

## **ВИЗИЯ И МЕРКИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНО И УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ ПАРК В БЪЛГАРИЯ**

**„Асоциация на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България” (ААП)** е сдружение с нестопанска цел, обединяващо 40 български юридически лица, производители на моторни превозни средства и/или оторизирани представители на производители на МПС за територията на Република България. Асоциацията е създадена през 1993 г. с идеята да подпомогне изграждането на съвременни условия за развитието на търговията с моторни превозни средства в РБългария, както и на всички дейности и фактори, от които зависи тяхното използване, при оптимален екологичен ефект. От 1997 г. е член на Международната организация на автомобилните конструктори /OICA/, а от 01.01.2007 г. е член и на Европейската асоциация на автомобилните производители /ACEA/. ААП представлява над 95% от международно утвърдените автомобилни производители, представени в България с над 59 марки автомобили, камиони, автобуси и мотоциклети.

Членовете на Асоциацията имат сериозна роля в стопанската дейност в нашата държава, както по отношение на търговията и услугите, така и в инвестициите. През последните 10 г. нашите членове са изградили над 500 търговски и изложбени центрове, сервиси и складове, реализирали са инвестиции на обща стойност над 700 000 000 лв. и са наели над 7 000 служители. Общата сума на реализирания оборот за последните десет години е над 33 000 000 000лв, което ни поставя измежду най-значителните сегменти на българската икономика.

ААП изигра съществена роля в модернизацията на нашата държава през последните 20 години. Благодарение на нашите усилия се трансформира автомобилният парк на държавата и премина от превозни средства съветско производство към по-модерни, енергийно-ефективни и безопасни транспортни средства, доставяни от целия свят на българските потребители. Наши клиенти са не само физическите лица и фирмите с малки и значителни по обем автомобилни паркове, но и голяма част от фирмите заети с индустриално производство, вътрешен и международен транспорт, ползващи камиони и автобуси, както и други специализирани транспортни средства.

За съжаление нашите усилия не са достатъчни за да се развива българският пазар на автомобили и превозни средства адекватно и потребителите в България да използват екологични, сигурни и икономични автомобили. България значително изостава от другите източноевропейски страни по отношение на използването на такива превозни средства и към настоящият момент автопаркът в нашата държава е морално и физически остарял. За последните 25 години не са предприемани мерки на държавно ниво за устойчиво и екологично развитие на транспортния сектор, като в резултат:

Имаме най-старият автомобилен парк в Европа. По официални данни на ГД "Национална полиция" **броят на регистрираните ППС към 1 януари 2017 г. е 4 031 841. Автомобилите на възраст над 10 години са 3 484 290 / 86 %/, а от тях 1 587 666 са на възраст над 20 години.**

Всяка година се увеличава тенденцията за нарастване броя на регистрираните употребявани автомобили. През 2016 г. са регистрирани 305 393 автомобила, от които 90% от регистрациите са употребявани.

Въпреки че старите автомобили са сред основните фактори за замърсяване на въздуха в големите градове, **България е единствената страна в света, където при покупка на употребяван автомобил се плащат по-малко данъци, такси и застраховки отколкото за нов.**

България се подрежда на първо място в класациите на ЕС за замърсяване на въздуха с финни прахови частици. Повече от година България е подсъдима от Европейската комисия пред Съда на Европейския съюз заради нарушаване на нормите за качество на атмосферния въздух. Замърсяването на въздуха оказва значително вредно въздействие върху здравето на българските граждани. Фините прахови частици увреждат, както сърдечносъдовата система, така и дихателните им пътища. Тези и други последици от замърсения въздух са предизвикали 8634 преждевременни смъртни случаи в България според СЗО.

Тези стряскащи факти са представени в заключението на генерален адвокат Джулиан Кокот на 10 ноември 2016 г. пред Съда на ЕС в Люксембург по дело C-488/15 на Европейска комисия срещу Република България за неизпълнение на задължения от държава членка на разпоредбите на Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух в Европа.

Като негативна последица от стария и небезопасен със съвременни технологии за безопасност парк, наблюдаваме и високата смъртност при ПТП по пътищата. През 2016 година броят на загиналите е 708, което ни нарежда на последно място в ЕС по брой загинали на 1000 души.

Продължаващата тенденция от последните години за остаряване на парка води и до милиони левове годишно загуби за държавния фиск от липсата на ДДС при вноса на употребявани автомобили, както и от нерегламентираната сервизна дейност.

Важен приоритет на ААП е да съдейства на държавните и общински органи за създаване на условия за ползването на екологични и безопасни превозни средства. Да се ограничи тенденцията за остаряване на автомобилния парк, да се намали замърсяването на околната среда и броя на ПТП и се насърчи обновяването на парка.

Мерките, които предлагаме са:

**1. Промяна на годишния данък за автомобилите според екологичните вреди, които нанасят на околната среда.**

На този етап, у нас се налага местен данък върху превозните средства, чиито размер се определя с наредба на съответния Общински съвет при условията, реда и в границите, определени с раздел IV от ЗМДТ. Съгласно ЗМДТ, размерът на данъка върху леките автомобили, който се заплаща ежегодно от собствениците на МПС, се определя въз основа на мощността на двигателя, като се корегира с коефициент в зависимост от годината на производство. За автомобили с мощност на двигателя до 74kW включително, снабдени с действащи катализаторни устройства, както и за автобусите, товарните автомобили, влекачите за ремарке и седловите влекачи, снабдени с “екодвигатели“, съответстващи на стандартите Евро 2, Евро 3, Евро 4 и Евро 5, данъкът се заплаща с 50% намаление. Това включване, до известна степен, на екологичния компонент във формирането на данъка върху превозните средства е крайно неефективно и нарушава наложилите се в екологичното право принцип “замърсителят плаща”. За справедливо облагане на замърсяващите околната среда леки автомобили, ние предлагаме да се премахне коефициента, в зависимост от годината на производство. Да се диференцира пропорционално намаление на данъка, базиран на екологичните категории “Евро 6 и 5”, като за леките автомобили, автобуси и товарни автомобили, снабдени с двигатели Евро 6,

данъкът да се заплаща с 70% намаление, съответно Евро 5 - 50% намаление. Да се диференцира пропорционално увеличение на данъка, базиран на екологичните категории “Евро 4, 3, 2 и 1. За автомобили снабдени с двигател Евро 4 се заплаща увеличение на данъка с 10 % , Евро 3 се заплаща увеличение на данъка с 20 %, съответно Евро 2 – 40 %, Евро 1 и без Евро с 50 %. За дву. – три и четириколесните превозни средства да се диференцира пропорционално намаление на данъка, базиран на екологичните категории “Евро 4 и 3”, като за , снабдените с двигатели Евро 4, данъкът да се заплаща с 70% намаление, съответно с Евро 3 - 50% намаление.

Въвеждането на еко – компонента към годишния данък за всички автомобили, автобуси, товарни автомобили и мотоциклети и неговото пропорционално диференциране, ще допринесе съществено за обновяване на остарелия автомобилен парк в България и ще реализира допълнителни приходи в Общинските бюджети с милионни левове годишно.

## **2.Промяна в ЗДДС в частта на правото на данъчен кредит за автомобилите.**

Съществуващата практика в България, за ограничаване правото на данъчен кредит за автомобили въз основата на техните технически характеристики, противоречи на основния принцип в облагането с ДДС – правото на данъчен кредит за всички стоки да се основава на тяхното реално предназначение и използване, а не на база техния вид и технически характеристики. Автомобилите са част от активите на предприятията, които се използват в тяхната стопанска дейност, поради което няма каквото и да е основание придобиването им да се санкционира в данъчното законодателство, като се ограничава правото на данъчен кредит по отношение на тях. Няма причина да продължи запазването на това наложено във времето ограничение. Бихме искали да отбележим, че реформирането на правото на данъчен кредит за леки автомобили безспорно оказва влияние върху търговията с автомобили и обновяване на парка, **но същественото влияние е най – вече върху потребителите на тези автомобили, а това са всички стопански субекти.**

Настояваме да бъде анализирани възможностите за цялостно отпадане на ограниченията за правото на данъчен кредит за автомобилите в чл.70,ал1,т.4 и ал.2,т.1 и 2 от ЗДДС и да се изравни данъчното третиране на тази стока, подобно на всички останали,

за целите на ЗДДС. Икономическият ефект от това ще бъде положителен в крайна сметка, отчитайки че :

- на “светло” ще излязат няколко стотин милиона лева, които се въртят сега в брой за горива и др., поради невъзстановяването на ДДС;
- допълнителни приходи от данък печалба;
- освобождаване на средства във фирмите и рестартиране на инвестиционния процес – огромна цифра, която не бихме могли да посочим;

### **3. Регламентиране на сервизната дейност и въвеждане на регистрационен режим на фирмите, извършващи сервизна дейност на ППС.**

Некачествено извършваните ремонти и техническо обслужване на пътните превозни средства може да бъде определено като фактор с висок риск за безопасността на движението по пътищата и опазване на околната среда. Над 80% от ремонтите на автомобили се извършват от квартални, нерегистрирани и полулегални сервизи, които:

- в по-голямата си част не познават и не спазват изискванията на производителите за техническо обслужване на автомобилите. Не носят никаква отговорност за качеството на извършените ремонти и последствията от тях;
- не издават фактури и не начисляват ДДС върху резервните части;
- не фактурират и не начисляват ДДС върху труда по ремонта;
- не назначават на трудови договори и не осигуряват работещите в сервиза;
- не спазват нормите за безопасни и здравословни условия на труд, противопожарни норми и тези за опазване на околната среда.

От тези ремонти държавата губи годишно стотици милиона лв., като:

- от ДДС и данък печалба за резервни части, масла и др. /продажба на черно/;
- от ДДС, данък общ доход и данък печалба за сервизен труд ;
- от осигуровки.

**Регистрационният режим ще позволи последващ контрол от страна на компетентните органи по отделните направления. Ще се подобри техническото състояние на парка, което ще способства за безопасността на движението и подобряване на околната среда.**

За постигане на посочените цели предлагаме изготвен проект и мотиви за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата, регламентиращ сервизната дейност.

#### **4.Повишаване качеството и ефективността на периодичните технически прегледи на автомобилите.**

Прегледът за проверка на техническата изправност на ППС е вид гаранция за безопасността на движението и опазване на околната среда за стария автомобилен парк в страната. За повишаване качеството и ефективността на периодичните технически прегледи предлагаме изменение и допълнение на Наредба 32 на МТ за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС за :

- усъвършенстване и разширяване обхвата на периодичните технически прегледи ;
- осигуряване достоверност на провежданите измервания чрез оптимизиране на компютъризираната система. Създаване на възможност за предаване в реално време на резултатите към системата за регистриране на прегледите.
- ефективен контрол на техническата изправност на пътните превозни средства на пътя.

#### **5.Въвеждане на зони забранени за движение на замърсяващи автомобили (под Евро 3).**

В обособените синя и зелена зони да могат да се движат и паркират автомобили със съответно екологична категория Евро5 и 6 в синя зона и Евро 4 в зелена зона . Върху автомобилите да има поставени стикери, издадени от акредитирани технически служби на основание екологичната категория на двигателя на автомобила и доказано наличие на катализатор /ако е предвиден такъв/.

#### **6.Държавна подкрепа за развитието на транспорта с алтернативни горива – електрически (вкл. с горивни клетки) и хибридни превозни средства.**

На база дългогодишният ни опит и добрите практики в страните членки на ЕС, считаме че обновяването на парка с екологични автомобили може да стане единствено по пътя стимулиране тяхното потребление.

Подкрепата следва да бъде част от дългосрочна политика на държавата с фокус в следните 2 насоки:

1. Развитие на зарядната инфраструктура за електрически превозни средства:

Всяка община да проучи възможностите си за монтирането на зарядни станции за електрически превозни средства с нормална и голяма мощност на възлови места, позволяващи нормално обслужване на транспортните средства. Проучването да включва наличие на свободна мощност или възможност за осигуряването ѝ на подходящите места без сериозни вложения в инфраструктура. Проучването следва да се извърши съвместно с електроразпределителното дружество, опериращо на територията на съответната община. Същите проучвания да бъдат извършени под ръководството на Областния управител за транспортните артерии през съответната област, а за автомагистралите и пътищата от първи клас – от АПИ.

Да се утвърди схема за местата, имащи потенциал за монтиране на зарядни станции за електрически превозни средства като се приеме правилото по основните пътни артерии станциите да са разположени не по-далече от 100 км. една от друга.

2. Стимули за покупката на електрически и хибридни превозни средства за държавни, общински и частни потребители:

През 2016 г. стартира програма на Националният доверителен екофонд /НДЕФ/ за закупуване на електрически и хибридни автомобили от държавните и общински институции. Тя спомогна за закупуването на 18 електромобила и 14 хибридни автомобили. Програмата ще продължи и през настоящата година и ще разполага с бюджет от 1.68 милиона.

Това е едно добро начало, което следва да бъде развито от подобни инициативи на политическо ниво и да даде възможност до субсидиране да бъдат допуснати предприятия, организации и частни лица, като:

- за електрически и такива с горивна клетка, превозни средства – в размер от 10 000 лв за закупено превозно средство;
- за хибридни превозни средства – в размер от 5 000 лв.
- включване на квота за автомобили с алтернативно гориво в обществените поръчки на всеки разпоредител с бюджетни средства – 10% от общите покупки на превозни средства.

Изпълнението на посочените мерки ще спомогне за екологичното и устойчиво развитие на автомобилния парк в България.

Асоциацията на автомобилните производители и нейните членове изказват готовност да си партнират с всички държавни институции, неправителствени организации, сдружения и др, споделящи нашата визия и подкрепящи предлаганите от нас мерки за постигане на екологично и устойчиво развитие на автомобилния парк в България.