



До

Господин Асен Василев
Министър на Финансите

Господин Румен Спецов
Изпълнителен директор
Национална Агенция за приходите

Госпожа Людмила Петкова
Директор Дирекция „Данъчна политика“
Министерство на финансите

КОПИЕ:

Господин Николай Денков
Министър председател на Република България

Господин Кирил Вътев
Министър на земеделието и храните

СТАНОВИЩЕ

На национално представени браншови организации, членове на НСХ, по проект за Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България, публикувана за публично обсъждане на 25ти август 2023г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖДИН МИНИСТЪР ВАСИЛЕВ,
УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН СПЕЦОВ,
УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПЕТКОВА,

Обръщаме се към Вас, защото сме изключително притеснени от текста на публикуваната за обсъждане Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България, публикувана за публично обсъждане на 25ти август 2023г., тъй като тя не само не улеснява изпълнението на

новия режим на контрол, наложен с промените в ДОПК от юли 2023, а изобщо не отчита реалностите в сектора на бързооборотни, в много конкретни случаи бързо развалящи се стоки и предвижда напълно неизпълними изисквания. Тези изисквания ще изправят производители и търговци пред избора да спрат доставките, за да не са в нарушение или да не изпълняват нереалистичните изисквания, като например да предвидят часа на разтоварване на камион, натоварен с доставки за няколко клиента или да спрат за 4 часа разтоварване на бързоразвалящи се стоки като месо и мляко, в случай на дори минимална разлика между заявени и получени количества.

Членовете на национално представителните сдружения от хранително-вкусовата индустрия са заинтересовани от стриктното спазване на данъчните закони, защото само така се предотвратява нелоялната конкуренция. За съжаление приетите с §14 на преходните и заключителни разпоредби на Закона за държавния бюджет промени в чл. 13 и чл. 127а-127и на ДОПК вместо да допринесат за събираемостта създават непреодолима административна тежест за бизнеса, който стриктно спазва закона и няма да се опитва да го заобиколи.

Предложената за обсъждане Наредба, която следва да се прилага още от 1 октомври 2023 година спрямо голяма част от доставките на суровини за хранително-вкусовата индустрия, създава допълнителни пречки и неизпълними изисквания, като налага задължения по режима за СВФР дори за стоки внос от трети страни, които подлежат на митнически контрол и не са включени в ДОПК.

Ще се опитаме да изложим пред Вас какво на практика би означавало прилагането на предложените норми, както и да поставим основните въпроси и проблеми, пред които сме изправени, като вярваме, че ще получим Вашата подкрепа за коригиране и премахване на свръх регулацията и нормите, които вместо да подобрят ще направят невъзможно изпълнението на изискванията на ДОПК.

1. Целият режим на задължителна предварителна регистрация на движението на почти всички СВФР не е съобразен с факта, че транспортът и доставката на суровини и стоки в нашата индустрия най-често се осъществява от външни фирми за транспорт и спедиция. В тази връзка от една страна се вменяват задължения по данъчен закон на лица, които не са отговорни/не са служители на задължените по ДОПК лица, каквито са шофьорите. До този момент производители и търговци само предават документацията, придружаваща съответната доставка. Шофьорите нито са квалифицирани, нито имат езикови и компютърни познания, за да изпълняват вменените им с наредбата задължения, като това да попълват Декларация - Приложение 6 и 7, а и не са отговорни пред продавачи и изпращача, които носят отговорност по наредбата.

От друга страна задължения, като предвиденото в **член 9, алинея 4** за потвърждаване на изпращането на СВФР, след като транспортното средство напусне страната, няма как да се реализират, тъй като продавачът, отговорен за това потвърждаване, няма как да има тази информация и да проследява непрекъснато движението на всички транспортни средства на превозвача/ купувача.

Същото важи и за получателя или купувача, на които се вменява задължение за деклариране на номер на превозно средство, собственост на различни транспортни фирми с неограничен брой камиони.

2. За всички стоки с висок фискален риск, попадащи в обхвата на наредбата, е предвидено не само предварително деклариране на движението им, но **невъзможното за изпълнение изискване да се предвиди ПРЕДВАРИТЕЛНО и да се декларира ЧАС на натоварване/получаване/разтоварване на доставката:**

- чл.8, ал.2 т.4 – при превоз, който започва от територията на друга държава членка на ЕС -час на получаване/разтоварване;

- чл.9, ал.2 т.4 – при превоз, който започва в страната и завършва на територията на друга държава членка на ЕС – **час на натоварване** ;

- чл.10, ал.2 т.4 – при всеки отделен превоз, който започва и завършва на територията на страната – **час на натоварване/получаване/разтоварване**, като текстът е доведен до абсурдност с изискването да се декларират отделно т.е. и **отделно часовете на доставка/разтоварване за всеки получател/купувач при групажните превози**.

- чл.11, ал.2 т.3 – **Час на продължаване на превоза** и т. 7 – **час на получаване и разтоварване** на стоката при всеки отделен превоз на СВФР, който започва от територията на трета страна и завършва на територията на страната.

Такова изискване за ЧАС няма в ДОПК и реално с наредбата се създава немотивирано нова, допълнителна НЕИЗПЪЛНИМА тежест.

Реално никой не може да предвиди предварително тези часове, тъй като те зависят от обстоятелства извън контрола на доставчика и получателя, като митнически контрол, трафик, метеорологични условия и др.. Напълно невъзможно е предвиждане на часовете на приемане/разтоварване при групажни превози, тъй като не е ясно колко може да се забави разтоварването при всеки отделен клиент.

Абсолютно не мотивирано и неясно е защо изобщо е необходима на НАП тази информация. И към момента чрез ТОЛ системата реално НАП може да получи информация в реално време за движението на всички стоки за разлика от изпращачите и получателите на стоки, които няма как да следят движението на камионите, които са наети като транспортна/спедиторска услуга от трети лица.

Друго практически неизпълнимо е изискването за време на натоварване и разтоварване, което не касае данъчния контрол, тъй като доставчикът може да реши днес да натовари, а да експедира утре камиона и това по никакъв начин не влияе на данъчните задължения. От друга страна е напълно неясно защо се изисква да се декларира отделно час на получаване и час на разтоварване и каква е правната им стойност за данъчния контрол.

Освен практическата непредвидимост на тези обстоятелства седи и проблемът, че изпращачът и получателят няма как да следят движението, за да извършат евентуални корекции. Обичайно превозът на стоки, особено при трансгранични доставки, се извършва от трети лица – спедиторски и транспортни фирми и доставчикът няма практически от къде да получава информацията, а само той може да коригира подадената информация.

Ситуацията е още по-абсурдна при хипотезата какво става когато камион с бързооборотна стока стигне преди указания час? Значи ли, че камионът седи и чака да дойде заявеното време, като се поставя в риск както качеството на стоките, които често са бързоразвалящи се, така и цялостната организация на процеса. Това не само ще води до загуби, чието компенсиране неминуемо ще доведе до оскъпяване на процеса и съответно ще се отрази на цената на стоката.

Как следва практически да се процедира при движение на стока, която започва на територията на страната и завършва на територията на страната, когато транспорта е организиран от клиента и се получава от него от склад на доставчика, т.е лицето продавач няма влияние върху решението на клиента в колко часа ще дойде да натовари стоката и още повече в колко часа клиента ще разтовари стоката в неговия склад и съответно няма как да ги декларира.

3.Особено притеснителен е текстът на **чл.8, алинея 5 на проекта**, който предвижда и при най-малките разлики между декларирани и получени стоки доставката да не може да бъде потвърдена и приемането на стоката да спира за най-малко 4 часа. Подобна е ситуацията и с член 32, алинея 1. Когато става дума за бързоразвалящи се стоки като месо, мляко, плодове и

зеленчуци подобен 4 часов престой, който не е ясно дори защо е необходим, може да причини разваляне на продуктите и щети на доставчика. Особено сложно става, когато се доставя на повече от един купувач и съответно заради невъзможността на приемане стоката от първия и следващите няма да получат своевременно доставките. Така щетите, които ще генерира бизнесът ще са огромни без зад това да стои легитимен обществен интерес, който да оправдава тези действия. Нещо повече – застрашава се реално продоволствената сигурност за населението, тъй като се създават условия за хаос и похабяване на хранителни ресурси.

От текста не става ясно какво се случва след изтичане на тези 4 часа и дали се възобновява приемането автоматично, ако уведомената НАП не реагира? Още по-нелогично е, ако представители на НАП дойдат своевременно преди изтичане на тези 4 часа, но дейностите не могат да се възобновят преди изтичане на тези 4 часа.

4. При транспорт на стоки като охладени месни продукти винаги се констатира транспортна фира, което би се явило разлика в килограмите на доставено количество спрямо предварително декларираното. Този факт по никакъв начин не е отчетен в Наредбата и при всяка доставка на месо ще следва да има отказ от получаване, а при проверка ще следват санкции. Не е изяснено и по какъв начин ще се третират чисто кантарни разлики (никои два кантара не мерят еднакво). За 20-тонни камиони такива разлики могат да бъдат няколко стотин килограма, а наредбата предвижда строго третиране на всякакви разлики и санкционирането им.

Подобна е хипотезата при разлики от един или два кашона от дадена стока, които може да са на стойност няколко лева, но се дължи санкция в минимални размери в хиляди левове. **Необходимо е да се предвиди процент допустима разлика в декларирана и доставена стока, в противен случай доставките на месо, плодове и зеленчуци и др. СВФР ще бъде напълно блокирана.**

5. Наредбата предвижда, че когато превозът/връщането приключи в неприсъствен ден, потвърждението да се извършва в първия присъствен. Тъй като декларирането и потвърждаването се извършват само от оторизирани лица с електронен подпис, следва ли под „присъствен“ да се има предвид „присъствен“ за лицето, което може да потвърди доставката?

6. В член 8, ал.2 т.4, член 9, ал.2 т.4, член 10, ал.2 т.4 и чл.11, ал.2 т.7 се предвижда деклариране на „**предназначение на стоката**“ – какво се има предвид и какво налага събирането на подобна информация? Продавачът, който най-често е в ролята на декларатор, няма как да знае за какво купувачът придобива стоката, като същият няма задължение да го информира. Считаме, че тази информация събира данни, които са неотнормирани към данъчното производство и задължените да декларират лица я нямат.

7. Цялостно процесът по деклариране преди транспортиране и потвърждаване на получаване ще доведе до оскъпяване на логистичните процеси – назначаване допълнителни служители, по-скъпа спедиторска услуга, загуби и др. Всичко това безспорно ще се отрази негативно на инфлацията при храните, тъй като ще оскъпи стоките с висок фискален риск и тези, за чието производство се използват такива суровини - на практика почти всички хранителни стоки.

8. Допълнителната административна тежест, сложният регистрационен режим, ще направи бизнеса в България неконкурентоспособен и ще отблъсне инвеститорите. Стоките продавани от българските предприятия при спазване на този допълнителен режим на проследяване, граничещ с намеса на държавата в свободната стопанска инициатива, ще бъдат по-скъпи и неконкурентни на международни пазари.

9. Наредбата не само утежнява предвидения в ДОПК режим на фискален контрол, но добавя същите изисквания и за стоки, чийто превоз започва от трети страни и които подлежат на

митнически контрол. Считаме създаването чрез наредба на допълнителни задължения, извън предвидените в закона/ДОПК/ за незаконосъобразно и без каквато и да било обосновка. При стоките, подлежащи на митнически контрол държавата получава всички данни в рамките на митническия режим и да се изисква повторно след приключване на митническия режим производители и търговци да ги предоставят отново чрез регистрация по Наредбата, е неправомерно и противоречи на принципа да не се изискват данни и документи, за които държавните органи вече имат информация.

10. Член 34 на проекта на наредбата излиза напълно извън обсега на регулацията на ДОПК, като вмениява на органите по приходите полицейски функции и правата да извършват проверки не само на водача на транспортното средство превозващо СВФР, но и на всички лица в транспортното средство, придружаващи стоката без яснота с каква цел.

11. Съгласно чл.32 ал(2) Фискален контрол по ал. 1 започва във всички случаи, когато задълженото лице има задължения, които не са обезпечени или разсрочени в размер над 5 000 лв. В този случай извършването на декларираните действия може да започне не по-рано от четири часа от посочения в декларацията час, включително при отсъствие на задълженото лице/негов представител, независимо от получаването на протокола по ал. 1. Не става ясно отнася ли се този текст и за потвърждение на стоката или е само за предварително деклариране? При движение на стока, когато транспорта започва в страната, изпращача трябва да декларира предварително изпращането на стоката, получателя трябва да потвърди, т.е и двете лица са данъчно задължени. Какво се очаква да направи изпращача, ако получателя има данъчни задължения над 5000 лева и според текста, при всички случаи ще подлежи на фискален контрол докато не обезпечи стоката? Това практически ще означава камионът да чака клиента да направи плащане/обезпечение, да изпрати платежното до фискален контрол или ще може да разтовари останалата стока от заявката, която не е стока с висок фискален риск?

Практиката показва, че платени задължения в петък, не са отразяват в системата на НАП веднага и събота и неделя се създават затруднения относно доказване на плащанията, което би довело до фатално забавяне при бързоразвалящи се стоки като плодове и зеленчуци.

12. Наредбата предвижда декларирането да се извършва преди започване на натоварването, а не преди тръгването на транспортните средства. Това ще създаде сериозни проблеми, тъй като обичайно до последния момент на товаренето се извършват промени в асортимента и количествата на стоките, което не може да бъде предвидено преди започване на товаренето. Особено сложен става този промбем при местните продукти, където в повечето случаи при извършване на доставки с охладени трупни половинки и охладени меса, крайното количество в килограми на стоката се установява чак след натоварването ѝ в транспортното средство. Следва декларирането да е преди потегляне на транспортното средство и да отпадне искането на информация за товаренето и разтоварването, процеси неотнормирани към данъчното облагане.

13. Възникват и редица технически въпроси като:

- Транспортира се стока до склад на логистична фирма и от там логистичната фирма разнася стоката по различни търговски обекти.

- Как се декларира в този случай?

- Кога се очаква опция за потвърждаване на приетата стока при доставка до други страни от ЕС (ВОД) да е активна в платформата?

- Платформата ще има ли опция за други езици?

- Трябва ли да се декларира задължително регистрационен номер на камион + ремарке или е достатъчно само на номер на камион?

- Може ли деклараторът в системата на НАП (физическо лице с КЕП) при внос/ВОП (придобиване) да не е служител на вносителя/получателя (деклариращото дружество)? Следва ли да декларира покупката на стоки с висок фискален риск и съответно да потвърждава нейното получаване, чуждестранно юридическо лице регистрирано в България само за целите на ДДС? Лицето няма място на стопанска дейност и складове на територията на България, купува стока с висок фискален риск от страна от ЕС с цел последваща продажба на българско юридическо лице. При получаване на територията на България, стоката се разтоварва директно в складовете на клиенти на българското юридическо лице, няма последващ транспорт, който започва на територията на страната и завършва на нея. Има ли задължения българското юридическо лице при получаване на стоката в своите складове?

Уважаеми Господин Василев,

Уважаеми Господин Спецов,

Уважаема Госпожо Петкова,

Предвид гореизложеното се надяваме, че ще отчетете реалната опасност предлаганата свръх регулация да доведе до криза по веригата на доставки на хранителни стоки и ще оттеглите проекта за наредба, като същевременно ще бъде внесено изменение в ДОПК, с което най-малкото да се отложи влизането в сила на новия регулаторен режим за СВФР, тъй като няма практическа възможност при положение, че още не е приета нормативната база/наредбата/ да се очаква фирмите да са готови с прилагане на изискванията след няколко дни /1 октомври 2023г./. Доведените до крайност мерки за проследяване дори по часове на дейността на стопанските субекти в страната, със сигурност няма да осветят сивия бизнес, но административната тежест, претърпените загуби и рискът от невъзможните изисквания ще попречи за нормалното функциониране на бизнеса, който осигурява икономическата стабилност и продоволствената сигурност на страната.

Вярваме, че правителството, което декларира подкрепата си за намаляване на цените и стимулирането на производството в страната, няма да допусне подобно непосилно натоварване на отговорния бизнес с тежестта на нови, неизпълними административни задължения, допълнителни разходи и несигурност, водещи до увеличение на цените и риск от липса на хранителни продукти в магазините

С уважение:

Асоциация на месопреработвателите в България

Асоциация на млекопреработвателите в България

Асоциация на производителите на безалкохолни напитки в България

Асоциация на производителите на рибни продукти БГ ФИШ

Национална асоциация на млекопреработвателите

Национален браншови съюз на хлебарите и сладкарите

Национална лозаро-винарска камара

Сдружение на производителите на масла и маслопродукти

Сдружение „Храни и напитки България“

Съюз на пивоварите в България

Съюз на преработвателите на плодове и зеленчуци

Съюз на производителите на захар и захарни продукти

Спиритс България – Асоциация на производителите, вносителите и търговците на спиртни напитки в България

Съюз на птицевъдите в България