

УДК 33.225.621

Н.Д. Стеба, Н.В. Пивоварова

Оренбургский государственный университет, г. Оренбург, email: N_Steba@mail.ru, pivovarova_nv@mail.ru

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И РОССИЙСКАЯ ПРАКТИКА

Ключевые слова: транспортный налог, налогообложение транспортных средств, электромобили, экологизация транспортного налога, выбросы в атмосферный воздух.

Рассматривается проблема роста объема выбросов загрязняющих атмосферу веществ передвижными источниками. В связи с планируемым запретом на регистрацию дизельных и бензиновых автомобилей в большинстве развитых стран, проведен обзор зарубежного опыта использования налоговых инструментов, способствующих стимулированию приобретения электромобилей. Проведен анализ налогового законодательства с позиции мотивации к приобретению электромобилей, производству объектов инфраструктуры, необходимых для обслуживания электрокаров, в результате которого сформулированы предложения по стимулированию развития электромобилей в России.

N.D. Steba, N.V. Pivovarova

Orenburg State University, Orenburg, email: N_Steba@mail.ru, pivovarova_nv@mail.ru

TAXATION OF ELECTRIC VEHICLES: FOREIGN EXPERIENCE AND RUSSIAN PRACTICE

Keywords: transport tax, taxation of vehicles, electric vehicles, greening of transport tax, emissions into the atmospheric air.

The problem of increasing the volume of emissions of air pollutants by mobile sources is considered. Methods of tax incentives are widely used with state support for the purchase of electric vehicles. Motivation to purchase electric vehicles is provided through a variety of tax benefits. The stimulating effect of tax benefits is to provide the taxpayer with additional financial resources by reducing his tax obligations. In connection with the planned ban on the registration of diesel and gasoline cars in most developed countries, a review of foreign experience in the use of tax instruments that promote the purchase of electric vehicles has been conducted. The analysis of tax legislation from the standpoint of motivation to purchase electric vehicles, the production of infrastructure facilities necessary for the maintenance of electric cars, as a result of which proposals were formulated to stimulate the development of electric vehicles in Russia.

Особенности экологической обстановки в субъектах РФ в целом обусловлены местными природными условиями и характером взаимодействия на них промышленности, транспорта, коммунального и сельского хозяйства. Промышленность и автомобильный транспорт оказывают наибольшее негативное воздействие на атмосферный воздух. Основные выбросы в воздушный бассейн вносят стационарные источники. Показатель доли объема выбросов загрязняющих веществ от передвижных источников в общем объеме выбросов составляет – 41,8% в 2000 г., 45,5% в 2017 г., 46,7% в 2018 г., 23,3% в 2019 г., 23,1% в 2020 г. [1]. Значительное отклонение в показателях 2019 и 2020 г. связано с изменением методики расчета величины выбросов от автомобильного

и железнодорожного транспорта с учетом требований Таможенного Союза и ОЭСР к экологическим классам АТС, качеству и типам топлива.

При общем увеличении количества автомобилей остается неизменной отрицательная тенденция их возрастной структуры и экологического класса, в связи с чем, исследование возможностей использования налоговых инструментов в целях стимулирования перехода от автомобилей, работающих с двигателями внутреннего сгорания на электромобили представляется значимым.

Проблемы в области налогового регулирования охраны окружающей среды достаточно полно представлены в научных исследованиях. Определенный вклад в разработку вопросов экологизации налоговой системы внесли

ученые Титова А.О., Макарова И.А. [2, 3]. Опыт отдельных зарубежных стран в сфере снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух анализируется в работах Шкодинского С.В., Рыковой И.Н. [4], Ратнер С.В., Масловой С.С. [5]. В работе Вылковой Е.С., Тарасевич А.Л. [6] рассматриваются вопросы развития экологического налогообложения в РФ по налогам на использование различных видов энергии и топлива. Предпосылки и тенденции развития электромобилей в зарубежной и российской практике определены в научных работах Мошкова В.Б., Овчинникова В.В. [7], Халовой Г.О., Йорданова С.Г. [8].

В проведенных исследованиях авторы отмечают, что изменение климата, увеличивающееся внимание общества к экологии, обуславливают необходимость сокращения углеродоемкости экономики, что может быть достигнуто за счет развития парка экологического транспорта, включающего электромобили. Интерес к использованию электромобилей неуклонно растет, т.к. они обладают значительным потенциалом снижения загрязнения воздуха, шума и глобальных выбросов парниковых газов, что вызывает необходимость дальнейших исследований в этом направлении. Однако возможность использования электромобилей в настоящее время в значительной степени обусловлена необходимостью применения мер государственной поддержки, включающих налоговые инструменты.

Цель исследования – анализ зарубежной и российской практики использования налоговых инструментов, предполагающих формирование условий, повышающих экономическую привлекательность и конкурентоспособность электромобилей; формирование предложений, целью которых является поддержка развития производства отечественных электромобилей, формирование инфраструктуры обслуживания электромобилей, стимулирование хозяйствующих субъектов к приобретению транспортных средств, наносящих наименьший вред окружающей среде.

Методология исследования включает общенаучные методы системного анализа теоретического материала и фактиче-

ских данных. Статистическая обработка данных проведена с применением методов выборки, группировки, сравнения, обобщения.

Динамика объема выбросов основных загрязняющих атмосферу веществ в ЕС представлена на рисунке 1. Данные представлены только по Европейскому Союзу в силу различия в формировании отдельных показателей статистическими агентствами и, как следствие, их сопоставимости.

Следует отметить, что объем выбросов загрязняющих веществ в последние годы постоянно сокращается. В Европейском Союзе на транспорт приходится около четверти общего объема выбросов парниковых газов. Около 72% этих выбросов приходится на автомобильный транспорт, в основном на легковые автомобили. В период 2002-2019 гг. в Европейском Союзе увеличился парк транспортных средств: грузовых автомобилей на 33%, легковых автомобилей на 25%, автобусов на 8% [9].

Для достижения значительного сокращения выбросов парниковых газов необходимы значительные изменения, которые предполагают поэтапный отказ от автомобилей, работающих с двигателями внутреннего сгорания. Очевидной альтернативой обычным транспортным средствам являются электромобили, в частности, работающие исключительно на аккумуляторах (BEVS). В Европе наибольшее количество BEVS сосредоточено в Норвегии (5% мирового количества). За ней следуют Нидерланды – 5,65%. Во всех остальных странах доля BEVS остается низкой, в диапазоне от 0,64% (Финляндия) до 2,08% (Португалия). На долю Китая приходится 54% от общего количества электромобилей в мире. [10].

По прогнозам крупнейшего статистического агентства в области мировых продаж электромобилей EV-volumes.com, рост числа аккумуляторных электромобилей в Европе, США и Китае составит 44% в год к 2030 г. (рис. 2) [11]. Следует отметить, что в зарубежных странах динамичный рост продаж гибридных и аккумуляторных электромобилей обусловлен в первую очередь применением мер государственной поддержки.



Рис. 1. Объемы выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу в ЕС

Источник: составлено автором на основе [9]

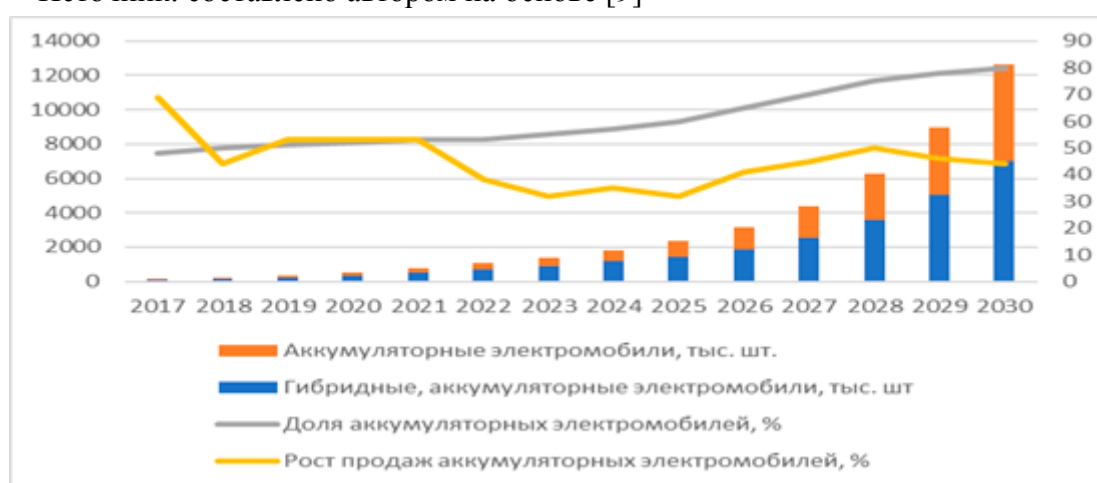


Рис. 2. Прогноз динамики продаж гибридных и аккумуляторных электромобилей в Европе, США, Китае (легковые и небольшие коммерческие автомобили)

Составлено автором на основе [11]



Рис. 3. Динамика количества транспортных средств и объема выбросов основных загрязняющих атмосферу веществ в России

Источник: составлено автором на основе [1, 15]

В ряде стран, например, Франция, Великобритания, Норвегия, Дания, Швеция, Индия, Нидерланды, Исландия, Германия, Китай планируется запрет на регистрацию дизельных и бензиновых автомобилей в период 2030-2050 гг. [12, 13, 14]. Запрет на обычные транспортные средства должен стимулировать разработку, производство и покупку альтернативных автомобилей с низким и нулевым уровнем выбросов. Таким образом, можно ожидать, что производство BEVS увеличится в ближайшие годы.

Динамика количества транспортных средств в России за период 2014-2020 гг. свидетельствует об отсутствии значимого роста, однако с 2015 г. по 2018 гг. наблюдается увеличение объема выбросов основных загрязняющих атмосферу веществ передвижными источниками (рис. 3).

В России доля машин, соответствующих экологическим стандартам не ниже «Евро-5», составляет 13% от общего объема, что свидетельствует о подавляющем использовании транспортных средств, не удовлетворяющих экологическим нормам. Примерно 50% легковых автомобилей, автобусов и 60% грузовых автомобилей находятся в эксплуатации более 10 лет, т.е. выпущены ранее 2008 г. [15].

По данным аналитического агентства «Автостат» по состоянию на 1 января 2019 года в России было зарегистрировано 3,6 тысячи электромобилей, на 1 января 2020 года – 6,3 тысяч электромобилей, на 1 января 2021 г. – 10,8 тысяч электромобилей, что составило 0,014% от общего парка легковых автомобилей в стране. Количество электромобилей выросло почти вдвое, однако эти показатели в абсолютном выражении не соизмеримы с объемами рынка Европы, Китая и США.

Одной из причин толчка развития электрокаров стала отмена Евразийской экономической комиссией таможенных пошлин (ставка 0%) на ввоз электромобилей с 15 апреля 2020 года по 31 декабря 2021 года, что позволяло снизить сумму таможенных платежей (пошлина, акциз, НДС) на 25-30% в зависимости от мощности автомобиля. С 1 января 2022 г. ЕЭК отменила беспошлинный ввоз электромобилей в страны ЕАЭС,

при импорте таких машин в Россию, Белоруссию, Казахстан, Киргизию и Армению уплачивается пошлина – 15% от их стоимости, что, безусловно, отрицательно скажется на количестве используемых электрокаров.

Согласно Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Распоряжением Правительства от 28.04.2018 № 831-р, к 2025 году доля электромобилей на российском рынке должна достичь 5% от общего числа зарегистрированных транспортных средств.

Собственного серийного производства электромобилей на территории ЕАЭС до настоящего времени нет. В январе 2022 года завершился проводимый Минпромторгом конкурс на заключение специального инвестиционного контракта (СПИК), предполагающего организацию производства отечественного электромобиля. В идеале, инвестор, работающий по СПИКу, должен создавать продукцию, конкурентоспособную на мировом рынке.

В настоящее время электромобили являются неконкурентоспособными по сравнению с транспортными средствами, имеющими двигатели внутреннего сгорания в связи с высокими инвестиционными затратами (розничная цена). Помимо этого, существуют и другие факторы, затормаживающие выход электромобилей на рынок:

- значительные капитальные затраты производства батареи, и, как следствие, ее цена;
- ограниченный радиус действия, т.е. меньший запас хода по сравнению с обычными транспортными средствами;
- ограниченная доступность инфраструктуры заряда аккумулятора.

Динамика развития электромобилей также зависит от соотношения цен на бензин и электроэнергию в отдельных странах. Это соотношение в развитых странах наиболее приемлемое в таких странах, как Нидерланды и Франции и в меньшей степени в Германии и Бельгии. Внедрение электромобилей в зарубежных странах активно осуществляется не только из-за спроса со стороны потребителей, но и благодаря усилиям правительства.

Основной причиной слабого развития электромобилей в России является их цена. Стоимость этих моделей не выдерживает конкуренции. Во многих европейских странах существуют налоговые инструменты, предназначенные для развития электромобилей, в первую очередь льготное налогообложение электромобилей, в то время как на российском рынке практически полное отсутствие налоговых льгот и наличие ввозных пошлин создают препятствия при принятии решения о покупке.

Вторая причина – отсутствие инфраструктуры для подзарядки и обслуживания электромобилей. В последние годы наметилась положительная тенденция по развитию зарядных станций, однако это в первую очередь касается крупных городов (Москва, Санкт-Петербург, Челябинск). Если в 2018 году в России станций для зарядки электротранспорта насчитывалось всего 56, то к 1 января 2020 года их количество увеличилось до 161 точки. Бесплатный проезд электромобилей по платным трассам в настоящее время отсутствует в связи с перспективой возникновения выпадающих доходов «Автодора», которые придется компенсировать из бюджета.

Складывается парадоксальная ситуация: отсутствует спрос на электромобили, так как нет инфраструктуры, при этом нет стимула формировать инфраструктуру, т.к. нет спроса на электромобили.

Следует отметить, что проблема обеспечения инфраструктуры существует и в европейских странах, успешно эксплуатирующих электромобили. Например, в Европейском Союзе рекомендованное соотношение: одно зарядное устройство на десять электромобилей. Однако не смотря на значительное количество используемых электромобилей во многих странах это соотношение составляет менее одного зарядного устройства на десять транспортных средств (Норвегия, Нидерланды, Франция, Германия) [10].

Для повышения конкурентоспособности электромобилей и преодоления этих барьеров необходимы меры государственной поддержки. В целом, меры, которые оказывают прямое или косвенное влияние на развитие электромобилей можно подразделить на прямые

и косвенные. Среди прямых мер выделяются меры денежно-кредитной политики и нефинансовые меры (использование автобусных полос, бесплатная парковка). Среди косвенных мер можно выделить увеличение ставок по налогам на все виды топлива, введение высоких регистрационных налогов на обычные транспортные средства, запрет на ввоз дизельных и бензиновых автомобилей в городах или зонах, свободных от выбросов. Денежно-кредитные меры включают субсидии на их покупку, налоговые льготы и финансовую поддержку развития зарядной инфраструктуры.

Налоговые инструменты, в частности, налоговые льготы, предполагают формирование условий, повышающих экономическую привлекательность и конкурентоспособность электромобилей, расширение их производства. С другой стороны, хозяйствующие субъекты должны быть экономически заинтересованы в приобретении электромобилей.

Содержание налоговых льгот раскрывается через две основные функции налогов:

- регулирующая – создание благоприятных условий для функционирования отдельных видов экономической деятельности;

- стимулирующая – государство стимулирует развитие научно-технического прогресса, которая проявляется в уменьшении налогообложения организаций, направляющих свою прибыль на реконструкцию, техническое перевооружение, расширение производства с целью развития отраслей национальной экономики, стимулирования инвестиционной и инновационной деятельности.

В исследованиях ученых-экономистов Коровкина В.В., Барулина С.В., Степанова К.Э., Майбурова И.А. особо выделяется регулирующая функция, предполагающая возможность создания конкретных преимуществ при установлении льготы. Можно говорить о том, что налоговые льготы одновременно могут быть элементом налогообложения и важнейшим инструментом налогового регулирования экономики рынка, в нашем случае инструментом стимулирования приобретения электромобилей.

Анализ регионального законодательства, регулирующего порядок ис-

числения и уплаты транспортного налога в России, показал, что в настоящее время только 20 субъектов федерации предусмотрели возможность полного или частичного освобождения от транспортного налога электродвигателей (г. Москва, Московская область, г. Санкт-Петербург, Калужская область, Липецкая область, Амурская область, Курская область, Калининградская область, Карачаево-Черкесская Республика, Тюменская область, Иркутская область). Считаю целесообразным закрепление освобождения электрокаров от транспортного налога в размере 100% на федеральном уровне. Затягивание регионами введения льготы вполне понятно, т.к. это повлечет возникновение выпадающих доходов бюджета при условии увеличения количества электрокаров. В этом случае следует нормативно закрепить на федеральном уровне последующую компенсацию выпадающих доходов региональным бюджетам за счет федеральных средств.

Прямые стимулы, такие как налоговые льготы, мотивируют потребителей покупать BEVS во многих странах. Налоговые льготы (освобождение от налога на регистрацию транспортных средств, освобождение от НДС) предусматривают освобождение или снижение налогов для BEVS, при этом для ICEVs (автомобиль с двигателем внутреннего сгорания) предусмотрены более высокие налоги. В некоторых странах Европейского Союза используют налоговые льготы по НДС или регистрационному налогу в целях снижения общих затрат на BEVS [16, 17, 18]. Считаю, что наиболее действенными налоговыми льготами являются именно на ранней стадии приобретения электромобиля. Однако, в России регистрационные налоги на транспортные средства отсутствуют, возможны только льготы на более позднем этапе, которые, как показывает анализ зарубежной практики, эффективны в странах с высокими налоговыми ставками на транспортные средства с двигателями внутреннего сгорания.

О введении новых налогов в существующих условиях говорить не стоит. Однако существует возможность действовать в рамках уже сложившейся налоговой системы, даже в условиях

экономического кризиса. Реализация мероприятий по развитию электрокаров и в первую очередь подготовка мышления автовладельцев в этом направлении займет достаточно длительный период времени и ожидаемый эффект может наступить не скоро. Региональная практика транспортного налогообложения показывает, что 8 субъектов использует регрессивные ставки по транспортному налогу, в частности Республика Бурятия, Республика Мордовия, Приморский край, Иркутская область, Пензенская область, Пермский край, Ростовская область, Саратовская область). Некоторые субъекты применяют полное или частичное освобождение от налога транспортных средств с годом выпуска более 10-20 лет (Республика Ингушетия, Республика Саха (Якутия), Новгородская область, Брянская область, Воронежская область, Ленинградская область, Тверская область, Кабардино-Балкарская Республика, Челябинская область) [19]. Использование подобных «стимулов» может способствовать продолжению эксплуатации неэкологичных транспортных средств. Возможна реализация программы с государственной поддержкой, предусматривающая приобретение электрокаров. Субсидии или скидки на покупку электрокаров могут быть успешными мерами в краткосрочной перспективе и полезными для стимулирования технологического прогресса.

В дополнение к финансовым стимулам поддержки научно-исследовательских проектов по созданию и производству электрокаров наиболее эффективными способами продвижения электромобилей являются налоговые, направленные на обеспечение инфраструктуры использования электрокаров. В России налоговые льготы для потенциальных производителей электрокаров, электрических батарей или объектов инфраструктуры отсутствуют, хозяйствующие субъекты могут учесть расходы на НИОКР при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций, воспользоваться инвестиционным налоговым вычетом по налогу, региональными льготами по налогу на имущество организаций. Данный инструмент стимули-

рования инвестиционной активности позволяет списать значительную часть первоначальной стоимости основных средств или расходов на модернизацию, реконструкцию за счет налога на прибыль организаций. Стоит отметить, что возможность применения вычета ограничена строго определенными видами экономической деятельности, определенными в законе субъекта федерации. Инвестиционный налоговый вычет приводит к возникновению налоговых расходов по налогу на прибыль организаций, т.е. возникают выпадающие доходы консолидированных бюджетов РФ. В 2019 г. инвестиционный налоговый вычет законодательно был установлен в 14 субъектах РФ, в 2020 г. их количество увеличилось и составило 62 [20]. Таким образом, этот налоговый инструмент является молодым и достаточно перспективным для хозяйствующих субъектов.

Налог на имущество организаций предоставляет возможность освобождения (полного или частичного) имущества, участвующего в реализации инвестиционного проекта. Эта льгота является региональной, т.е. решение о ее применении принимает субъект федерации. Кроме ограничений по сроку реализации проекта, возможность применения этой льготы предусматривает ограничения по объему средств инвестора, участвующих в инвестиционном проекте. Таким образом, льгота действует не во всех субъектах федерации и предназначена исключительно для крупного бизнеса. Представляется целесообразным предусмотреть отдельные условия для хозяйствующих субъектов, производящих и обслуживающих объекты инфраструктуры для электромобилей, т.е. возможность использования налоговой льготы в отношении таких объектов.

В существующих условиях представляется возможным реализовать следующие меры в целях стимулирования развития электромобилей:

- закрепить на федеральном уровне освобождение электромобилей от транспортного налога в размере 100%;

- развивать возможности использования инвестиционного налогового вычета по налогу на прибыль организа-

ций в отношении хозяйствующих субъектов, осуществляющих производство и обслуживание объектов инфраструктуры, предназначенных для эксплуатации электромобилей;

- предусмотреть наличие в региональном законодательстве налоговых льгот по налогу на имущество организаций в отношении объектов инфраструктуры, предназначенных для эксплуатации электромобилей.

Эффективным является сочетание экономических мер с мерами по развитию инфраструктуры, предназначенной для обслуживания электромобилей. Снижение стоимости владения в качестве стимула является недостаточной мерой для обеспечения успешного распространения электрокаров. Не финансовые стимулы, такие как доступ к определенным зонам и использование автобусных полос для электрокаров в сочетании с льготами по транспортному налогу, низкими ценами на электроэнергию и высокими ценами на топливо, создадут более благоприятные условия для распространения электрокаров.

Использование электромобилей с нулевым объемом выбросов в атмосферу с экологической точки зрения, не вызывает сомнения. В настоящее время электрификация легковых автомобилей считается одной из ключевых стратегий на пути к созданию устойчивой транспортной системы. Чтобы ускорить эту трансформацию, в первую очередь необходимо снизить инвестиционные затраты на производство и инфраструктуру электромобилей. Безусловно, должна быть реально действующая комплексная программа по развитию электрификации на государственном уровне, которая затрагивала бы вопросы развития инфраструктуры, стимулирования граждан на покупку, обеспечения дополнительных преференций для водителей электромобилей. Хозяйствующие субъекты при приобретении электромобиля должны почувствовать двойную выгоду: экономическую, выражающуюся в налоговой экономии, экономии от использования альтернативного вида топлива и техническую, заключающуюся в комфортной эксплуатации такого автомобиля.

Библиографический список

- 1 Основные показатели охраны окружающей среды 2021. Статистический бюллетень. [Электронный ресурс]. URL: www.gks.ru (дата обращения: 18.03.2022).
- 2 Титова А.О. Анализ системы экологического налогообложения Российской Федерации // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. Экономика. Управление. Право. 2017. Т. 17, Вып. 2. С. 185-191.
- 3 Макарова И.А. К вопросу о функциях и принципах экологического налога // Вестник Томского государственного университета // Экономика. 2016. № 3 (35). С. 147-157.
- 4 Шкодинский С.В., Рыкова И.Н., Юрьева А.А. Опыт отдельных зарубежных стран в сфере снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух // Вестник Московского государственного областного университета. 2021. № 4. С. 118-132.
- 5 Ратнер С.В., Маслова С.С. Государственное стимулирование развития рынка электрических транспортных средств: мировой опыт // Финансы и кредит. 2017. Т. 23. № 22. С. 1281-1299.
- 6 Вылкова Е.С., Тарасевич А.Л. Экологическое налогообложение как инструмент устойчивой налоговой политики // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2020. № 1 (121). С. 31-39.
- 7 Мошков В.Б., Овчинников В.В., Баранник А.Ю., Черняков Д.В., Кожемякин В.В., Курбатов М.Ю., Скоробогатая А.С. Предпосылки и тенденции развития электромобилей // Технологии гражданской безопасности. 2021. Т. 18. № 2 (68). С. 14-19.
- 8 Халова Г.О., Йорданов С.Г., Полаева Г.Б. Анализ развития рынка электромобильного транспорта в ЕС // Инновации и инвестиции. 2018. № 1. С. 93-97.
- 9 Статистика загрязнения воздуха – счета выбросов в атмосферу Eurostat Statistics Explained. [Электронный ресурс]. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_air_emissions_accounts (дата обращения: 25.02.2022).
- 10 Amela Ajanovic, Reinhard Haas On the economics and the future prospects of battery electric vehicles. Greenhouse Gases: Science and Technology published by Society of Chemical Industry and John Wiley & Sons Ltd. 2020. vol. 10. P. 1151-1164.
- 11 The Electric Vehicle World Sales Database База данных о мировых продажах электромобилей. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ev-volumes.com/datacenter/> (дата обращения: 28.02.2022).
- 12 Wenbo Lia, Ruyin Longb, Hong Chenb , Muyi Yangc , Feiyu Chenb , Xiao Zhenga , Cunfang Lia Resources Would personal carbon trading enhance individual adopting intention of battery electric vehicles more effectively than a carbon tax? Conservation & Recycling. 2019. V. 149. P. 638-645.
- 13 Stephan Leinert, Hannah Daly, Bernard Hyde, Brian Ó Gallachóir Co-benefits? Not always: Quantifying the negative effect of a CO2-reducing car taxation policy on NOx emissions. Energy Policy. 2013. V. 63. P. 1151-1159.
- 14 Md Saniul Alam, Aonghus McNabola Development of a fleet emissions control (FEC) framework for passenger cars. Journal of Cleaner Production. 2019. V. 226. P. 482-492.
- 15 Федеральная служба государственной статистики. Наличие транспортных средств в Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> (дата обращения: 1.03.2022).
- 16 Shiyu Yan The economic and environmental impacts of tax incentives for battery electric vehicles in Europe. Energy Policy. 2018. V. 123. P. 53-63.
- 17 Wenbo Lia, Ruyin Longb, Hong Chenb , Muyi Yangc, Feiyu Chenb, Xiao Zhenga, Cunfang Lia Resources Would personal carbon trading enhance individual adopting intention of battery electric vehicles more effectively than a carbon tax? Conservation & Recycling. 2019. V. 149. P. 638-645.
- 18 Ehsan Shafieia, Brynhildur Davidsdottirb, Hlynur Stefanssonc, Eyjolfur Ingi Asgeirssonc, Reza Fazelib, Marías Halldór Gestssonc, Jonathan Leavere Simulation-based appraisal of tax-induced electromobility promotion in Iceland and prospects for energy-economic development. Energy Policy. 2019. V. 133. P.1-13.
- 19 Стеба Н.Д., Пивоварова Н.В. Роль транспортного налога в снижении выбросов в атмосферный воздух // Управленческий учет. 2022. № 2 (2). С. 363-370.
- 20 Инвестиционный налоговый вычет по налогу на прибыль в субъектах Российской Федерации. Справочная информация. [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_376156/ (дата обращения 13.03.2022).