

# РАЗВИТИЕ НА НИСКОВЪГЛЕРОДНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПА: ДАНЪЧНИ ОБЛЕКЧЕНИЯ И СТИМУЛИ ЗА ПОКУПКА

Теодор Л. Борисов, докторант  
СА „Димитър А. Ценов“ – Свищов

## Увод

Транспортният сектор заема голяма част от общата използвана енергия в световен мащаб. Емисиите от транспортния сектор представляват най-бързо нарастващия източник на парникови газове. В допълнение към увеличаването на емисиите на парникови газове транспортът, базиран на ископаемите горива, създава голямо количество замърсяване на въздуха в големите градове. За намаляването на вредните емисии на CO<sub>2</sub> става все по-популярно навлизането на транспортни средства, основаващи се на устойчиво нисковъглеродно действие. Сметането на въглеродните емисии в транспортния сектор се характеризира с някои особености, които включват големи и дългосрочни инвестиции, изискващи големи инфраструктурни промени, фискални изменения и развитие потенциала за големи съпътстващи ползи и фактори, които играят важна роля. Нисковъглеродният транспорт в Европа е актуална тема, основаваща се на редица законодателни цели, поставени на преден план в обозрим хоризонт както в Европа, така и в България. **Обект** на настоящата работа е нисковъглеродният транспорт в Европа. Неин **предмет** са данъчните облекчения и стимули за покупка на нисковъглеродни превозни средства в Европа. **Тезата**, върху която авторът работи, се основава на твърдението, че България трябва да следва добрите практики в ЕС, свързани със стимули при покупката на автомобили с ниски емисии на въглероден диоксид, както и с данъчни облекчения.

**Целта** на разработката е да се изведат ключовите аспекти в развитието на вариантите за данъчни облекчения и стимулиране покупката на автомобили с ниски емисии CO<sub>2</sub>. **Задачите**, които се поставят с настоящата работа, са, както следва:

- да се изведат мерките за декарбонизация на автомобилния транспорт;
- да се анализира състоянието на емисиите на въглероден диоксид – средно равнище за периода 2007 – 2018 г. (хил. т.) и продажбата на леки автомобили – средно равнище за периода 2007 – 2020 г.;
- да се изведат в сравнителен аспект прилаганите данъчни облекчения и стимули за покупка, целящи подобряване екологичността на автомобилния парк в държавите в Европа.

**Методите**, използвани в научната разработка за целите на достигането на изследователските задачи, са свързани с теоретично обобщаване, анализ на данни и сравнителен анализ.

## 1. Мерки за декарбонизация на автомобилния транспорт

Приемането на новия закон за движение по пътищата (Закон за движение по пътищата, 2021) и Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021 – 2030 г. (Министерски съвет, 2020) излагат на преден план редица ключови послания в производството и продажбите на конвенционалните превозни средства, в т.ч. въвеждането на стимули за покупка на нови автомобили и поддържането на добри технически параметри на превозните средства. Това е породено от високата степен на необходимост от използване на енергийни източници (горива) и респективното изпускане на  $\text{CO}_2$  във въздуха. Търсенето на варианти за стимулиране намаляването на емисии на парникови газове довежда до локални мерки в различните страни за предприемането на данъчни облекчения (Лилова, Р., Захариев, А., Кръстев, Л. и колектив, 2021) и стимули. Това е следствие на осигуряването на съответствие с поредицата важни регламенти, които трябва да създадат благоприятна рамка за прехода към климатична неутралност. Съгласно Европейската асоциация на производителите на автомобили (АСЕА) постигането на декарбонизация на автомобилния транспорт може да се постигне чрез прилагането на следните мерки, изведени във Фигура 1:



Фигура 1. Мерки за декарбонизация на автомобилния транспорт

Източник: Адаптация на автора въз основа на (АСЕА, 2022)

Всяка една от мерките има своята добавена стойност в процеса на декарбонизация на автомобилния транспорт: създаването на благоприятни транспортни условия – инфраструктура и зарядни станции; изграждане на ефективна система за ценообразуване на въглеродни емисии; въвеждане на ефективни схеми за стимулиране покупката на превозни средства с нулеви емисии; преразглеждане на целите за емисии на CO<sub>2</sub>; разширяване на кредитна/дебитна система под формата на създаването на нови банкови продукти (Prodanov, Yaprakov, & Zarkova, 2022), насочени към стимулиране покупката на нисковъглеродни превозни средства. Транспортните дейности през последните години се превръщат в стратегически бизнес функции, не само защото свързаните с тях разходи представляват широк дял, но и защото ефективността на транспорта може силно да повлияе върху другите обслужващи сектори (Ангелов & Заркова, 2021). Затова търсенето на възможности за оптимизация на транспортния сектор е от изключителна важност.

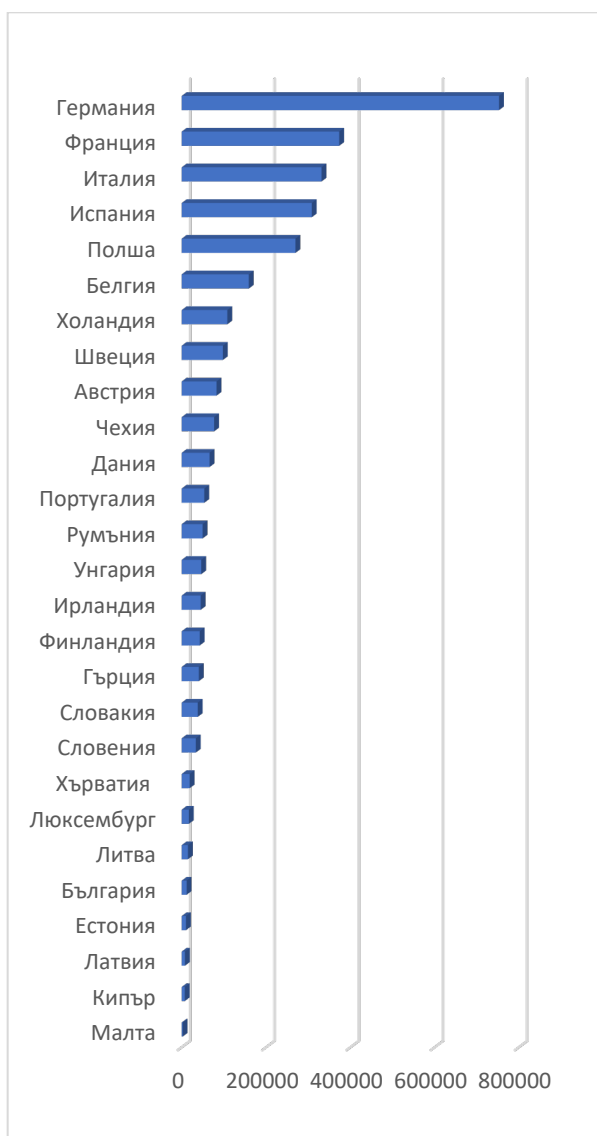
В следствие на изведените мерки настоящата работа фокусира вниманието върху изследването на мярката за въвеждане на ефективни схеми за стимулиране покупката на превозни средства с нулеви емисии в държавите в Европа, имайки предвид процеса на прехода към „Европейска зелена сделка“ (Zahariev & Pargov, 2022).

## **2. Данъчни стимули в страните от ЕС при покупката електромобили**

Предвид изложените кратки теоретични постановки настоящата точка обхваща сравнителен анализ на емисиите на въглероден диоксид – средно равнище за периода 2007 – 2018 г. (хил. т.) и продажбата на леки автомобили<sup>1</sup> - средно равнище за периода 2007 – 2020 г. За целите на фокусиране на изследването върху развитието на нисковъглеродния транспорт в Европа и прилаганите данъчни облекчения и стимули за покупка в по-широк мащаб са анализирани локалните мерки, използвани в отделните държави. В резултат на това са изведени страните, които е необходимо да положат допълнителни усилия в процеса към прехода на декарбонизация на автомобилния транспорт и добрите примери, които целесъобразно спазват европейските мерки за „зелен преход“. Средното равнище на емисиите на въглероден диоксид пряко кореспондира с броя на наличните автомобилни средства в дадена страна, като основен източник на вредни газове в атмосферата. Състоянието, измерено в числови данни, може да се проследи в следващите две фигури.

---

<sup>1</sup> Заб. Под „леки автомобили“ се има предвид нови и употребявани автомобили.



Фигура 2. Емисии на въглероден диоксид – средно равнище за периода 2007 – 2018 г. (хил. т.)



Фигура 3. Продажба на леки автомобили – средно равнище за периода 2007 – 2020 г.

Източник: Изчисления на автора въз основа на данни от: <https://www.theglobaleconomy.com>

Фигурите показват последните налични данни след 2007 г. по отношение на емисиите на въглероден диоксид – средно равнище за периода 2007 – 2018 г. и продажбата на леки автомобили в държавите от ЕС средно за периода 2007 – 2020 г. Видно от първичния сравнителен преглед на държавите и техните средни измерители е наличието на най-високо равнище на продажбите на леки автомобили в държавите от Западна Европа – Германия и Франция, следвани от Италия, Испания и Полша. Респективно е равнището и на емисиите на въглероден диоксид – средно равнище за периода, което пряко кореспондира с нивото на продажба на автомобили. Държавите с най-ниско равнище на емисии на въглероден диоксид са и държавите с по-

ниско ниво на продажбите на леки автомобили, които са и по-слабо развитите държави на Европейския съюз – Малта, Кипър, Латвия, Естония, България и Литва. Предвид изложените данни и индивидуалното равнище на екологична ангажираност във всяка една държава се прилагат различни данъчни предимства и стимули за покупка, върху които ще се акцентира допълнително (АСЕА, 2022). Така например през последните години в **Австрия** се прилага приспадане на ДДС и освобождаване от данък за автомобилите с нулеви емисии, както и финансов бонус (от 1250 евро до 3000 евро) за покупка на нови автомобили с каталожна цена от 60 000 евро. В различните части на **Белгия** се прилагат различни данъчни предимства, като е въведена минимална данъчна ставка за превозни средства с нулеви емисии. **България** е една от страните, при които данъчните предимства и стимулите са в минимален размер. Единственото, което се прилага, е освобождаване от данък за електрическите превозни средства. В **Хърватия** не се налага акциз и се освобождават от екологична такса електрически превозни средства. Сред стимулите, които се прилагат, попадат финансираната от 5 до 9 000 евро при покупка на електрическо превозно средство с батерии и Plug-in хибриди. В **Кипър** данъчни предимства се получават от собствениците на превозни средства, отделящи до 120 g CO<sub>2</sub>/km, като не се прилагат допълнителни стимули за покупка на автомобили. **Чехия** прилага предимства за придобиване на автомобил съгласно неговите екологични спецификации: автомобили от типа Електрическо превозно средство с батерия и Електрическо превозно средство с горивни клетки (водород), отделящи 50 g CO<sub>2</sub>/km, се освобождават от такси за регистрация, същите, но с размер до 3,5 t се освобождават от винетка, над 3,5 t и емисия до 50 g CO<sub>2</sub>/km се освобождават от тол такси. Данъчни предимства се прилагат и при покупката на превозни средства с алтернативно захранване за фирмени цели. В **Дания** автомобилите с нулеви емисии заплащат 40% от данъка при регистрация и плащат минимална данъчна ставка, освобождават се частично от такси и данъци автомобилите с ниски емисии. Не са предвидени облекчения на ползвателите за фирмени автомобили, както и стимули за покупка. **Естония** е сред страните, които нямам никакви облекчения или стимули за развитие на нисковъглероден транспорт. За разлика от нея във **Финландия** е въведена минимална данъчна ставка за превозни средства с нулеви емисии. Налично е данъчно приспадане от 170 евро на месец от облагаемата стойност до 2025 г. за покупката на електрически превозни средства с батерии от юридически лица. Предоставен е стимул за покупка в размер от 2000 евро за домакинства за закупуване или лизинг на нови електрически превозни средства с батерии до 50 000 евро, както и бонус от 2000 евро за покупка на нови електрически превозни средства с батерии или Plug-in хибриди при бракуване на стар лек автомобил. Във **Франция** се наблюдава пълно или частично предоставяне на данъчни предимства при придобиване на превозни средства с алтернативно задвижване, както и освобождаване от данък за фирмени автомобили

за превозни средства, отделящи по-малко от 20 g CO<sub>2</sub>/km. Интерес представлява наличието на широка гама отстъпки за покупка на автомобили с нисковъглеродни емисии, както следва:

- 7 000 евро за домакинства при закупуване на превозно средство до 45 000 евро;

- 5 000 евро за юридически лица при закупуване на превозно средство до 45 000 евро;

- 3 000 евро за домакинства и юридически лица за покупка на превозно средство между 45 000 евро и 60 000 евро.

Респективно се предоставят по-ниски отстъпки за автомобили с емисии от 21 до 50 g CO<sub>2</sub>/km, както и се поощряват бракуването и закупуването на автомобили нови и втора употреба до 50 g CO<sub>2</sub>/km. В **Германия** не се прилагат стимули за придобиване, но се извършва освобождаване от данъчни плащания за електрически средства с батерия и електрически превозни средства с водородни горивни клетки, регистрирани до 2025 г., намаляване на данъчната основа при наличието на допълнителни изисквания на автомобили от типа: електрически превозни средства с батерии и plug-in хибридни превозни средства. Предоставят се стимули за покупка на автомобили с нетна каталожна цена до 40 000 евро – 9 000 евро за покупка на електрически превозни средства с батерии и електрически превозни средства с водородни горивни клетки и 6 750 евро за plug-in хибридни превозни средства, респ. с между 1 100 и 1 500 евро по-ниски стойности от изброените за превозни средства над 40 000 евро. В **Гърция** (Zahariev, et al., 2020a) се извършва редуциране на регистрационните такси за електрически превозни средства с батерии и plug-in хибридни електрически превозни средства. Извършва се освобождаване от държавни плащания на автомобили с емисии под 122 g CO<sub>2</sub>/km, освобождават се фирмените автомобили от данък, които са с емисии до 50 g CO<sub>2</sub>/km и нетна цена на дребно в размер на 40 000 евро. За целите на стимулиране покупката на нисковъглеродни автомобили се прилага т. нар. кеш бек от цената на нови автомобили в размер на 15 – 20% при максимална стойност от 5 500 евро до 6 000 евро, като стимулът може да се увеличи с до 1 000 евро, ако колата бъде бракувана. В **Унгария** като стимул за покупка се прилага освобождаване от данък за електрически превозни средства с батерии и plug-in хибридни електрически превозни средства както за физически, така и за юридически лица. От юни 2020 година се извършва допълнителен стимул за покупка на електрически автомобил, като стойността на отстъпката възлиза на 7 350 евро за автомобил с брутна цена до 32 000 евро и 1 500 евро при от 32 000 евро до 44 000 евро. **Ирландия** предлага на своите потребители на нисковъглеродни автомобили минимална данъчна ставка от 120 евро на година и намалена ставка от 140 евро за притежаване на Plug-in хибридно електрическо превозно средство. За стимулиране на юридическите лица се прилага т.нар. „отстъпка в натура“ за покупка на електрически автомобили с пазарна стойност до 50 000 евро. С

цел покупка на „чисти превозни средства“ за физически лица са предвидени 5000 евро стимул за покупка на нисковъглеродни автомобили. В **Италия** се прилага петгодишно данъчно освобождаване за електрически превозни средства и последващо 75% намаление на данъчната ставка. За целите на покупка на нови превозни средства се прилагат алтернативни методи, съобразно необходимостта и желанието на потребителите под формата на схемата „Бонус-Малус – Ecobonus“. В **Латвия** се прилага освобождаване от данъци при електрическите превозни средства и за автомобили с емисии до 50 g CO<sub>2</sub>/km и минимална ставка (10 евро) за фирмени автомобили от типа „Електрическо превозно средство с батерия“. Стимули за покупка не се прилагат. За разлика от нея в **Литва** данъчните облекчения и стимули за покупка са значително по-развити. Стимулите за покупка на фирмени автомобили се основават на: 400 евро за покупка на електрически автомобил M1 и N1, 10 000 евро за електрически автомобили M2 и N2 и допълнително 1000 евро за бракуване на стар дизелов или бензинов автомобил от типа M1. Максималната държавна субсидия за покупка на нисковъглеродни автомобили е 400 000 евро на компания. За стимулиране на физическите лица се прилагат: 2500 евро при покупка на употребявано електрическо превозно средство M1, с година на производство след 2016 г.; 5000 евро за ново електрическо превозно средство M1 не по-старо от шест месеца от първата регистрация; 1000 евро за бракуване на старо дизелово или бензиново МПС, категория M1. В **Люксембург** се приспада 50% от административната такса при придобиване на автомобил и се прилага минималната ставка от 30 евро за превозни средства с нулева емисия. Като стимули за покупка се предоставят между 3000 евро и 8000 евро при покупка на електрическо превозно средство с батерия. **Малта** редуцира данъчните задължения за придобиване и собственост на собственици на превозни средства, отделящи по-малко от 100 g CO<sub>2</sub>/km. Покупката на нови нисковъглеродни автомобили от физически и юридически лица не се толерира. В **Холандия** при придобиване на автомобили с нулеви емисии се извършва освобождаване на собствениците от данъци, а собствениците на автомобили с нулеви емисии от типа „plug-in хибриди“ се освобождават с 50%. Наличието на електрическо превозно средство с батерия за целите на бизнеса се облага с 12% (минимална) данъчна ставка. Извършва се субсидиране за физически лица за покупка/лизинг на малко електрическо превозно средство с батерия – нов или употребяван. По подобие на Малта, Полша също прилага минимални облекчения, единствено фокусирани върху частични облекчения при покупка на електрическо превозно средство с батерия или plug-in хибридни превозни средства. **Португалия** напълно изключва данъчните задължения за електрически превозни средства с батерия, със 75% се намаляват данъците на plug-in хибридни автомобили, собствениците на автомобили с компресиран природен газ се облекчават с 60% от данъчните задължения, а тези на хибридни електрически автомобили с емисии под 50 g/km се редуцират с 40%. Собствениците на

електрически превозни средства се освобождават от данъчни задължения. Фирмените автомобили се освобождават от данъчни задължения, когато са от типа „електрически превозни средства с батерия“, като се приспада и ДДС при определени изисквания за автомобил M1 и N1. Като стимули за покупка се прилагат 3000 евро за закупуване на ново електрическо превозно средство с батерия до 62 500 евро за физически лица, а при юридическите лица се предоставят до 6000 евро за закупуване на ново електрическо превозно средство с батерия от типа N1. **Румъния** не предоставя данъчни облекчения при придобиване от страна на частни лица и фирми, но се освобождават от плащане собствениците на електрически превозни средства. Прилага се подкрепа за обновяване на автомобилния парк, както следва: 10 000 евро за покупка на ново електрическо превозно средство с батерия, 4250 евро за нов plug-in хибрид и 1250 евро за бракуване на старо превозно средство. В **Словакия** регистрацията на електрическо превозно средство с батерия подлежи на максимална такса от 33 евро, а електрическите превозни средства с батерия и plug-in хибридите се амортизират за две години. Освобождаване от данъчните задължения се извършва за притежателите на електрическите превозни средства с батерия. Допълнителни стимули за покупка на фирмени автомобили и подновяване на автомобилния парк в страната не се прилагат. В **Словения** това се стимулира, както следва: 7500 евро за покупка на електрически превозни средства с батерия, 4500 евро за електрическите превозни средства с батерия – микробуси и четириколки, 4500 евро за plug-in хибридни автомобили и ванове и 3000 евро за електрически превозни средства с батерия от типа „леки четириколки“. В **Испания** се наблюдава развита система за данъчни облекчения и стимули за покупки, като се извършва освобождаване от данък за превозни средства, отделящи до 120 g CO<sub>2</sub>/km, като на Канарските острови всички превозни средства с алтернативно задвижване, отделящи до 110 g CO<sub>2</sub>/km, се освобождават от ДДС. Собствениците на електрически превозни средства с батерия в големите градове като Мадрид, Барселона, Сарагоса, Валенсия и др. намалят своите задължения със 75%. Прилагат се облекчения за използването на нисковъглеродни фирмени автомобили, както и схема за стимулиране покупката на нови автомобили, задвижвани с батерия или plug-in хибриди в границите от 4500 евро до 9000 евро, обособени в плана Moves III. Противно на очакванията в **Швеция** не се прилагат данъчни предимства за придобиване на превозни средства от страната на физически и юридически лица, но се начислява нисък годишен пътен данък за превозни средства с нулеви емисии и климатични бонуси, вариращи от 10 000 до 70 000 шведски крони. В систематизиран вид всичко описано е налично в Таблица 1 – данъчни облекчения и стимули за покупка на електрически и нисковъглеродни автомобили в държавите от ЕС.



Таблица 1.

Данъчни облекчения и стимули за покупка на електрически и нисковъглеродни автомобили в държавите от ЕС

|            | Електрически автомобили  |                          |                          |                          | Нисковъглеродни автомобили |                          |                          | Общ бр. |
|------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|---------|
|            | Придобиване              | Собственост              | Фирмени автомобили       | Стимули                  | Придобиване                | Собственост              | Фирмени автомобили       |         |
| Австрия    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |                          | <input type="checkbox"/> | 6       |
| Белгия     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 6       |
| България   |                          | <input type="checkbox"/> |                          |                          |                            |                          |                          | 1       |
| Хърватия   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |                          |                          | 4       |
| Кипър      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |                          | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |                          | 4       |
| Чехия      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |                          |                          | 4       |
| Дания      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |                            |                          | <input type="checkbox"/> | 4       |
| Естония    |                          |                          |                          | <input type="checkbox"/> |                            |                          |                          | 1       |
| Финландия  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |                          | 5       |
| Франция    | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 6       |
| Германия   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 6       |
| Гърция     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                            | <input type="checkbox"/> |                          | 5       |
| Унгария    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                            |                          |                          | 4       |
| Ирландия   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |                          | 6       |
| Италия     |                          | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |                          |                          | 3       |
| Латвия     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |                            | <input type="checkbox"/> |                          | 4       |
| Литва      |                          |                          |                          |                          |                            |                          |                          | 0       |
| Люксембург |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 4       |
| Малта      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |                          | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |                          | 4       |
| Холандия   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 7       |
| Полша      | <input type="checkbox"/> |                          |                          | <input type="checkbox"/> |                            |                          |                          | 2       |
| Португалия | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |                          | 6       |
| Румъния    |                          | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |                          |                          | 3       |
| Словакия   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> |                            |                          |                          | 3       |
| Словения   | <input type="checkbox"/> |                          |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |                          |                          | 3       |
| Испания    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |                          | <input type="checkbox"/> | 5       |
| Швеция     |                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |                          | 5       |

Източник: Адаптация на автора въз основа на The Automobile industry pocket Guide 2020/2021

## Заклучение

В заключение на така изложените данъчни облекчения и стимули за покупка в държавите от Европа могат да се изведат следните по-важни изводи:

**Първо**, необходимо е въвеждането на данъчни облекчения и стимули за покупка по отношение на фирмените автомобили, тъй като при голяма

част от държавите те са минимални, а в други липсват изцяло. Предвид това, че те са с висока степен на употреба, респ. имат по-висока степен на отделияне на въглеродни емисии в околната среда, е от съществено значение тяхното обновяване.

**Второ**, в България, Естония, Италия, Литва, Полша, Румъния, Словакия и Словения е от съществено значение преразглеждането на данъчната политика, свързана с облагането на автомобилите и въвеждането на локални мерки в различните страни за предприемането на данъчни облекчения и стимули на покупка на нисковъглеродни автомобили за целите на подобряване екологичността на автомобилния парк в страните.

**Трето**, добрите практики на финансово насърчаване в Австрия, Белгия, Франция, Германия, Ирландия, Холандия, Португалия, Испания, Швеция, изведени въз основа на извършения анализ на данъчните облекчения и държавни стимули за покупка, могат да бъдат отправна точка относно начините за интегриране на нисковъглеродния транспорт и спазването на Европейския зелен пакт.

### Използвани източници

- ACEA. (2022, 09 05). *ELECTRIC VEHICLES: TAX BENEFITS & PURCHASE INCENTIVES In the 27 member states of the European Union (2021)*. Retrieved from <https://www.acea.auto/>: [https://www.acea.auto/files/Electric\\_vehicles-Tax\\_benefits\\_purchase\\_incentives\\_European\\_Union\\_2021.pdf?\\_x\\_tr\\_sl=auto&\\_x\\_tr\\_tl=bg&\\_x\\_tr\\_hl=bg](https://www.acea.auto/files/Electric_vehicles-Tax_benefits_purchase_incentives_European_Union_2021.pdf?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=bg&_x_tr_hl=bg)
- ACEA. (2022, 11 28). *Position paper – Review of CO2 emission standards regulation for heavy-duty vehicles*. Retrieved from <https://www.acea.auto/publication/position-paper-review-of-co2-emission-standards-regulation-for-heavy-duty-vehicles/>
- Prodanov, S., Yaprakov, O., & Zarkova, S. (2022). CAMEL evaluation of the banks in Bulgaria. *Economic Alternatives*(2), 201-219. doi:doi: <https://doi.org/10.37075/EA.2022.2.03>
- Zahariev, A., & Pargov, K. (2022). Market anomalies in the „Day ahead“ segment of the Independent Energy Exchange - Bulgaria's experience in the transition to the „European green deal“. *Scientific and practical conference „Sustainable development of the Republic of Kazakhstan in the context of the transition to „Green economy“: application of the experience of the countries of the European Union“* (pp. 210-216). Kazakhstan, Astana: NAO „L.N.Gumilyov Eurasian National University“.
- Zahariev, A., Zveryakov, M., Prodanov, S., Zaharieva, G., Angelov, P., Zarkova, S., & Petrova, M. (2020a). Debt management evaluation through support vector machines: on the example of Italy and Greece. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 7(3), 2382-2393. doi:[https://doi.org/10.9770/jesi.2020.7.3\(61\)](https://doi.org/10.9770/jesi.2020.7.3(61))
- Ангелов, П., & Заркова, С. (2021). Сравнителна оценка на логистичното представяне в страните членки от Европейския съюз. *Сборник доклади от научна конференция „Логистиката и обществените системи“*, (стр. 947-953). Велико Търново. Извлечено от <https://www.researchgate.net/>: <https://www.researchgate.net/publication/351691396>

Закон за движение по пътищата. (30 09 2021 г.). <https://rta.government.bg>. Извлечено от <https://rta.government.bg/upload/9167/zdvp.pdf>

Лилова, Р., Захариев, А., Кръстев, Л. и колектив. (2021). *Въведение във финансите*. Свищов: АИ „Ценов“. Извлечено от

[https://www.researchgate.net/publication/350354290\\_VVEDENIE\\_VV\\_FINANSITE](https://www.researchgate.net/publication/350354290_VVEDENIE_VV_FINANSITE)

Министерски съвет. (10 2020 г.). *Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021 - 2030 г.* Извлечено от <https://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id=1346>

## РАЗВИТИЕ НА НИСКОВЪГЛЕРОДНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПА: ДАНЪЧНИ ОБЛЕКЧЕНИЯ И СТИМУЛИ ЗА ПОКУПКА

Теодор Л. Борисов, докторант  
СА „Димитър А. Ценов“ – Свищов

**Резюме:** Процесът на отговор на страните от Европа по отношение на изискванията за развитие на нисковъглеродна и екологична среда поставят множество предизвикателства пред отделните държави. Изпълнението на заложените нормативи в Европейския зелен пакт налага действия в различни икономически сфери в корпоративния, производствения, публичния и частния сектор. Обект на настоящата работа е нисковъглеродният транспорт в Европа. В основата ѝ е извеждането на сравнителен анализ на емисиите на въглероден диоксид – средно равнище за периода 2007 – 2018 г. (хил. т.) и продажбата на леки автомобили – средно равнище за периода 2007 – 2020 г. За целите на фокусиране на изследването върху развитието на нисковъглеродния транспорт в Европа и прилаганите данъчни облекчения и стимули за покупка в по-широк мащаб са анализирани локалните мерки, използвани в отделните държави. Тезата, върху която авторът акцентира, е свързана с твърдението, че България трябва да следва добрите практики в ЕС, свързани със стимули при покупката на автомобили с ниски емисии на въглероден диоксид, както и с данъчни облекчения.

Задачите, които се поставят с настоящата работа, са, както следва:

- да се изведат мерките за декарбонизация на автомобилния транспорт;
- да се анализира състоянието на емисиите на въглероден диоксид – средно равнище за периода 2007 – 2018 г. (хил. т.) и продажбата на леки автомобили – средно равнище за периода 2007 – 2020 г.;
- да се изведат в сравнителен аспект прилаганите данъчни облекчения и стимули за покупка, целящи подобряване екологичността на автомобилния парк в държавите в Европа.

В резултат на извършения анализ е извеждането на добрите практики на финансово насърчаване в част от европейските държави и обосноваването на необходимост от преразглеждането на данъчната политика, свързана с облагането на автомобилите в развиващите се европейски страни, като: България, Естония, Италия, Литва, Полша, Румъния, Словакия и Словения.

**Ключови думи:** нисковъглероден транспорт, данъчни облекчения, стимули за покупка, Европа.

**JEL:** H25.

## DEVELOPING LOW-CARBON TRANSPORT IN EUROPE: TAX BREAKS AND PURCHASE INCENTIVES

**Teodor L. Borisov, PhD Student**  
*Tsenov Academy of Economics – Svishtov*

**Abstract:** The response process of the countries of Europe regarding the requirements for the development of a low-carbon and ecological environment pose many challenges to individual countries. The implementation of the norms laid down in the European Green Pact requires actions in various economic spheres in the corporate, production, public and private sectors. The subject of the present work is the low-carbon transport in Europe. The basis of the present work is the derivation of a comparative analysis of carbon dioxide emissions - average level for the period 2007-2018 (thousands) and the sale of passenger cars - average level for the period 2007-2020. For the purposes of focusing of the study on the development of low-carbon transport in Europe and the applied tax breaks and purchase incentives on a wider scale, the local measures used in individual countries are analysed. The thesis on which the author emphasizes is related to the statement that Bulgaria should follow good practices in the EU, related to incentives for the purchase of cars with low carbon dioxide emissions, as well as tax breaks.

The tasks that have been set with this work are as follows:

- to introduce the measures for decarbonization of road transport;
- to analyze the state of carbon dioxide emissions - average level for the period 2007-2018 (thousands) and the sale of passenger cars - average level for the period 2007-2020;
- to compare the applied tax reductions and purchase incentives aimed at improving the environmental friendliness of the car fleet in European countries.

As a result of the analysis, it is concluded, that there are good practices of financial promotion in some European countries and the justified need to review the tax policy related to the taxation of cars in developing European countries, such as: Bulgaria, Estonia, Italy, Lithuania, Poland, Romania, Slovakia and Slovenia.

**Key words:** low-carbon transport, tax breaks, purchase incentives, Europe.

**JEL:** H25.

## Съдържание

|  |     |
|--|-----|
| Увод .....   | 122 |
| 1. Мерки за декарбонизация на автомобилния транспорт .....           | 123 |
| 2. Данъчни стимули в страните от ЕС при покупката електромобили..... | 124 |
| Заклучение.....  | 130 |
| Използвани източници.....  | 131 |

ТОМ СХХV

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ "Д. А. ЦЕНОВ"  
СВИЦОВ



ГОДИШНИК

ТОМ СХХV  
2022

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“  
Свищов, ул. Ем. Чакъров, 2

АКАДЕМИЧНО ИЗДАТЕЛСТВО „ЦЕНОВ“  
Свищов, ул. Ц. Церковски, 11А

**ГОДИШНИК**  
**ТОМ СХХV**

Даден за печат на 19.04.2023 г.  
Печатни коли 22,5; формат 16/70/100; тираж 40 бр.  
Излязъл от печат на 21.04.2023 г.

**ISSN 0861-8054**



## Съдържание

|  |     |
|--|-----|
| <b>Трифенова, С.</b> Тенденции в изменението на външните макроикономически дисбаланси на България.....                                       | 7   |
| <b>Найденев, Л.</b> Качествени характеристики на регионалната данъчна свобода .....  | 39  |
| <b>Христова, Д., Паламарова, П.</b> Изследване на приложенията на маркетинговия микс в културния сектор в България .....                     | 65  |
| <b>Йорданов, А.</b> Трансформация към гъвкаво управление на проекти – предизвикателства пред IT индустрията .....                            | 94  |
| <b>Борисов, Т.</b> Развитие на нисковъглеродния транспорт в Европа: данъчни облекчения и стимули за покупка .....                            | 122 |
| <b>Монева, Г.</b> Технологиите в подкрепа на ревеню мениджмънта на ресторантьорския бизнес .....   | 136 |
| <b>Тодоров, Л., Шопова, М., Иванова, З., Александрова, А.</b> Кръговата икономика в контекста на релацията Индустрия 4.0 – Общество 5.0..... | 159 |