отстъпка, в зависимост от периода, за който е извършено съответното предплащане (седмица, месец, година).

Задължени и освободени субекти

В подзаконовия нормативен акт, чрез ясни, точни и недвусмислени правни норми е необходимо да се определи кръга на задължените субекти, както и на тези, които попадат извън приложното поле на регулаторния акт. По аналогия на системите за таксуване на задръстванията в анализираните държави, е препоръчително да се определят подлежащите на таксуване превозни средства, подлежащите на отстъпка превозни средства (например живущи), освободените от такса за задръстване превозни средства.

Извършеният сравнителен анализ между Лондонската система за таксуване на задръстванията и Стокхолмския данък върху задръстванията, съдържащ се в доклада по Дейност №1, ясно показва, че шведската система предвижда далеч по-малко изключения от английската. Това вероятно е поставено в зависимост от целите и политиките, спецификите на града, трафика, автомобилния парк и др.

По повод горното е препоръчително, изключенията и отстъпките от таксата за задръстване, да бъдат определени в съответствие с целите на мярката и действащата нормативна уредба, която предвижда специален режим на движение на определени превозни средства, а отделно касае прилагането на мярка само към моторни превозни средства.

Осъществяване на контрол

В условията на осъществяване на контрол с автоматизирани технически средства и системи и в условията на автоматизирана обработка на електронни фишове, актове за установяване на административни нарушения, наказателни постановления или други документи с удостоверителен характер, е необходимо дейностите по осъществяване на контрол да бъдат съобразени с изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679, Закона за защита на личните данни и други нормативни документи имащи отношение към защитата на личните данни, защитата на информацията, цифровото съдържание и т.н. Освен това е препоръчително, в подзаконовия нормативен акт да се посочат компетентните органи, службите и т.н., които имат право да осъществяват контрол по прилагането на мярката в рамките на обособената територия, както и техните функции и правомощия.

Използване на приходите от прилагането на мярката

Подобно на английския и шведския модел и с оглед обществената приемливост на таксата за задръстване, при наличие на решение за прилагане на мярката, е препоръчително да се определи за какво ще се използват реализираните приходи над оперативните разходи, като същите биха могли да бъдат реинвестирани в подобряването на обществения транспорт, пътната инфраструктура и др., с цел повишаване на достъпността, мобилността и качеството на живот.

Принудителни административни мерки и административнонаказателна отговорност

Прилагането на принудителни административни мерки, налагането на глоби и санкции и техният размер, следва да бъдат предвидени в съответния законов нормативен акт, в зависимост от възприетия подход за правно регулиране. Също така следва да бъде регламентирано и кои са органите, службите или длъжностните лица, които могат да ги налагат.

Принудителни административни мерки биха могли да бъдат прилагани при наличие на установени неплатени и просрочени задължения по електронен фиш или наказателни постановления, преди да се пристъпи към принудително събиране на дължимите суми.

Принудителните административни мерки могат да бъдат:

- поставяне на устройство за блокиране на превозното средство (поставяне на техническо средство тип „скоба“ на колелото)³³ - например при 2 неплатени в определените срокове задължения;
- преместване на превозното средство и предаването му за отговорно пазене (преместване на наказателен паркинг)³⁴ например при 3 неплатени в определените срокове задължения;
- забрана за ползване на превозното средство при наличие на неплатени и просрочени задължения по влезли в сила електронни фишове или наказателни постановления над определен брой или над определена стойност³⁵;

По аналогия на анализираните държави в доклада по Дейност № 1, принудителните административни мерки биха могли да бъдат „премахнати“ след заплащане на всички задължения свързани с таксата за задръстване, както и с тези по прилагането на принудителната административна марка (такси, престой и т.н.).

Високият размер на санкциите и глобите, възможностите за прилагане на принудителни административни мерки и ефективното преследване на нередовните платци биха спомогнали значително за спазването на правилата в зоната за намаляване на задръстванията и своевременното заплащане на дължимите суми.

Като всеки законов и подзаконов нормативен акт, и този е необходимо да има ***Допълнителни разпоредби и Преходни и заключителни разпоредби.***

³³ Лондон - превозното средство се освобождава след плащането на всички дължими такси, вкл. тази за поставеното устройство

³⁴ Лондон - превозното средство се освобождава след плащането на всички дължими такси, вкл. тази свързани с преместването, престоя и т.н.

³⁵ Швеция - забраната важи до изплащане на целия дълг.

III. Заключение

Въз основа на доклада и анализа по Дейност №1, в който бяха разгледани регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване, в настоящия доклад е извършен анализ на действащата нормативна уредба и са предложени изменения и допълнения в същата, наред с актуализация на национални и други стратегически документи, както и приемане на нов подзаконов нормативен акт.

Предложените законодателни промени имат за цел да подпомогнат държавните органи и органите на местното самоуправление и местната администрация в прилагането на локални мерки насочени към подобряване качеството на въздуха и намаляване на емисиите от транспорта.

Този анализ е изготвен от Адвокатско дружество „МАНЕВ И СЛАВОВ“ в изпълнение на Договор № СОА23-Д55-28/18.01.2023 г., сключен със Столична община по процедура с предмет: „Изготвяне на правен анализ относно възможностите за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията в София и предложения за промени на действащата нормативна уредба“.

Анализът е разработен в изпълнение на проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

Анализът съдържа общо 42 страници.

Изготвил анализа: _____

Адвокатско дружество „МАНЕВ И СЛАВОВ“, чрез адвокат Костадин Манев

2023

Правен анализ

относно възможностите за въвеждане на зона за таксуване
на задръствания в София и предложения за промени в
действащата нормативна уредба
ДЕЙНОСТ № 3



Адвокатско дружество
„МАНЕВ И СЛАВОВ“

СЪДЪРЖАНИЕ

I. Въведение	стр. 2
II. План за действие при въвеждане на такса за задръстване	стр. 5
1. Стратегическо планиране	стр. 5
2. Правна регулация на държавно ниво	стр. 6
3. Извършване на проучвания и анализи	стр. 8
<i>Анализ на транспортните натоварвания</i>	стр. 8
<i>Анализ на транспортната мобилност на населението</i>	стр. 10
<i>Анализ за въздействието върху околната среда</i>	стр. 12
<i>Социално-икономически анализ</i>	стр. 14
<i>Анализ на международния опит</i>	стр. 16
<i>Ползи от извършването на проучвания и анализи</i>	стр. 17
4. Правна регулация на местно ниво	стр. 18
5. Въвеждане на такса за задръстване	стр. 19
<i>Определяне на целите на таксата за задръстване</i>	стр. 19
<i>Проектиране на зона за таксуване на задръстванията</i>	стр. 21
<i>Определяне на размера на таксата за задръстване</i>	стр. 23
<i>Методи за плащане на таксата за задръстване</i>	стр. 24
<i>Освобождаване от такса за задръстване и преференциално таксуване</i>	стр. 25
<i>Административнонаказателна отговорност и принудителни административни мерки</i>	стр. 25
<i>Инфраструктура за контрол</i>	стр. 26
<i>Политика за поверителност, обработване на данните и защита на данните</i>	стр. 28
<i>Обществена приемливост</i>	стр. 28
<i>Механизъм за наблюдение и оценка на постигнатите междинни и крайни резултати</i>	стр. 30
III. Заключение	стр. 31

I. Въведение

Европейската транспортна политика насърчава прилагането на принципа „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, като първия се отнася за прилагането на схемите за таксуване спрямо ползвателите на пътната инфраструктура, които заплащат тол такси за изминат участък или потребителски такси (винетни такси) за частни превозни средства. Обикновено тол системите се разполагат на едно или няколко съоръжения, а тол таксите се заплащат за преминаване по скоростна магистрала, мост или тунел. Винетните такси или т. нар. такси за използване на пътя се прилагат по всяко време и за всички пътища, определени в регулаторните актове на съответната държава.

Вторият, „замърсителят плаща“, се отнася към участниците или дейността, които причиняват замърсяването и които трябва да направят своя принос за ограничаване или предотвратяване на замърсяването, или за смекчаване на отрицателните въздействия от замърсяването. Този принцип е залегнал в основата на по-голямата част от регулаторните актове касаещи замърсяването, засягащо компонентите на околната среда земя, вода и въздух.

Европейският съюз има всеобхватна политика за чист въздух, която цели да подобри качеството на въздуха и да се справи със замърсяването, за да защити околната среда и човешкото здраве. Данни на Европейската комисия показват, че повече от 40% от емисиите на азотен оксид в Европа идват от пътния трафик, особено в градските райони и по натоварените улици, като дизеловите автомобили са сред основните му източници.

Безспорно е обстоятелството, че транспортът играе жизненоважна роля за обществото и икономиката, но същевременно е и значителен източник на замърсяване на въздуха, особено в градовете. Замърсителят на въздуха, например фините прахови частици (ФПЧ) и азотният диоксид (NO₂), увреждат здравето на човека и околната среда. Това налага редица европейски държави да провеждат политики и прилагат мерки за намаляване на замърсяването от автомобилния трафик, чрез използване на някое или няколко от изведените като възможни решения - управление на трафика и местата за паркиране, ограничения на скоростта, зони с ниски емисии, насърчаване използването на

обществен транспорт, ходене пеша и колоездене, преминаване към видове транспорт с ниски въглеродни емисии и към превозни средства с нулеви емисии и др.

Таксата за задръстване е предназначена да намали задръстванията в силно натоварените райони и периоди от време чрез въвеждане на по-високи разходи за пътуване на тези места и времена. По този начин се цели, определен процент от водачите на превозни средства да се въздържат от съответните пътувания с личен автомобил или да споделят пътуването си с други. Като алтернатива, пътуващите имат възможност да ползват обществен транспорт, велосипед, да пътуват по друго време или да променят дестинацията или маршрута за конкретното пътуване. Таксата за задръстване може да функционира и като средство за регулиране и разпределяне на трафика чрез въвеждане на различен размер на такса по различно време¹.

Освен, че таксата за задръстване има за цел да обезсърчи ненужните пътувания и да спомогне за намаляване на пътния трафик в градските райони, тя също така насърчава използването на екологосъобразни видове транспорт и намалява замърсяването на въздуха и шума. Като допълнителен положителен ефект е набирането на инвестиционни средства за подобряване на обществения транспорт, пътната инфраструктура и т.н.

Разгледана по този начин, таксата за задръстване съчетава прилагането на посочените по-горе два принципа „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, като в зависимост от целите на нейното прилагане, тя би могла да се разглежда както като екологична мярка, насочена към намаляване на задръстванията, шума и емисиите от транспорта, за която се дължи „екологична“ такса, така и като мярка, насочена към ефективното използване на пътното пространство, за която се дължи „пътна“ такса. Естествено, и вероятно най-правилно би било да се разглежда като комбинация от двете с оглед ефектите, които се постигат от нейното прилагане.

В изпълнение на Дейност № 1 бяха проучени и анализирани регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на

¹ В Стокхолмската система за таксуване на задръстванията, данъкът върху задръстванията е предназначен да функционира като средство за регулиране и преди всичко за разпределяне на трафика. Предвидено е заплащането на различни суми през целия ден в зависимост от това по кое време се преминава през пункта за плащане. По време на пиковите часове и през високия сезон е по-скъпо, което се обяснява с необходимостта от споделяне на пътното пространство от повече превозни средства. Концепцията е да се разпределят и намалят пътуванията, а различните данъчни нива помагат за това.

задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване във Великобритания и Швеция. Въз основа на анализите бе направен сравнителен анализ между Лондонската такса задръстване и Стокхолмския данък върху задръстванията, както и бяха идентифицирани подходящи за адаптиране към българския контекст инструменти за прилагане, мониторинг и оценяване в процеса на изготвяне на нови или подобряване на действащи политики и законодателство.

В изпълнение на Дейност № 2 бяха извършени анализ на действащата нормативна уредба и предложени изменения и допълнения в същата, наред с предложения за актуализация на национални и други стратегически документи, както и приемане на нов подзаконов нормативен акт, който да урежда съобразно нормативните актове от по-висока степен неуредени от тях обществени отношения с местно значение.

Предмет на настоящия доклад е изготвянето на „Пътна карта“, в която са представени необходимите етапи, дейности, задачи и очаквани резултати, свързани с въвеждането и функционирането на зона за таксуване на задръстванията в София. Изготвянето на „Пътна карта“ има за цел да предложи на органите, вземащи решения, препоръчителни действия, които да бъдат взети под внимание при реализирането на целите и мерките, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух чрез въвеждане и функциониране на зона за таксуване на задръстванията.

II. План за действие при въвеждане на такса за задръстване

1. Стратегическо планиране

Стратегическото планиране и координация между публичните органи е процес, който позволява трансформирането на една идея в политическа визия, както и определянето на дългосрочни цели и стратегии за постигането ѝ. Това е ключов елемент от изпълнението, посредством който се определя посоката на развитие с цел постигане на търсените резултати.

В процеса на стратегическо планиране се анализират вътрешните и външни фактори, които могат да повлияят върху публичните процеси, обществото и бизнеса, като се обмислят възможностите за развитие и определят целите, които е желателно да се постигнат в дългосрочен план, в интерес на обществото. На база на тези цели се изготвя план, с който се определят етапите, задачите и отговорните субекти за тяхното изпълнение, като вземат под внимание ограниченията и рисковете, свързани с него. Важен елемент в стратегическото планиране в публичния сектор е оценката на ефективността на изпълнението на плана, като се оценяват постигнатите резултати и се правят корекции, където е необходимо.

Анализът на стратегическите документи в областта на чистотата на въздуха - Национална програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018 – 2024 г.), приета с Решение № 334 на Министерския съвет от 07.06.2019 г.² и Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020 – 2030 г.), приета с Решение № 541 на Министерския съвет от 13.09.2019 г.³ показва, че въвеждането на система за таксуване на задръстванията и заплащането на такса за задръстване не е обект на разглеждане в посочените програми. Подобна мярка не се съдържа и в Националната програма за

² https://www.moew.government.bg/static/media/ups/tiny/Air_new/Natzionalna_programa_podobriavane_KAV_2018-2024.pdf

³ https://www.moew.government.bg/static/media/ups/tiny/Air_new/%D0%9D%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%BD%D0%B0%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B0%20%D0%B7%D0%B0%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BB%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B7%D0%B0%D0%BC%D1%8A%D1%80%D1%81%D1%8F%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BE%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B2%D1%8A%D0%B7%D0%B4%D1%83%D1%85%D0%B0.pdf

развитие БЪЛГАРИЯ 2030⁴. Това налага извода, че в условията на възникнала необходимост, следва да се актуализират изброените по-горе стратегически документи.

В Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет⁵ са засегнати мерки свързани със заплащането на такси за ползването на пътната инфраструктура, но тези мерки не се отнасят за пътища, улици и булеварди в рамките на дадено населено място. Това налага извода, че в условията на възникнала необходимост, следва да се актуализира и този стратегически документ.

Стратегическото планиране и разработване на политики в Република България се осъществява от компетентните органи и институции, като за целта се използват разработени методически насоки, указания и др.⁶

2. Правна регулация на държавно ниво

Понастоящем, в действащото българско законодателство е регламентирана правна възможност за заплащане на тол такса и винетна такса, като правната регулация се съдържа в Закона за пътищата⁷, Правилника за прилагане на Закона за пътищата⁸, Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние⁹, Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа¹⁰. Съгласно чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата, списъкът на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса или тол такса (такса за изминато разстояние), се приема с решение на Министерския съвет. Алинея 4 урежда възможността за въвеждане на такса за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища - мостове, тунели и/или планински проходи, посочени в списък, приет с решение на Министерския съвет, като тази такса не може да се въвежда за пътищата, за които се събира винетна или тол такса.

⁴ <https://www.minfin.bg/bg/1394>

⁵ <https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>

⁶ <https://www.mrrb.bg/bg/regionalno-razvitie/strategicheskoto-planirane/metodicheski-ukazaniya/>

⁷ <https://lex.bg/laws/ldoc/2134914560>

⁸ <https://lex.bg/bg/laws/ldoc/-12532224>

⁹ <https://lex.bg/bg/laws/ldoc/2137189165>

¹⁰ <https://api.bg/files/704c8aed4d45109fb3e21b22790593f6.pdf>

Анализът на нормативната уредба съдържащ се в доклада по Дейност №2 показва, че за пътищата – общинска публична собственост, с изключение на попадащите в обхвата на Закона за пътищата, не е предвидена правна възможност за въвеждане на система за таксуване или за заплащане на такса за ползването им. Това налага извода, че въвеждането на система за таксуване и заплащането на такса за преминаване по пътища, булеварди и улици на територията на определено населено място¹¹, следва да се предхожда от законодателни изменения и допълнения, съобразно изискванията на Конституцията на Република България, Правилника за дейността и организацията на Народното събрание, Устройствения правилник на Министерския съвет, Закона за нормативните актове и Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието.

С оглед идентифицираната необходимост от извършване на законодателни промени в законите на страната, посочени в доклада по Дейност №2, за целите на настоящия доклад е необходимо да се уточни, че законът е нормативен акт, който урежда първично или въз основа на Конституцията, обществени отношения, които се поддават на трайна уредба, според предмета или субектите в един или няколко института на правото или техни подразделения. По силата на Конституцията, законодателната власт се осъществява от Народното събрание, което разполага с правомощията да приема, изменя, допълва и отменя законите на страната. Въз основа и в изпълнение на законите, Министерският съвет приема постановления, разпореждания и решения. С постановления, Министерският съвет приема правилници, наредби и инструкции.

Изменението и допълнението на нормативен акт се предшества от изготвяне на законопроект за изменение и допълнение на съответния нормативен акт¹², доклад и/или мотиви, предварителна оценка на въздействието¹³, проведени обществени консултации с граждани и юридически лица¹⁴, справка за постъпилите предложения по време на обществената консултация, ведно с обосновка за неприетите предложения.

¹¹ По смисъла на § 6, т. 49 от Закона за движението по пътищата „населено място“ е застроена със сгради територия, при която началото и краят са обозначени със съответни пътни знаци.

¹² Изработването на проект на нормативен акт се извършва при зачитане на принципите на необходимост, обоснованост, предвидимост, откритост, съгласуваност, субсидиарност, пропорционалност и стабилност.

¹³ Народното събрание определя методология за извършване на оценка на въздействието на проектите на закони и кодекси, внесени от народните представители. Обхватът и методологията за извършване на оценка на въздействието на нормативните актове от компетентността на Министерския съвет са определени с Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието.

¹⁴ Преди внасянето на проект на нормативен акт за издаване или приемане от компетентния орган, съставителят на проекта го публикува на интернет страницата на съответната институция заедно с мотивите, съответно доклада, и предварителната оценка на въздействието. Когато съставителят на проекта е орган на изпълнителната власт, публикуването се извършва на Портала за обществени консултации, а когато е орган на местното самоуправление – на интернет страницата на съответната община и/или

Мотивите, съответно докладът, съдържат:

- причините, които налагат приемането;
- целите, които се поставят;
- финансовите и други средства, необходими за прилагането на новата уредба;
- очакваните резултати от прилагането, включително финансовите, ако има такива;
- анализ за съответствие с правото на Европейския съюз.

Проектът на закон или кодекс, който подлежи на разглеждане от Министерския съвет, се придружава и от справка за съответствието с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека, която се изготвя от Министерството на правосъдието.

Текстът на нормативния акт, както и приемането му по надлежния ред се удостоверява от председателя на Народното събрание когато се касае за закон, и от министър-председателя когато се касае за постановление. Законите, постановленията на Министерския съвет и нормативните актове на министрите и на ръководителите на други ведомства се обнародват в Държавен вестник.

3. Извършване на проучвания и анализи

Както за целите на актуализация на приети от компетентните органи стратегически документи, така и за целите на законодателните промени на държавно ниво, а в определени случаи и на местно такова, е препоръчително извършването на проучвания и анализи, които да обосноват необходимостта от провеждане на политика за таксуване на потребителите на пътя вътре в населените места (София и/или други големи градове в страната), като тези проучвания и анализи биха могли да включват:

Анализ на транспортните натоварвания

Анализът на транспортните натоварвания се използва за измерване и оценка на потока на транспортни средства в даден регион, град или конкретен участък от пътната мрежа. Целта на анализа е да се определи количеството на транспортните потоци, тяхната

общински съвет. Сроктъ за предложения и становища по проектите, публикувани за обществени консултации 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.

скорост и времето, прекарано в движение, както и да се идентифицират зоните на задръствания и пречките в трафика. Този анализ би могъл да бъде използван за:

- *идентифициране на проблемни зони* – идентифициране на зони където пътната инфраструктура е недостатъчна, места на които възникват задръствания, места където има недостиг на места за паркиране и др.;
- *идентифициране на източниците на задръствания* – пренаситеност на пътната мрежа, неефективно планиране на графици на обществения транспорт, липса на алтернативни маршрути, неправилно планиране на зоните или местата за паркиране, необходимост от ремонт на пътищата или други инфраструктурни проблеми, аварии, пътнотранспортни произшествия и др.¹⁵. Анализирането на източниците на задръстване би могло да помогне за определяне на най-ефективните начини за решаване на проблема със задръстванията. Това може да включва инвестиции в обществен транспорт, оптимизиране на графици на светофарите и други подобни мерки;
- *изследване на нивото на задръстванията* – това изследване би могло да послужи за определяне на местата с най-високо ниво на трафик и задръствания, в т.ч. за определяне на най-натоварените маршрути и кръстовища, където нивото на задръстванията е най-високо. Това би позволило на управляващите органи да определят зоната и графика на таксуване на задръстванията, в условията на поставена законодателната основа за това.
- *оптимизиране на транспортната инфраструктура* – разширяване на пътната мрежа, изграждане на нови пътища, управление на трафика чрез промяна в

¹⁵ Източниците на задръствания биха могли да бъдат различни в зависимост от конкретните условия в съответния град или район. Някои от основните източници на задръствания са:

- голям брой превозни средства на пътя – увеличаване или увеличаващия се брой на превозни средства на пътя е възможно да доведе до задръствания;
- несъобразена инфраструктура - когато пътищата и кръстовищата не са проектирани по начин, който да позволява движението на голям брой превозни средства по тях или не са предвидени обходни маршрути за отклоняване от основния с цел да се избягват задръствания, това би могло да допринесе за тяхното възникване;
- необходимост от ремонт или строителство на пътища - когато се извършват ремонтни дейности или се изпълняват нови строежи в града, това би могло да доведе до задръствания;
- лоши метеорологични условия – при наличие на лоши метеорологични условия, като дъжд, сняг или лед, това би могло да допринесе за възникване на задръствания;
- несъобразена транспортна политика - когато транспортната политика не е съобразена с реалните нужди на града или района, това би могло да доведе до задръствания;
- проблеми с обществения транспорт - когато общественият транспорт е не ефективен или не достига до всички точки в града, това би могло да допринесе за възникване на задръствания;
- несъобразено паркиране – при наличие на ограничен брой места за паркиране или в случай на непозволено паркиране на определени улици, това би могло да допринесе за възникване на задръствания.

организацията на движението, оптимизиране на средствата за организиране на движението, намаляване на скоростта и др.;

- *оптимизиране на графици на обществен транспорт* - промяна в маршрутите и разписанията на обществен транспорт, увеличаване на броя на автобусните линии или честотата на градския транспорт и др.;
- *планиране на маршрути при спешни случаи*;
- *намаляване на времето, прекарано в движение*;
- *информацията за случайните пътувания и др.*

Анализът на транспортните натоварвания би могъл да бъде извършен чрез събиране на данни за трафика, като това би могло да се осъществи чрез използване на GPS устройства, сензори за трафика, камери за наблюдение или анкети на шофьорите. Събраните данни е необходимо да бъдат анализирани, като за целта биха могли да бъдат използвани специализирани софтуерни платформи за анализ на данни. Анализът би могъл да включва измерване на броя на преминаващите превозни средства, проследяване на движението на превозните средства през определен период от време, измерване на скоростта на движение и др. в зависимост от поставените цели.

Въз основа на събраните и анализирани данни би могла да се извърши оценка на възможните решения. Това би могло да включва необходимост от изпълнение на инфраструктурни проекти за увеличаване на пътното пространство, промяна в схемата на градския транспорт и увеличаване на броя на автобусните линии, промяна в начина на управление на трафика и организиране на движението, въвеждане на ограничения на движението или други решения.

Анализ на транспортната мобилност на населението

Транспортната мобилност на населението се отнася до способността на хората да се придвижват от едно място на друго чрез различни видове транспорт. Придвижването може да се осъществява пеша или с велосипеди, чрез използване на обществен транспорт или лични превозни средства като автомобили, мотоциклети и други. Това може да включва пътувания до работа, училище или университет, пътувания за пазаруване, забавления, медицински, социални или други цели.

Транспортната мобилност на населението е важен аспект на устойчивото градско развитие и има голямо значение за икономическия растеж, социалното благополучие и качеството на живот в градовете. Наред с това, е важен фактор за оценка на въздействието на транспортната политика върху околната среда.

Анализът на транспортната мобилност би могъл да се използва за определяне на транспортните нужди на хората, за разработване на стратегии за подобряване на градската мобилност, за прогнозиране на транспортните потоци и трафика в различни условия. Анализът на мобилността също би могъл да се използва за изследване на удовлетвореността на населението от транспортната инфраструктура, подобряване на градския транспорт и оптимизиране на различни транспортни услуги и др.

В условията на вземане на политическо решение за въвеждане на система за таксуване на задръстванията, от една страна, анализът на транспортната мобилност на населението би могъл да бъде използван за разглеждане на алтернативни начини за справяне с проблема със задръстванията, а от друга страна, в условията на вече взето политическо и законодателно решение за прилагане на тази мярка, би могъл да бъде използван за определяне на най-натоварените маршрути на градския транспорт и за оценка на въздействието на системата върху движението на градския транспорт. Също така, на база проведено изследване относно потребностите на местно население от транспорт и начина на придвижване на хората в града, биха могли да бъдат предложени алтернативи на лични автомобил, чрез въвеждане на по-ефективни маршрути и разписания на обществения транспорт, чрез изграждане и подобряване на съществуващата велосипедна инфраструктура и т.н.

Анализът на транспортната мобилност на населението би могъл да бъде извършен чрез събиране и анализ на данни посредством използване на различни методи, включително:

- *анкети и проучвания* - провеждането на анкети и проучвания би могло да допринесе за получаване на повече информация относно предпочитанията и поведението на хората по отношение на транспорта, за това как най-често пътуват, за какви цели, с какви превозни средства и т.н.;
- *анализ на данни от транспортни средства* - анализирането на данни от транспортните средства, като GPS данни или данни от сензори за движение, би

могло да предостави повече информация за движението на превозните средства по определени участъци, за начина на придвижване и разпределението на превозните средства през различните часове на деня и т.н.;

- *анализ на данни от обществени транспортни услуги* – анализът на данни от обществените транспортни услуги, като данни от превозни документи или данни от сензори за заетост на превозните средства, би могъл да предостави информация за начина на използване на обществените транспортни услуги, за разпределението на пътниците в различните часове на деня, за предпочитанията на хората по отношение на различните видове обществен транспорт и т.н.;
- *социален анализ* - социалният анализ би могъл да допринесе за получаване на повече информация относно факторите, които влияят на хората при избора на определени видове транспорт и за това как тези фактори се различават в зависимост от възрастта, пола, доходите и други социални фактори.

Изброените по-горе методи за анализ биха могли да предоставят възможност за получаване на по-детайлна информация относно транспортната мобилност в дадено населено място или район, което от своя страна би могло да подпомогне процеса по идентифициране на проблеми и разработване на подходящи решения за справяне с тях.

Анализ за въздействието върху околната среда

Анализът за въздействието върху околната среда се извършва с цел оценка на потенциалното влияние на дадена мярка, проект, програма или политика върху околната среда, човешкото здраве, икономиката и обществото като цяло. Анализът за въздействието на трафика върху околната среда има за цел да оцени и определи какви мерки и действия са необходими за намаляване на негативните въздействия на трафика върху околната среда и здравето на хората. Този анализ би могъл да бъде извършен както на микро, така и на макро ниво, като обикновено включва оценка на следните аспекти:

- *източници на замърсяване* - необходимо е да се определят източниците на замърсяване и да се съберат данни от измервания на емисиите от автомобилния трафик в града или определени райони в града;
- *емисии на замърсяващи вещества* – тези емисии биха могли да бъдат анализирани и оценени въз основа на различни фактори като броя на преминаващите

превозни средства по дадена пътна мрежа, общото изминато разстояние на превозните средства, категорията на използваните превозни средства (автомобили, лекотоварни автомобили, камиони, автобуси и мотоциклети), година на производство и стандарт за емисии на превозните средства, използвано гориво и т.н.;

- *качество на въздуха*¹⁶ – анализът за въздействието на трафика върху чистотата на въздуха в градовете би могло да включва измерване на нивата на замърсителите във въздуха на различни места в града и района на пътната мрежа, както и оценка на техния потенциален ефект върху здравето на хората. Оценката на въздействието би могла да се извърши чрез използване на методи за моделиране на замърсяването на въздуха, като се вземат предвид различни фактори като интензивността на движението, типовете превозни средства, екологичните стандарти на превозните средства, метеорологичните условия и др. Тези модели биха могли да бъдат от полза за идентифициране на зони в града, където са необходими допълнителни мерки за намаляване на замърсяването. Анализът също би могъл да включва оценка на ефектите от различни мерки за намаляване на трафика и замърсяването на въздуха, като например въвеждане на зони за ограничаване на движението на превозните средства или насърчаване на използването на екологично по-чисти превозни средства, зони за намаляване на скоростта, зони за намаляване на задръстванията¹⁷ и т.н.
- *шумово замърсяване* – целта на анализа на шумовото замърсяване от трафика е да се оцени въздействието на шума върху околната среда и качеството на живот. Този анализ би могъл да допринесе за идентифициране на проблемни зони с високо ниво на шумово замърсяване и мерки за намаляване на шума до приемливи нива. Той също би могъл да бъде от полза за градското планиране и управление на транспортната инфраструктура. Анализът би могъл да бъде

¹⁶Трафикът в градовете е един от основните източници на замърсяване на въздуха, като представлява източник на различни замърсители - въглероден оксид, азотен оксид, фини частици, летливи органични вещества и други.

¹⁷ Таксата за задръстване има потенциала да намали въздействието на трафика върху околната среда, като стимулира пренасочването на пътници от лични автомобили към по-екологични форми на транспорт (обществен транспорт, велосипеди, ходене пеша). Това би могло да доведе до намаляване на емисиите на вредни газове и частици, които се освобождават от личните автомобили, особено по време на задръствания.

направен чрез измерване на нивото на шума на различни точки в района на пътната мрежа в града;

- *оценка на въздействието на системата за таксуване на задръстванията и алтернативи на тази мярка* - анализът за въздействието на трафика върху околната среда би могъл да бъде използван за оценка на въздействието на системата за таксуване на задръстванията върху замърсяването на въздуха, шума и други фактори на околната среда. След определяне на въздействието на тази мярка би могла да се извърши оценка на алтернативните варианти. Това би могло да включва също оценка на въздействието на други възможни опции за реализиране на политиката.

Социално-икономически анализ

Социално-икономическият анализ е процес по изследване и оценка на въздействието на дадена политика, програма, проект или мярка върху обществото и икономиката, като се вземат предвид множество фактори, имащи значение за постигане целите на анализа и за предоставяне на обективна информация относно ефективността и последствията от съответните политики, програми, мерки и т.н. Този анализ би могъл да бъде използван като инструмент за оценка на ефективността и устойчивостта на дадена мярка в контекста на социалното и икономическото развитие. Резултатите от този анализ биха могли да бъдат от полза за вземане на решения, водещи до подобрения в жизнената среда и качеството на живот.

Анализът на социално-икономическите аспекти при въвеждане на такса за задръстване обикновено включва следните етапи:

- *събиране и анализ на информация* – този етап би могъл да включва проучване и анализ на статистически данни, документи и други източници на информация, разговори със заинтересовани страни, провеждане на анкетни проучвания, анализ на обществените нагласи и т.н.;
- *оценка на текущото състояние* – тази оценка би могла да бъде извършена на база събраната и анализирана информация за факторите, оказващи влияние върху обществото, околната среда и икономиката. Тази оценка би могла да включва: оценка на транспортната инфраструктура, натовареността на пътния трафик,

транспортната мобилност на населението, броя, типа и екологичния стандарт на превозните средства, потреблението на гориво, емисиите, замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, преките и косвени разходи на трафика, задръстванията и времето на пътуване;

- *оценка на въздействието* – на този етап би могла да се извърши оценка по отношение на това какво ще бъде въздействието на политиката, програмата, проекта или мярката върху обществото и икономиката, т.е. би могла да се извърши оценка на последиците от провеждане на политика и прилагане на мярка за таксуване на потребителите на пътя в градски условия. Оценката на социалните последици би могла да включва потенциалните ефекти върху човешкото здраве и качеството на живот, както и възможните последици като задълбочаване на проблемите със социалното неравенство, увеличаване на разходите за най-бедните, ограничаване на мобилността и достъпността при липса или при ограничени възможностите за друг вид транспорт и други. Оценката на икономическите последици би могла да включва потенциалните ефекти за потребителите на пътя, включително измененията в разходите за пътуване и времето на пътуване, както и възможните ефекти върху бизнеса и икономиката като цяло. Оценката на екологичните последици би могла да включва потенциалните ефекти от намаляване на емисиите, замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване от трафика в градовете, както и увеличаване на броя на пътуващите с обществен транспорт или друг вид екологосъобразен транспорт;
- *оценка на разходите и ползите* – този етап включва оценка на разходите, свързани с провеждането на цялостна политика по въвеждане и прилагане на мярка за таксуване на потребителите на пътя в градски условия, включително разходите за закупуване, инсталиране и поддръжка на всички компоненти свързани с функционирането на система за таксуване на задръстванията (камери за автоматично разпознаване на регистрационните номера, софтуерни решения за достъп до електронни регистри, защита на лични данни, осъществяване на плащания и т.н., пътни знаци и маркировка, човешки ресурс за осъществяване на контрол, прилагане на принудителни административни мерки, съдебна защита,

изпълнително производство, мониторинг и наблюдение относно ефективността на системата, други), както и на ползите, които тя ще донесе (намаление на задръстванията, времето за пътуване и разходите за гориво, преминаване към екологосъобразни видове транспорт (обществен транспорт, велосипед, ходене пеша) или незамърсяващи превозни средства (превозни средства с ниски или нулеви емисии), намаляване на шумовото замърсяване и замърсяването на въздуха, повишаване качеството на живот и намаляване на разходите за здравеопазване, други);

- *оценка на ефективността* – оценката на ефективността на мярката за таксуване на потребителите на пътя в градски условия и нейното въздействие върху нивото на задръстванията и други цели на политиката, свързани с пътния трафик и околната среда би могла да се извърши чрез използването на технологични и софтуерни решения за анализ, симулация на трафика и оценка на ефектите на различни политики.
- *анализ и идентифициране на алтернативи* – резултатите от извършените анализи биха могли да покажат, че въвеждането и прилагане на мярка за таксуване на потребителите на пътя в градски условия би било неефективно или би довело до постигане на незначителни ефекти спрямо поставените цели, или би довело до извършването на много повече разходи спрямо очакваните приходи и т.н. В този случай, биха могли да се потърсят алтернативни решения, които биха били по-благоприятни за обществото и икономиката и биха допринесли повече ползи за тях.

Изследването на социално-икономическите последици при въвеждане на такса за задръстване върху бизнеса, жителите и други заинтересовани страни би могло да допринесе за по-висока ефективност при прилагане на мерки за намаляване на емисиите, задръстванията и за подобряване на транспортната мобилност.

Анализ на международния опит

Проучването на регулаторните рамки и изследването на опита на други градове, които вече са въвели система за таксуване на задръстванията или други мерки за управление и регулиране на трафика и за намаляване на емисиите от него, би могло да

предостави полезна информация за подхода при дефиниране на целите, проектиране на зоната, прилагане на мярката и оценката на нейната ефективност, както и за предимствата и недостатъците на различните системи и мерки.

Анализът на международния опит би могъл да подпомогне правителствата и органите на местното самоуправление при формиране на цели, изграждане на визия и стратегическо планиране, вземане на решения по отношение на имплементацията на системата за таксуване на задръстванията като цяло.

В изпълнение на Дейност № 1 бе извършено проучване и анализ на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване във Великобритания и Швеция.

Една от основните цели на това проучване бе да послужи за идентифициране на подходящи за адаптиране към българския контекст инструменти за прилагане, мониторинг и оценяване в процеса на изготвяне на нови или подобряване на действащи политики и законодателство.

Ползи от извършването на проучвания и анализи

Извършването на посочените по-горе проучвания и анализи при въвеждане на мерки за намаляване на автомобилния трафик и неблагоприятните последици свързани с него би могло да има следните ползи:

- по-добро разбиране по отношение на проблемите свързани с автомобилния трафик и възникването на задръствания в града;
- идентифициране на подходящи мерки за намаляване на трафика и замърсяванията;
- изследване на потенциалните ефекти (положителни и отрицателни) от прилагането на дадена мярка, в т.ч. и на алтернативи на тази мярка;
- дефиниране на цели и вземане на обосновани стратегически и управленски решения;
- мотивиране на необходимостта от законодателни промени;
- изграждане на добра комуникационна стратегия, чрез която да се осигури политическа и обществена приемливост;

- приемане на законодателни актове за изменение и допълнение на нормативната уредба и предоставяне на правна възможност за реализиране на публични политики и управленски програми;
- извършване на последващи мониторинг и оценка за ефективността на прилагани мерки, политики и управленски програми.

4. Правна регулация на местно ниво

В условията на приета от Народното събрание законодателна рамка за въвеждане на зона за намаляване на задръстванията и такса за задръстване, на основание чл. 21, ал. 1, т. 7, 8, 23 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация¹⁸ във връзка с чл. 8 от Закона за нормативните актове¹⁹, всеки общински съвет би могъл да издаде наредба²⁰, с която да уреди съобразно нормативните актове от по-висока степен неуредени от тях обществени отношения с местно значение, както и да приеме проект на наредба за изменение и допълнение на определена наредба. Актът по прилагане на закон може да урежда само материята, за която е предвидено той да бъде издаден.

На основание чл. 21, ал. 1, т. 12 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, всеки общински съвет би могъл да приема стратегии, прогнози, програми и планове за развитие на общината, които отразяват и европейските политики за развитие на местните общности.

Приемането на нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен (подзаконов нормативен акт), както и изменението и допълнението на вече приет такъв нормативен акт, се предшества от изготвяне на проект на нормативен акт (проект на наредба, респ. проект за изменение и допълнение на наредба), доклад, мотиви, съдържащи: (1) причините, които налагат приемането; (2) целите, които се поставят; (3) финансовите и други средства, необходими за прилагането на новата уредба; (4) очакваните резултати от прилагането, включително финансовите, ако има такива; (5) анализ за съответствие с правото на Европейския съюз), предварителна оценка на въздействието, проведени обществени консултации с граждани и юридически лица, справка за постъпилите

¹⁸ <https://lex.bg/laws/ldoc/2132580865>

¹⁹ <https://lex.bg/index.php/laws/ldoc/2127837184>

²⁰ Съгласно чл. 7, ал. 2 от Закона за нормативните актове, наредбата е нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен.

предложения по време на обществената консултация, ведно с обосновка за неприетите предложения.

По аналогия на стратегическото планиране и приемане на законодателни промени на държавно ниво, и в този случай, при стратегическото планиране на местно ниво и разработването на проект на подзаконов нормативен акт (наредба, която се приема от общинския съвет) или проект за изменение и допълнение на подзаконов нормативен акт (проект на наредба за изменение и допълнение на наредба), е препоръчително да бъдат извършени всички или част от проучванията и анализите по т. 3 от този доклад, с акцент върху спецификите на града, потребностите на местната общност, бизнеса и групите заинтересовани страни, свързани с развитие на територията.

Нормативните актове на общинските съвети се обнародват в печата или се разгласяват по друг начин на територията на общината.

Резултатите от прилагането на нормативен акт се проверяват чрез последваща оценка на въздействието, като въз основа на проверката, ако е необходимо, се предлага отмяна, изменение или допълнение на нормативния акт.

5. Въвеждане на такса за задръстване

Въвеждането на такса за задръстване обикновено включва редица етапи и задачи, които биха могли да варират в зависимост от конкретната ситуация, като част от тях биха могли да бъдат:

Определяне на целите на таксата за задръстване

Определянето на целите на таксата за задръстване би могло да се осъществи на база принципите „потребителят плаща“ и/или „замърсителят плаща“, както и на база резултатите от анализите по т. 3 от този доклад. Обикновено, въвеждането на таксата за задръствания се свързва с изпълнението на посочените по-долу цели:

- *намаляване на задръстванията* – въвеждането на таксата за задръстване има за цел да предотврати и обезсърчи ненужните пътувания с лично превозно средство в големите и гъстонаселени градове, като по този начин се намали броят на автомобилите на пътя, които допринасят за задръстванията. Също така, таксата има за цел да подобри потока на трафика и да намали времето за пътуване, т.е.

времето, което водачите на превозни средства прекарват в изчакване за преминаване по даден пътен участък;

- *подобряване на безопасността* – въвеждането на таксата за задръстване и намаляването на броя на автомобилите би могло да допринесе за подобряване на безопасността на движението по пътищата, чрез намаляване броя на инцидентите, свързани с натоварения трафик, времето прекарано в задръствания, нарушаване на правилата за движение и други;
- *намаляване на замърсяването на въздуха* - замърсяването на въздуха е сериозен проблем, особено в големите градове, който би могъл да допринесе за настъпване на неблагоприятни последици за здравето на хората и преждевременна смърт. Въвеждането на таксата за задръстване има за цел да намали количеството на вредни емисии от автомобилния трафик, чрез намаляване на броя на личните превозни средства, които се движат по пътищата и причиняват задръствания;
- *намаляване на шума* – въвеждането на таксата за задръстване би могло да намали нивото на шума в големите градове, който възниква в следствие от движението на моторни превозни средства. По този начин би могло да се подобри качеството на живот на хората, живеещи в близост до пътищата;
- *подобряване на здравето* – въвеждането на таксата за задръстване би могло да подобри качеството на въздуха, което от своя страна би могло да допринесе за подобряване на здравето на градското население, чрез намаляване на риска от респираторни заболявания и други здравословни проблеми.
- *преминаване към екологосъобразен вид транспорт* – въвеждането на таксата за задръстване би могло да намали броя на автомобилите и замърсяването на въздуха, като обезсърчи пътуванията с личен автомобил когато това не е необходимо и насърчи използването на обществен транспорт, споделянето на автомобила с други пътници, колоездене, ходене пеша. Също така, таксата би могла да насърчи използването на незамърсяващи превозни средства (автомобили с нулеви емисии или водородни автомобили) или по-чисти превозни средства (хибридни автомобили или превозни средства с по-висок екологичен стандарт);

- *подпомагане на икономиката* – въвеждането на таксата за задръстване би могло да подпомогне икономиката, като чрез намаляване на броя на автомобилите споделящи пътно пространство, се увеличи производителността на бизнеса;
- *инвестиции в общественя транспорт* – въвеждането на таксата за задръстване и приходите от нея биха могли да бъдат инвестирани за подобряване на общественя транспорт (закупуване на нови превозни средства, разширяване на мрежата на общественя транспорт, подобряване на достъпността, честотата, свързаността и други) или за намаляване на цените на превозните документи с цел насърчаване неговото използване и/или повишаване редовността на пътниците. Изброените по-горе биха могли да насърчат повече хора да използват общественя транспорт, вместо личен автомобил;
- *финансиране на инфраструктурни проекти* - въвеждането на таксата за задръстване и приходите от нея биха могли да бъдат инвестирани за разширяване на съществуващата или за изграждане на нова пътна инфраструктура, както и за велосипедна или друга инфраструктура съобразно спецификите на града и потребностите на общността.

Дефинирането на ясни цели относно въвеждането на зона за таксуване на задръстванията и представянето им по недвусмислен начин пред населението на града, бизнеса и заинтересованите страни би допринесло за повишаване на доверието в провежданата политика, както и до възможност за по-добро разбиране и възприемане на мярката и потенциалните ефекти от нейното прилагане.

Проектиране на зона за таксуване на задръстванията

Зоната, където се изисква заплащане на такса за задръстване обикновено включва централните части на града и тяхната периферия, а в определени случаи, както е в Швеция – и някои основни пътни артерии. По презумпция, зоната за таксуване на задръстванията следва да се проектира така, че да покрие най-натоварените пътища и кръстовища, които са източници на задръствания, тъй като нейната основна цел е да намали задръстванията. В този смисъл, въвеждането на зона за таксуване на задръстванията би могло да бъде ефективно само там, където възникват постоянни задръствания и те представляват проблем, който не би могъл да бъде разрешен по-друг по-ефективен от този начин.

Въвеждането на зона за намаляване на задръстванията в очакване на повишаване или задълбочаване на проблемите свързани с трафика би могло да бъде недостатъчно ефективно, а отделно и неприемливо за обществото и бизнеса.

В случаите когато зоната за таксуване на задръстванията се въвежда с основната цел да послужи като инструмент за справяне с проблема със задръстванията, както е в Лондон например, изборът на правилната граница на зоната, от която да започне таксуването е от огромно значение за реализиране на тази цел и за постигане на ефективност от таксуването като цяло. Изпълнението на тази цел налага също границата на зоната да бъде определена така, че да засяга по-голямата част от пътуванията до и от работното място или учебното заведение, без да се нарушава достъпът до транспорт и възможностите за лична мобилност, както и изпълнението на доставките за бизнеса.

При проектиране на зона за таксуване на задръстванията, както и при определяне на нейните граници, е препоръчително също да се вземат предвид както съществуващата мрежа на обществения транспорт, така и нейните възможности за осигуряване на свързаност не само в границите на зоната и нейната периферия, а и в останалите части на града, в т.ч. и между отделните райони. Наличието на възможности за алтернативен, редовен и бърз транспорт, задоволяващ потребностите на обществото от лична транспортна мобилност, би повишило доверието, а от там и обществената приемливост на мярката.

Както вече бе посочено в анализа по Дейност № 2, обхватът на зоната за таксуване на задръстванията, нейните граници и времева рамка за таксуване, е препоръчително да бъдат определени на база резултатите от извършените анализи по т. 3 от този доклад, с поставен акцент върху територията на града и потребностите на общността. Освен изброените по-горе анализи, е препоръчително да се направи също оценка на потенциалните ефекти от въвеждането на зона за таксуване на задръстванията върху орбиталния трафик, както и да се проведе широка информационна кампания, която да запознае заинтересованите страни, наред с другото, и с възможните обходни или по-ефективни маршрути.

На база резултатите от анализите и изводите от тях, публичните органи биха могли да обосноват обхвата на зоната и времевия диапазон за таксуване, като същевременно убедят заинтересованите страни за потенциалните ползи от нея.

Определяне на размера на таксата за задръстване

Определянето на размера на таксата за задръстване е по-скоро политическо и управленско решение, което би могло да бъде взето включително на база допитване до заинтересованите страни чрез извършване на анкетно проучване. В този смисъл следва да се обърне внимание, че от една страна размерът на таксата би трябвало да е такъв, който да отговаря в достатъчна степен на целите и да оказва възпиращ ефект по отношение на ненужните пътувания, а от друга страна – да е достатъчно приемлив, с цел да не предизвиква силна съпротива от страна на обществото. Освен това, размерът на таксата би следвало да е определен по начин, който да не ограничава възможностите за лична мобилност на тези, които нямат възможност за използване на алтернативен транспорт, като същевременно преследва търсения от прилагането ѝ ефект. Определянето на нисък размер на такса е твърде вероятно да не допринесе за постигане на търсения възпиращ ефект. В този смисъл е препоръчително да се постигне равновесие между ефективността на мярката и приемливата стойност на таксата за задръстване за участниците в трафика. Размерът на таксата е възможно да се „регулира“ въз основа на обратна връзка от обществеността и резултатите от наблюденията върху трафика.

Размерът на таксата би могъл да бъде определен въз основа на принципите „потребителят плаща“ и/или „замърсителят плаща“. По отношение на принципа „потребителят плаща“ следва да се разбира, че размерът на таксата за задръстване е определен чрез въвеждане на фиксирана (базова) компонента за всички превозни средства, без значение от тяхната категория или екологичен стандарт, с изключение на освободените от заплащане на такса. По отношение на принципа „замърсителят плаща“ следва да се разбира, че размерът на таксата е определен чрез въвеждане на диференцирана (променлива) компонента съобразно категорията на превозните средства и/или екологичния стандарт на превозните средства.

Диференцираните нива на таксуване или по-конкретно таксуването на превозните средства с различни суми за шофиране в зоната за таксуване на задръстванията, в зависимост от тяхното ниво на емисии, от една страна би могло да насърчи навлизането на по-чисти превозни средства от редовно навлизащите в зоната (например за доставки или други обществени услуги), а от друга страна би могло да обезсърчи закупуването на

определени превозни средства втора употреба, тъй като подобна покупка би могла да повиши разходите на шофьорите в дългосточен план.

В зависимост от избрания подход за таксуване, размерът на таксата би могъл:

- да е фиксиран за времето на таксуване и дните от седмицата, в които функционира зоната (по аналогия на Лондон например „п“ лева, от „п“ до „п“ часа, през делничните дни или през делнични и почивни дни);
- да варира според времето на деня (по аналогия на Стокхолм), деня от седмицата или специални събития;
- да е фиксиран за времето на таксуване и дните от седмицата, в които функционира зоната, като същевременно е предвидена диференцирана (променлива) компонента съобразно категорията на превозните средства и/или екологичния стандарт на превозните средства.

Размерът на таксата би могъл да се дължи за целия ден, без значение от броя на влизанията или излизанията в зоната (по аналогия на Лондон) или да се начислява за всяко преминаване през контролните точки, като се определи таван на максималната дължима стойност от водачите на превозни средства.

С цел идентифициране на потенциалния възможен и справедлив модел за таксуване на задръстванията, както и за обосноваване на размера на таксата за задръстване, е препоръчително да се изготви сравнителен анализ на различните възможности за таксуване на задръстванията, както и да се направи оценка за тяхната ефективност съобразно дефинираните цели. Този анализ би могъл да подпомогне компетентните органи както при вземането на решения, така при провеждане на обществени консултации и обсъждания със заинтересованите страни.

Методи за плащане на таксата за задръстване

В доклада по дейност № 2 са разгледани подробно възможностите за плащане на таксата за задръстване, като част от тях са изведени на база проучвания на международния опит.

По отношение на предвидените възможности за извършване на електронни справки за дължими суми, както и на електронни плащания чрез sms, уебсайт, мобилно приложение и други, възниква необходимост от анализ относно обработваните лични

данни на субектите, мерките за поверителност и защита, а също така и на разходите, необходими за реализиране на подобни технологични възможности.

Създаването на условия за максимално улеснение при изпълнение на задълженията за плащане, съчетано с обществено приемлив или социално-справедлив размер на таксата, е предпоставка за своевременното ѝ заплащане. Съвсем естествено, горното следва да е придружено с широка информационна кампания за правилата на движение в зоната, както и поставянето на указателни или информационни табели за това колко се дължи и как се плаща.

Освобождаване от такса за задръстване и преференциално таксуване

В зависимост от целите на прилагане на мярката и търсеният от прилагането ѝ ефект, е необходимо да се определят превозните средства, подлежащи на освобождаване от такса за задръстване (превозни средства със специален режим на движение (линейки, полицейски и пожарни автомобили, други), превозни средства на обществения транспорт, превозни средства на хора с увреждания, превозни средства за таксиметров превоз, електрически превозни средства и други), както и превозните средства, подлежащи на преференциално таксуване (превозни средства на живущи в зоната, превозни средства с определен екологичен стандарт и други).

Както при определяне на размера на таксата за задръстване, и тук би могъл да се направи сравнителен анализ на различните възможности за освобождаване и преференциално таксуване, който да „изобрази“ потенциалните ефекти в условията на различните възможности. Този анализ би могъл да подпомогне компетентните органи както при вземането на решения, така при провеждане на обществени консултации и обсъждания със заинтересованите страни.

Административнонаказателна отговорност и принудителни административни мерки

Една от предпоставките за ефективност на системата за таксуване на задръстванията е установяване на ясни и разбираеми за участниците в движението правила (къде, кой, кога и как плаща), както и създаване на механизъм за ефективно търсене на административнонаказателна отговорност и налагане на административни

наказания в всеки случай на установено нарушение. Това, наред с осигуряването на възможност за осъществяване на строг контрол, бързо и сигурно връчване на електронен фиш/акт за установяване на административно нарушение/наказателно постановление, както и ефективност в преследването на нарушители и своевременно събиране на наложени глоби/имуществени санкции, би могло да повиши доверието в публичните органи и да намали усещането за безнаказаност на нарушителите. Освен това, ефективността на системата за таксуване на задръстванията и спазването на правилата в зоната за таксуване са обусловени от еднаквото и справедливо третиране на водачите на превозни средства навлизащи в нея. Част от еднаквото и справедливо третиране е прилагането на такъв режим за спазване на правилата в зоната за таксуване, който да гарантира, че всички навлизащи в нея плащат дължимото. Това налага предвиждането на стимули за заплащане и сериозни глоби и санкции при опит за избягване на плащанията²¹.

В зависимост от избрания подход за регламентиране на правната възможност за въвеждане на система за таксуване на задръстванията (виж доклад по Дейност № 2), в специалното законодателство биха могли да бъдат установени административните нарушения и наказанията, които се прилагат за тях. Също така, нормативното регламентиране на разнообразни принудителни административни мерки в случай на несвоевременно плащане на глоби/имуществени санкции, преди пристъпване към принудително изпълнение, би могло да доведе до повишаване на събираемостта на глоби/имуществени санкции, а отделно и до насърчаване на своевременното плащане на таксата за задръстване²².

Инфраструктура за контрол

На база дефинираните цели и очакваните резултати от въвеждане на системата за таксуване на задръстванията биха могли да се намерят технологични решения, които в най-висока степен да отговорят на поставените изисквания и да спомогнат за правилното функциониране на системата така, че тя да бъде ефективна. Търсенето на възможни

²¹ Проучванията на регулаторните рамки на Лондонската и Шведската система за таксуване на задръстванията показаха, че е регламентирана допълнителна такса при неплащане на дължимата дневна/месечна такса/данък, както и редица възможности за събиране на дължимото преди да се пристъпи към принудително изпълнение. Това насърча водачите на превозни средства да заплащат навреме, без начисляване на допълнителни такси. Тук също е важно да се упомене, че и при двете системи, нарушителите на правилата се преследват ефективно, което не само повишава събираемостта на дължимото, но и насърчава своевременното заплащане на таксата/данъка.

²² Предложения за принудителни административни мерки са изведени в доклада по Дейност № 2, на база проучванията и анализа на регулаторните рамки на Швеция и Великобритания.

технологични решения и оценката за тяхната приложимост по отношение на конкретния случай, е препоръчително да следва разработването на цялостна концепция за функциониране на зоната за таксуване на задръстванията. По този начин се осигурява възможност за намиране на технологични решения съобразени с правната регулация, спецификите на града и вече внедрените и функциониращи системи, възможностите за осигуряване на финансов ресурс и други.

Технологичните решения, посредством които би могло да се осигури функциониране на зоната за таксуване на задръстванията биха могли да включват:

- закупуване на камери за разпознаване на регистрационните номера на превозните средства и инсталирането им в определените точки за контрол (обхвата и границите на зоната за таксуване на задръстванията);
- закупуване на софтуер за осъществяване на контрол и обработка на данни или надграждане на съществуващ софтуер;
- разработване или надграждане на система за електронни плащания, мобилно приложение, онлайн платформа и други;
- реализиране на технологично решение за достъп до съществуващи регистри на официални органи, с цел набавяне на информация за превозните средства, техните характеристики, собственици и ползватели;
- реализиране на технологично решение за автоматизиране на повторяеми процеси;
- реализиране на технологично решение за електронно връчване и плащане на глоби/имуществени секции;
- други съобразно поставените цели и очакваните резултати.

Посочените по-горе технологии са основните за въвеждане на таксата за задръстване, като технологичните решения и специфичните изисквания биха могли да варират в зависимост от правните регулации, спецификите на града и условията за въвеждане на таксата. В тази връзка е препоръчително, след изграждане на концепцията за функциониране на зоната за таксуване на задръстванията, да се изготви технологичен анализ, който наред с другото, да определи размера на необходимите инвестиции, начините за експлоатация, оперативните разходи за поддръжка и експлоатация.

Изготвянето на технологичен анализ играе ключова роля и от гледна точка на това, че би подпомогнал публичните органи в процеса на убеждаване на заинтересованите страни, чрез представяне на системата, нейните възможности и начин на функциониране, т.е. как ще работи системата за таксуване по време на експерименталния период и/или след нейното официално въвеждане. Начинът на функциониране на системата е важен и от гледна точка на това, че посредством същата се удостоверяват извършени плащания, а също така и нарушенията свързани с неплащането на такса.

Политика за поверителност, обработване на данните и защита на данните

Системите за таксуване на задръстванията от една страна са системи за видеонаблюдение и контрол на движението, а от друга страна са платежни системи, като и в двата случая се събират и обработват лични данни по смисъла на Регламент (ЕС) 2016/679 и Закона за защита на личните данни. В този смисъл, осигуряването на сигурността на системата е съществен въпрос, който следва да подлежи на разглеждане във всеки етап от проектирането и експлоатацията на системата, като се преценяват всички възможни външни и вътрешни фактори, които биха могли да окажат въздействие върху сигурността на системата и наличната информация, и се предвидят адекватни мерки за тяхното противодействие.

В условията на въвеждане на система за таксуване на задръстванията и предвид вероятността обработването на лични данни да доведе до висок риск за правата и свободите на физическите лица, е необходимо изготвянето на оценка на въздействието върху защитата на данни²³. Такава оценка е направена по повод разширението на ULEZ в Лондон, информацията от която може да бъде от полза и за целите на регламентиране и прилагане на системата за таксуване на задръстванията в София²⁴²⁵²⁶.

Обществена приемливост

Обществената приемливост се отнася до степента, до която дадена политика, програма, мярка, решение или друго е прието или одобрено от обществото като цяло.

²³ https://commission.europa.eu/law/law-topic/data-protection/reform/rules-business-and-organisations/obligations/when-data-protection-impact-assessment-dpia-required_bg

²⁴ <https://haveyoursay.tfl.gov.uk/15619/widgets/58629/documents/34558>

²⁵ <https://content.tfl.gov.uk/london-wide-ulez-draft-data-protection-impact-assessment.pdf>

²⁶ <https://content.tfl.gov.uk/london-wide-ulez-final-dpia-november-2022.pdf>

Основните предпоставки за постигане на обществена приемливост при въвеждане на система за таксуване на задръстванията са:

- разработване и предлагане на прозрачна, справедлива и лесно разбираема система, основаваща се на ясни, прости и недвусмислени правила (къде, кой, колко и кога плаща за навлизане в зоната за таксуване на задръстванията);
- определяне на обхват, граници и времева рамка за функциониране на зоната на база идентифицирани реални проблеми и ясно формулирани цели и очаквани резултати;
- информиране на обществеността, бизнеса и заинтересованите страни за степента на задръстванията и разрушителното им влияние върху качеството на живот в града, икономиката и други;
- информиране на обществеността, бизнеса и заинтересованите страни за начина на функциониране на системата за таксуване, както и потенциалните ползите от въвеждане на таксата за задръстване;
- разработване на комуникационна стратегия и провеждане на широка информационна кампания;
- осигуряване на публичност по отношение на приходите и тяхното реинвестиране в обществен транспорт, инфраструктурни проекти и други;
- допитване до обществеността, бизнеса и заинтересованите страни чрез провеждане на анкетни проучвания, публични дискусии, срещи, консултации и обсъждания;
- подготвяне на обществеността и заинтересованите страни за въвеждане на таксата за задръстване;
- предоставяне на възможност за пилотиране на системата за таксуване чрез предвиждане на експериментален период. Предоставянето на възможност за провеждане на експериментално тестване на системата би могло да окаже положително въздействие върху общественото мнение, показвайки ефектите от таксуването;
- осигуряване на публичност по отношение на резултатите за ефективността на системата непосредствено след провеждане на експерименталното ѝ тестване;

- осигуряване на публичност по отношение на резултатите за ефективността на системата след първата година от въвеждането ѝ.

Обществената приемливост играе важна роля в общественото мнение и в регулирането на поведението на индивидите. Тя би могла да се използва за оценка на законодателството и регулациите, политиките и управленските решения, както и да служи като критерий за определяне на социални норми и стандарти в дадено общество. Важно е да се уточни, че обществената приемливост не е постоянна и би могла да се променя с течение на времето, в резултат от различни фактори.

Механизъм за наблюдение и оценка на постигнатите междинни и крайни резултати

Анализите биха могли да бъдат използвани за отчитане на дейността на публичните органи, като чрез резултатите от тях би могла да се извърши оценка на това какво е постигнато, какво не е постигнато и какво би могло да бъде подобро.

След въвеждане на система за таксуване на задръстванията би могъл да се извърши анализ за мониторинг и оценка на резултатите, като това включва процес на систематично събиране, анализиране и оценка на данните свързани с прилагането на мярката. За целите на анализа е необходимо да се направи избор на индикатори и методи за събиране на данни, които ще се използват за мониторинг и оценка на резултатите (ниво на трафика, ниво на задръстванията, броя на превозните средства в зоната, време за пътуване в зоната, ниво на замърсяване на въздуха, ниво на шума, брой наложени глоби, икономически показатели т.н.).

Анализът за мониторинг и оценка на резултатите е важен инструмент за постигане на целите, управление и преразглеждане на мярката, оценка на ефективността на таксата.

III. Заключение

„Пътна карта“ е план за действие, който има за цел да предложи на органите, вземащи решения, препоръчителни действия, които да бъдат взети под внимание при реализирането на целите и мерките, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух чрез въвеждане и функциониране на зона за таксуване на задръстванията.

Настоящата пътна карта е разработена въз основа на извършените проучвания и анализи на регулаторните политики и добрите международни подходи за управление и регулиране на процесите, свързани с подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на задръстванията чрез въвеждане на таксата за задръстване във Великобритания и Швеция, както и въз основа на анализа на действащото българско законодателството и изготвените предложения за промени в действащата нормативна уредба.

Този анализ е изготвен от Адвокатско дружество „МАНЕВ И СЛАВОВ“ в изпълнение на Договор № СОА23-Д55-28/18.01.2023 г., сключен със Столична община по процедура с предмет: „Изготвяне на правен анализ относно възможностите за въвеждане на зона за таксуване на задръстванията в София и предложения за промени на действащата нормативна уредба“.

Анализът е разработен в изпълнение на проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

Анализът съдържа общо 31 страници.

Изготвил анализа: _____

Адвокатско дружество „МАНЕВ И СЛАВОВ“, чрез адвокат Костадин Манев