

СТАНОВИЩЕ

на Асоциацията на собствениците на електромобили в България (АСЕБ)

по Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове, публикуван за обществена консултация на 23.09.2026 г.

Относно: предвиденото акцизно облагане на леки автомобили с мощност на двигателя, равна на или по-голяма от 250 kW, и заявеното изключване на електрическите автомобили от обхвата на облагането

I. Позиция на АСЕБ

Асоциацията на собствениците на електромобили в България (АСЕБ) представя настоящото становище в рамките на обществената консултация по Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове, публикуван от Министерството на финансите на 23 септември 2026 г.

Настоящото становище е ограничено до третирането на автомобилите с изцяло електрическо задвижване в предложеното акцизно облагане. АСЕБ не изразява с настоящия документ позиция относно данъчното третиране на автомобили с други видове задвижване.

Официалната обществена консултация № 12731-K е открита на 23.09.2026 г. и е активна до 23.10.2026 г. Вносител и отговорна институция е Министерството на финансите, дирекция „Данъчна политика“. Към 25.09.2026 г. на Портала за обществени консултации са публикувани проектът, мотивите и оценката на въздействието във версия 1.0 от 23.09.2026 г.

АСЕБ приветства публично заявеното на 25 септември 2026 г. от заместник-министъра на финансите г-жа Людмила Петкова решение електрическите автомобили да бъдат изключени от предложеното акцизно облагане.

Особено важно е, че като основание за извършения от Министерството анализ беше посочена именно спецификата при определяне на мощността на електрическите автомобили.

Този извод съответства на резултатите от техническия анализ, извършен от АСЕБ върху реални сертификати за съответствие (Certificate of Conformity – CoC) на електрически автомобили от различни производители.

Настоящото становище има за цел да представи техническите основания в подкрепа на заявеното решение, да покаже практическия мащаб на проблема при използването на общ критерий „мощност“ за електрически автомобили и да предложи конкретен нормативен текст, чрез който изключването да бъде отразено ясно и недвусмислено в законопроекта.

II. При електрическите автомобили „мощност“ не представлява един-единствен технически показател

Основният технически проблем при прилагането на фиксиран праг от 250 kW към електрическите автомобили произтича от особеностите на електрическото задвижване и от нормативно установените показатели за неговата мощност. Това не е въпрос на маркетингово представяне от страна на производителите.

Правило № 85 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) е озаглавено „Единни предписания за одобряване на двигателите с вътрешно горене или електрическите задвижвания за моторните превозни средства от категории М и N по отношение на

измерването на полезната (ефективната) мощност и максималната 30-минутна мощност на електрическите задвижвания“.

Правилото разграничава максимална полезна (ефективна) мощност и максимална 30-минутна мощност на електрическото задвижване.

В сертификатите за съответствие на електрически автомобили това разграничение се материализира чрез отделни технически показатели, включително т. 27.3 – Maximum net power (максимална полезна/ефективна мощност) и т. 27.4 – Maximum 30 minutes power (максимална 30-минутна мощност).

Максималната 30-минутна мощност характеризира максималната полезна мощност, която електрическото задвижване може да осигурява в продължение на 30 минути като средна стойност.

Следователно общото понятие „мощност на двигателя, равна на или по-голяма от 250 kW“, без допълнително уточнение, може да доведе до съществено различен резултат за един и същ електрически автомобил в зависимост от използвания нормативно удостоверен показател.

III. Анализът на реални сертификати за съответствие показва съществена разлика между показателите

АСЕБ извърши технически анализ на сертификати за съответствие (CoC), предоставени на Асоциацията за автомобили на Hyundai, BMW, Volvo и Porsche.

Документите са предоставени и използвани за целите на експертния анализ. Самите сертификати не се публикуват и не се прилагат към настоящото становище.

Анализиран автомобил	т. 27.3 Maximum net power	т. 27.4 Maximum 30 minutes power
Hyundai IONIQ 9 – анализирана 6-местна конфигурация	314,6 kW	113 kW
Hyundai IONIQ 6 N	478 kW	159 kW
Hyundai IONIQ 5 N	478 kW	158,8 kW
BMW iX3 40	325 kW	110 kW
BMW iX3 50 xDrive	345 kW	170 kW
BMW i5 xDrive40	290 kW	150 kW
BMW i5 eDrive40	250 kW	105 kW
BMW i5 M60 xDrive	442 kW	150 kW
Volvo EX60	375 kW	259 kW
Porsche Cayenne Electric	325 kW	265 kW

Източник: технически анализ на АСЕБ на предоставени сертификати за съответствие (CoC). За част от моделите стойностите се потвърждават и от публично достъпна официална техническа информация на производителите.

Данните показват, че проблемът не е теоретичен.

При анализираната 6-местна конфигурация на Hyundai IONIQ 9 стойността по т. 27.3 е 314,6 kW, а по т. 27.4 – 113 kW. По единия показател автомобилът е значително над предложения праг, а по другия – със 137 kW под него.

При BMW i5 eDrive40 разликата е особено показателна спрямо конкретния законодателен праг: 250 kW по т. 27.3 и 105 kW по т. 27.4. Един и същ автомобил се намира точно на границата на предложеното облагане според единия показател и значително под нея според другия.

При BMW i5 M60 xDrive разликата е още по-голяма – 442 kW срещу 150 kW.

Същевременно данните не са еднопосочно подбрани. При анализирания Volvo EX60 стойностите са 375 и 259 kW, а при Porsche Cayenne Electric – 325 и 265 kW. Тези автомобили остават над 250 kW и по двата показателя.

АСЕБ не предлага максималната 30-минутна мощност по т. 27.4 да бъде обявена за „правилната“ мощност за данъчни цели и прагът от 250 kW просто да бъде приложен спрямо нея.

Анализът показва друго: ако електрическите автомобили останат в обхвата, законодателят би трябвало първо да определи кой нормативно установен показател изразява характеристиката, която желае да облага, и защо.

Заявеното от Министерството на финансите изключване на електрическите автомобили премахва необходимостта от създаване на подобна специална данъчна методика.

IV. Максималната мощност при електрически автомобил не определя сама по себе си неговото предназначение или икономически характер

При електрическите автомобили висока максимална мощност може да произтича от архитектурата на електрическото задвижване, включително използването на повече от един електродвигател и задвижването на повече от една ос.

Мощността сама по себе си не определя броя на местата, практическото предназначение, пазарната цена или принадлежността на автомобила към определен икономически сегмент.

Показателен е анализираният шестместен Hyundai IONIQ 9, при който максималната полезна мощност е 314,6 kW, докато максималната 30-минутна мощност е 113 kW.

Поради това АСЕБ счита, че при автомобилите с изцяло електрическо задвижване не е необходимо проблемът да се решава чрез създаване на допълнителен специален критерий за мощност.

По-ясното и административно приложимо решение е вече заявеното от Министерството на финансите – тези автомобили да бъдат изключени от конкретния акцизен режим.

V. Българският и европейският контекст на електрическата мобилност

България прилага определени данъчни облекчения за електрическите автомобили, но за разлика от редица други държави членки не прилага обща пряка субсидия за покупката на нов електрически автомобил.

Според сравнителния преглед на Европейската асоциация на автомобилните производители (АСЕА) за 2026 г. България е сред шестте държави членки на ЕС, които не предлагат пряк стимул за покупка на електрически автомобил.

Този контекст е важен не защото АСЕБ предлага в рамките на настоящата процедура България да въведе субсидия за покупка на електрически автомобили. Това е отделен въпрос на публична политика. Сравнението показва средата, в която се предлага новото данъчно облагане, и необходимостта различните елементи на данъчната политика да бъдат последователни.

В съседна Гърция се прилага програмата „Движа се електрически III“. Към 25 септември 2026 г. официалният портал на програмата посочва общ бюджет от 76 млн. евро, от които 48 млн. евро за физически лица и 28 млн. евро за предприятия. Програмата предвижда финансова подкрепа за придобиване или дългосрочен лизинг на електрически автомобили.

В съседна Румъния програмата Rabla Auto 2026 също предоставя финансова подкрепа за придобиването на електрически автомобили. За физически лица е предвидена подкрепа в размер на 18 500 румънски леи за придобиването на нов изцяло електрически автомобил или автомобил с

водородна горивна клетка. Обявеният общ бюджет на програмата за физически лица през 2026 г. е 300 млн. румънски леи.

АСЕБ не предлага България механично да възприеме гръцкия или румънския модел и не поставя в рамките на настоящата обществена консултация искане за въвеждане на покупна субсидия.

Тези примери са релевантни по друга причина: България е сред малкото държави членки на ЕС без пряк стимул за покупка на електрически автомобил, докато две съседни държави използват значителен публичен ресурс за насърчаване на електрическата мобилност.

В този контекст въвеждането на нова значителна фискална тежест върху част от електрическите автомобили единствено поради техническите особености на тяхната мощност би създавало противоположен фискален сигнал.

Заявеното от Министерството на финансите изключване избягва именно това противоречие.

VI. Изключването е последователно и спрямо съществуващото българско данъчно третиране

Българското законодателство вече предвижда специално данъчно третиране на електрическите автомобили, включително освобождаването им от годишния данък върху превозните средства.

Това е важно и по отношение на нормативната терминология. В действащата данъчна уредба вече съществува понятие за електрически автомобил, основано на характеристиката, че автомобилът използва двигател с изцяло електрическо захранване и не притежава двигател с вътрешно горене.

Именно към съществуващата българска нормативна терминология следва да бъде ориентирана редакцията в ЗАДС, вместо за целите на настоящия закон да се създава ново понятие.

Това би осигурило едновременно правна яснота, съгласуваност между данъчните закони, лесна административна проверимост и липса на необходимост от създаване на нова методика за определяне на „данъчна мощност“ на електрически автомобил.

VII. Изключването следва да бъде записано изрично в закона

Публичното изявление на Министерството на финансите представлява съществена промяна спрямо първоначално предложения подход, но само по себе си не определя данъчното задължение.

Към 25.09.2026 г. официалният Портал за обществени консултации продължава да съдържа „Проект на акт – вер. 1.0 | 23.09.2026“, както и мотивите и оценката на въздействието във версия 1.0.

Следователно заявеното решение следва да бъде материализирано в нормативния текст.

Според АСЕБ не би било достатъчно въпросът да бъде разрешен единствено чрез мотивите към законопроекта, административни указания или последващо тълкуване на понятието „мощност“.

При данъчно задължение адресатът на нормата трябва да може да установи от закона дали конкретният автомобил попада в обхвата на облагането.

Изключението следва да произтича непосредствено и недвусмислено от ЗАДС.

VIII. Предложение за нормативно отразяване на изключването на електрическите автомобили

С оглед на публично заявеното решение на Министерството на финансите АСЕБ предлага в разпоредбите на законопроекта, уреждащи акцизното облагане на автомобилите, да бъде включено изрично изключение със следното съдържание:

„Не подлежат на облагане с акциз по този раздел електрическите автомобили, които използват двигател с изцяло електрическо захранване и не притежават двигател с вътрешно горене.“

АСЕБ предлага изключението да бъде уредено именно като изключение от конкретния акцизен режим, а не чрез конструкция, според която електрическият автомобил престава да представлява „лек автомобил“.

Обективната категория на превозното средство не се променя заради неговото данъчно третиране. Законът единствено определя, че съответната категория електрически автомобили не подлежи на конкретното акцизно облагане.

Предложената формулировка има и съществено практическо предимство. След като от документите на автомобила е установено, че той използва двигател с изцяло електрическо захранване и не притежава двигател с вътрешно горене, за целите на този акциз няма да бъде необходимо да се определя дали релевантна е стойността по т. 27.3 или т. 27.4 от CoC, как следва да бъдат третирани различните показатели за мощност, как се определя мощността при повече от един електродвигател или дали конкретният автомобил преминава прага от 250 kW според един или друг технически показател.

Така заявеното от Министерството на финансите решение се превръща в ясно и административно приложимо нормативно правило.

АСЕБ предлага промяната да бъде отразена съответно и в мотивите и оценката на въздействието, така че всички документи към законопроекта да бъдат взаимно съгласувани.

IX. Конкретни предложения на АСЕБ

1. Публично заявеното от Министерството на финансите изключване на електрическите автомобили да бъде изрично отразено в нормативния текст на законопроекта.
2. Изключването да обхваща електрическите автомобили, които използват двигател с изцяло електрическо захранване и не притежават двигател с вътрешно горене, независимо от тяхната мощност.
3. В разпоредбите на законопроекта, уреждащи акцизното облагане на автомобилите, да бъде включена изрична разпоредба със следното съдържание: „Не подлежат на облагане с акциз по този раздел електрическите автомобили, които използват двигател с изцяло електрическо захранване и не притежават двигател с вътрешно горене.“
4. Промяната да бъде отразена и в мотивите и оценката на въздействието към законопроекта.
5. При окончателното оформяне на текста да бъде използвана съществуващата българска нормативна терминология, така че да не възниква необходимост от последващо административно тълкуване.
6. При необходимост Министерството на финансите да проведе експертна консултация с АСЕБ относно техническите характеристики на електрическите автомобили и окончателното оформяне на нормативната разпоредба.

X. Заключение

АСЕБ приветства заявеното от Министерството на финансите решение електрическите автомобили да бъдат изключени от предложеното акцизно облагане.

Техническият анализ на Асоциацията показва конкретно основание това решение да бъде нормативно реализирано.

При електрическите автомобили съществуват различни нормативно установени показатели за мощност. Анализираният реални сертификати за съответствие показват, че разликата между максималната полезна мощност и максималната 30-минутна мощност може да бъде значителна.

Примерите включват 314,6 срещу 113 kW при анализирания шестместна конфигурация на Hyundai IONIQ 9; 250 срещу 105 kW при BMW i5 eDrive40; 442 срещу 150 kW при BMW i5 M60 xDrive; 375 срещу 259 kW при Volvo EX60 и 325 срещу 265 kW при Porsche Cayenne Electric.

Тези данни не обосновават замяната на един показател за мощност с друг. Те показват защо прилагането на общ праг от 250 kW към електрическите автомобили би изисквало специфична техническа методология, ако тези автомобили останат в обхвата на режима.

След като Министерството на финансите вече е заявило решението те да бъдат изключени, създаването на такава допълнителна методология е ненужно.

Най-ясното решение е заявеното изключване да бъде записано непосредствено в закона.

Това ще осигури правна сигурност за гражданите и бизнеса, ще улесни прилагането от митническата администрация и ще избегне различно третиране на един и същ електрически автомобил в зависимост от използвания показател за мощност.

АСЕБ остава на разположение на Министерството на финансите и дирекция „Данъчна политика“ за предоставяне на експертна информация и участие в обсъждането на окончателната нормативна редакция.

С уважение,

Калин Арсов
Председател
АСЕБ
k.arsov@aseb.bg

Борис Колев
Заместник-председател
АСЕБ
b.kolev@aseb.bg