

СПРАВКА

за предложенията, становищата и възраженията, получени при публикуването на Интернет страницата на Министерството на финансите и на Портала за обществени консултации на проект на Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България

Подател	Предложение	Приема/ не приема/ предлож ението	Мотиви
"Кремнио" ЕАД	<p>Изявяваме категорично отрицателно становище във връзка с въведените изменения в областта на фискалния контрол върху стоките с висок фискален риск, тъй като считаме, че същите няма да доведат до претендираните резултати.</p> <p>Въведеният подход и кратките срокове, в които следва да започнем да го прилагаме, ни изненадаха неприятно.</p> <p>Аргументирахме подробно възраженията си срещу промените в ДОПК, но същите не бяха взети предвид.</p> <p>С настоящото използваме възможността да изразим още един път опасенията си във връзка с въведените задължения за предварително деклариране, както и конкретни възражения по текстовете на Проекта на Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България (по – долу за краткост Наредбата).</p> <p>Аргументите ни за подобно становище са следните:</p> <p>1. С публикувания Проект на Наредба не се постига търсената цел.</p> <p>С промените се въвежда нова процедура по предварително уведомяване за транспорт на стоки с висок фискален риск, с която значително се утежнява административната тежест за бизнеса най – вече за стоките, които се придвижват само на територията на страната, като практическият ефект от промените е насочен към облекчаване на дейността на Националната агенция по приходите. В мотивите за предлаганите промени в Наредбата не</p>	Не се приема	<p>Не е допустимо при обсъждане на проект на наредба да се оспорват извършени изменения и допълнения в кодекса, който предвижда издаването на наредбата.</p> <p>Не е обосновано да се отрича постигане на цел на нормативна уредба поради опасения.</p> <p>По т.1</p> <p>1.1. С Наредбата не се <i>утежнява административната тежест</i> само за бизнеса със стоки, които се придвижват на територията на страната. Създават се условия да се уеднакви извършваният контрол в случаи на вътреобщностни придобивания и вътреобщностни доставки /ВОП и</p>

<p>е изяснено какви измами се цели да се предотвратят и какви рискове ще се контролират. Ясното обяснение на мотивите ще помогне при изработването на инструменти в законодателството, които да служат на тези цели без да се блокира работата на местните производители и/или да се създава допълнителна административна тежест в тяхната дейност.</p> <p>2. Промените са предложени без да е извършена реална оценка какво ще бъде отражението върху бизнеса. С изискването за предварително уведомяване необосновано се натоварва бизнесът с допълнителни административни и финансови тежести. За да се изпълни мярката, предприятията ще трябва да ангажират допълнителен технологичен и кадрови ресурс.</p>	<p>ВОД/, прилаган преди измененията в ДОПК, с фискалния контрол в случаите на вътрешни доставки.</p> <p>С цел да се осигури време за бизнеса да се подготви за изпълнение на изискванията на ДОПК, допълненията в Наредбата, които въвеждат задължение за предварително деклариране на вътрешни доставки, влизат в сила от 01.01.2024 г.</p> <p>1.2 Не се облекчава дейността на НАП – към Агенцията ще пристига по-голям обем информация. Създават се условия за получаване на по-достоверна информация за движението на стоки с висок фискален риск (СВФР) за данъчни цели. Това се постига, като задължението или възможността /при доброволното деклариране/ за предварително деклариране (ПрД) се прехвърля от водачите на транспортни средства/ лицата, придружаващи стоките към търговците по сделките: доставчици/ получатели/ превозвачи/ лица, организиращи превода.</p> <p>1.3 Не е допустимо да се изискват мотиви, изискуеми при преценката на закона или кодекса. Контролираните рискове в случая са защитени пред законодателя при приемането на нормите за фискалния контрол в ДОПК през 2014 г.</p> <p><u>По т.2</u></p> <p>Реалната оценка за това какво ще бъде отражението на въведеното ПрД върху бизнеса е извършена чрез успешно прилагане на нормите, уреждащи доброволното ПрД от получатели и доставчици на СВФР в Република България при фискален контрол в случаи на ВОП и ВОД през 2021 г. Практиката показва, че не се изисква ангажиране на допълнителен ресурс, а нова организация за дейността, което се налага в интерес на</p>
--	--

	<p>3. При въвеждането на тази нова процедура не е направен анализ и не са отчетени основни моменти в търговската дейност на бизнеса в България. Налице е голям стокооборот, при който ще се изисква подаване на уведомления/потвърждения за множество доставки и експедиции на ден, което налага осигуряването на допълнителен ресурс за обработването им. Съвременното производство на храни изисква ускорено и безпрепятствено движение на суровините, необходими за това производство. Много често определени суровини са неотложни за производствения процес и се доставят по часови график, като в една фабрика постоянно пристигат и напускат пратки.</p> <p>По – конкретно, считаме, че не е отчетена и спецификата на хранителния сектор, където ежедневно има много на брой доставки към много на брой различни клиенти и тежестта върху производители, търговци и клиенти ще бъде съществена. В тази връзка предлагаме да се преразгледат праговете за деклариране и смятаме, че е разумно те да бъдат над 5 000 кг. (вместо сегашните 500 кг.) и/или над 15 000 лева без ДДС (вместо сегашните 5 000 лв. без ДДС).</p> <p>4. Декларирането на стойността на продуктите представлява защитена от закона търговска тайна за нас.</p> <p>В тази връзка считаме, че съществува реален риск информацията да не бъде съхранявана и обработвана по надлежен начин, което да доведе до неправомерното ѝ придобиване от наши конкуренти. Подобни събития биха имали сериозен икономически отпечатък върху бизнеса и ще нанесат значителни вреди, за които Държавата ще носи отговорност.</p>	<p>предоставянето на по-достоверна информация на органите по приходите и е в полза на задължените лица и обществото /коректният бизнес и потребителите/.</p> <p><u>По т.3</u> Основните моменти в търговската дейност на бизнеса в България са отчетени и съобразени още при допускането на извършването на фискалния контрол като специализиран данъчен контрол през 2014 г. и се наблюдават от администрацията от същата година.</p> <p>Фискалният контрол съпътства производствения процес и го следва - не му пречи. Както посочихме, това законодателство е въведено в защита на обществения интерес и този на данъчно коректния бизнес, вкл. предотвратява злоупотреба с чуждо търговско име за незаконни цели.</p> <p>Поставените въпроси са неотнормими към Наредбата.</p> <p><u>По т.4</u> При изпълнението на фискалния контрол органите по приходите имат регламентирано в ДОПК задължение да опазват данните и обстоятелствата, представляващи данъчно-осигурителна и друг вид защитена от закона тайна.</p> <p>Извън дейността на органите по приходите, организирането на търговския процес по начин, осигуряващ опазването на търговска тайна е задължение на съответните лица, не на НАП.</p> <p>Специално декларирането на стойността на сделките е предвидено като рисков критерий /регулация в защита на коректните търговци, които</p>
--	--	--

	<p>5.Сроковете, включени в проекта, не са реалистични.</p> <p>5.1.При експедиране на стоките имаме 5-дневен срок от данъчното събитие да издадем фактура, където да е отразена стойността.</p> <p>В тази връзка и предвид съображението по т. 4 по – горе, предлагаме стойността на стоката да не е задължителна за предварително деклариране.</p> <p>5.2.Не е отчетено наличието на случаи, при които товарните дейности не се извършват в работно време за административните служители (стандартно между 08:00 и 18:00).</p> <p>Ангажирането на допълнителен административен ресурс в събота и неделя, на официални празници и през нощта (когато се случва товаренето), би означавало увеличаването на разходите на задължените субекти за наемане на персонал.</p> <p>➤Обичайна практика в бизнеса с бързооборотни стоки е използването на кросдокинг платформи и подизпълнители, което не е взето в предвид при изготвянето на проекта на Наредбата. В тази връзка държим да акцентираме на следното:</p> <p>О Много често стоките се доставят до склад на логистична фирма за последващо разпределение и транспорт, която от своя страна ползва локални подизпълнители за доставка на отделните пратки до краен клиент. С други думи претоварванията могат да бъдат повече от две и няма как предварително да знаем часа и датата на претоварване и номера на съответното превозно средство. При много на брой групажни пратки е невъзможно да се декларира точен час на всяко разтоварване предварително.</p> <p>О При доставките във вътрешността на страната всяка нощ се товарят от някои от операторите десетки транспортни средства за десетки клиенти, включващи стотици стоково-асортиментни позиции. Често това кой автомобил с каква стока ще бъде натоварен с цел оптимизиране на</p>	<p>не занижават/завишават цени, за да заобиколят плащането на данъци и по този начин да си осигурят данъчно предимство/, както и с цел да се осигури своевременна информация за преценката на задължителността на режима на деклариране – дали декларирането е задължително или доброволно – с аргумент чл.127и, ал. 6, т. 3 от ДОПК.</p> <p><u>По т.5</u></p> <p>Сроковете в проекта са изпълними и реалистични.</p> <p>5.1. Декларирането на стойността на сделката не е обвързано с /последващото/ издаване на фактура и е независимо от задължението за фактуриране. Обосновава се с това, че всички съществени характеристики на търговските сделки, в т.ч. стойността, се известни на двете страни по сделката преди започване на изпълнението.</p> <p>5.2. Фискалният контрол се съобразява с особеностите на бизнеса, вкл. при бързооборотните стоки. Контролът не пречи на/ не забранява използването на кросдокинг платформи и подизпълнители. Предложеният проект съдържа ясна регламентация за действията, които се дължат или могат да бъдат предприети при доставки „до склад на логистична фирма за последващо разпределение и транспорт, която от своя страна ползва локални подизпълнители за доставка на отделните пратки до краен клиент“. Това се отнася и до другите случаи по т.5.2. Фискален контрол се прилага успешно при аналогични ситуации в случаи на ВОП и ВОД и преди наредбата.</p> <p>Относно изпълнимостта във времево отношение – виж отговора по т.2.</p>
--	--	--

	<p>логистиката се решава в последния момент преди натоварване и отново това става през нощта.</p> <p>О Ще се налага непрекъсната комуникация с доставчици, транспортни и логистични фирми и клиенти за уточняване номера на камиони, часове на товарене и разтоварване, евентуални промени и претоварване.</p> <p>Това прави коректното предварително деклариране практически невъзможно.</p> <p>➤ Ще трябва да се подават твърде много коригиращи декларации, но няма как напълно да избегнем пропуски и технически грешки, т.е. винаги ще бъдем потенциални нарушители и може да бъдем санкционирани.</p> <p>6. Освен в ангажиране на допълнителен ресурс под формата на наемане на служители, неминуемо ще трябва да се инвестира в софтуер.</p> <p>В момента нашето Дружество е в обективна техническа невъзможност да настрои софтуера си за експорт на данни до 01.10.2023 г. за сделки с ЕС и от 01.01.2024г. за сделки на територията на страната, тъй като все още няма яснота какъв ще бъде т.нар. „структуриран файлов формат“ (чл.48, ал.2 от Наредбата).</p> <p>Малките предприятия, освен че трябва да инвестират в електронен обмен на информация (каквото те често въобще нямат), ще трябва да инвестират и в дигитализация на собственото си производство и експедиции, от където се подават данни за електронен обмен. Това за тях би означавало директен фалит.</p> <p>Новите разпоредби неизбежно ще наложат не само мобилизиране на допълнителен човешки ресурс, но и издаването на електронен подпис, каквото работодателят ще трябва да закупи и поддържа за специално назначените служители, което е допълнителна финансова тежест и сериозно затруднение особено за малки и средни предприятия.</p>	<p><u>По т.6</u></p> <p>Наредбата не изисква използването на специализиран софтуер. Решението за начина, по който ще организира и проследява доставките си, за да се осигури коректно данъчно деклариране, е право на задълженото лице, не на администрацията.</p> <p>Въпросът за големината на ангажираните с изпълнението на наредбата предприятия и дали са малки е неотносим, защото ДОПК и Наредбата уреждат деклариране на значими в данъчно отношение /големи/ сделки, а не сделки на големи предприятия. С аргумент чл.127и, ал.6 от ДОПК, не се декларира превоз: за крайно потребление; между обекти на територията на страната, стопанисвани от едно лице; до обект/ обекти, стопанисвани от различни лица на територията на страната, когато стоките, предназначени за всеки отделен обект, са с тегло до 500 кг и/или стойността на стоките е в размер до 5000 лв. без данък върху добавената стойност; на течни горива, за които има задължение/са спазени изискванията за подаване на информация за доставките по реда на друг закон.</p> <p>Структурираният файлов формат ще се утвърди със заповед на изпълнителния директор на НАП. Заповедта и приложението към нея /форматът/ ще се публикуват.</p>
--	--	--

<p>7. Големият брой уведомления повишава риска от технически грешки, а съгласно предложените текстове в проекта на Наредба при установяване на разминаване в данните НАП ще има възможността да налага предварителни обезпечителни мерки. В тези случаи е възможно разминаването да е резултат от техническа грешка, но това не е взето предвид при изготвяне на промените, поради което има реална възможност действията на НАП да рефлектират негативно върху производствената дейност на лицата, респ. ще се стигне до съществени загуби на бизнеса.</p> <p>Възможни са отклонения между планираните и натоварени количества поради липса на наличности, забавено производство или коригирани от клиента в последния момент заявки. Така всички продавачи и купувачи ще са потенциални нарушители, защото се случва натоварените стоки да се различават от заявените поради недостиг на стока (асортимент и опаковки); грешки при товарене; промени в заявките и др.</p> <p>➤ В текста на Наредбата е предвидено анулиране на УНП, но единствено в случаите при неосъществен превоз. Други хипотези изобщо не са заложиени.</p> <p>➤ В чл. 15, коментиращ реда за подаване на корекции, е предвидено, че след изтичане на сроковете за първоначално деклариране, корекции могат да се правят единствено, ако се налага промяна на транспортното средство и/или промяна на датата, часа и мястото на получаване/ разтоварване на стоката. Задаваме си въпроса: Какво се случва, ако поради техническа грешка, сме подали частично некоректна информация към НАП? Превозът ще се случи, тоест нямаме основание за анулиране на УНП.</p> <p>Смятаме, че е редно да се предвиди възможност за корекция на технически грешки. Не считаме, че би увредило бюджета или улеснило сивата икономика, ако в случай, че установим допуснатата техническа грешка, имаме възможност за нейната поправка, дори след изтичането на сроковете по чл. 8, ал.1, чл.9, ал. 1, чл. 10, ал.1, чл. 11, ал.1 и чл. 12, ал. 1 от Проекта на Наредбата.</p> <p>8. Предложено е да се въведе изключение и изискванията за уведомяване да не се прилагат „между обекти на територията на страната, стопанисвани от лицето“. С въвеждането на това изключение се въвеждат облекчени правила за стопанската дейност за лицата, които имат бизнес в сферата и на производството и на продажбите, като по този начин се дискриминират предприятията, които са само производители и нямат обекти за свободна търговия.</p>	<p><u>По т.7</u> Данъчно-осигурителният процесуален кодекс изрично урежда случаите, в които органите по приходите предприемат предварително обезпечаване при фискален контрол, а наредбата изпълнява буквата на кодекса, вкл. относно разминаването между предварително декларирано и установено, което се прилага от години, най-често в случаи на ВОП и ВОД.</p> <p>Възможностите за анулиране се допълват от възможностите за коригиране на подадена информация за доставката/превоза.</p> <p>Поправките на технически грешки са допустими до определените срокове, въведени в наредбата за подаване на основната информация. В противен случай се носи предвидената в ДОПК отговорност.</p> <p><u>По т.8</u> При тази норма законодателят се е ръководил от данъчни, не от дискриминационни цели.</p>
--	---

<p>9. В допълнение, към вече посоченото, за нас съществен риск представлява чл. 8, ал. 5 от проекта на Наредбата, в който не е предвиден какъвто и да било праг на същественост при констатираните разлики. Тоест независимо дали установеното при получаване отклонение във вида или количеството на продукти, е в размер на 50 кг. или 5000 кг., задължените лица следва да предприемат действията съгласно цитирания член и да прекратят разтоварните дейности за период от минимум четири часа. За нас като Дружество заето в производство и търговията с бързо развалящи се продукти, подобно забавяне би могло да компрометира целия товар до такава степен, че той да следва да се бракува. Освен това при определени доставки (например на сурово, непреработено мляко), отклоненията се установяват едва след като е източена докрай цистерната.</p> <p>Считаме, че и в тази си част, проектът на Наредбата, както и изцяло дискутираните промени и въвеждането на задължително деклариране изобщо не са съобразени с характеристиките на някои от стоките с висок фискален риск.</p> <p>В тази връзка смятаме, че е редно да се въведе допустим праг на отклонения между предварително декларираното и реално полученото количество и предлагаме той да бъде в рамките на +/-10%.</p> <p>10. Считаме, че е изключително важно органите по приходите, упражняващи фискален контрол, да разграничават стоките и кодовете с висок фискален риск, транспортът на които подлежи на регулация, от тези на стоки с близки характеристики, които са извън обхвата на наредбата.</p> <p>В момента имаме съставени протоколи за стоки, които са извън списъка. Вероятно има и други фирми в подобно положение. Това за бизнеса би означавало задържане на огромни суми пари като обезпечения понякога за срок от 6 месеца.</p>	<p><u>По т.9</u></p> <p>Прагът на същественост на констатираните отклонения се преценява с оглед вида СВФР, а не с оглед количеството, защото наблюдаваните количества са ограничени от товарносимостта на транспортните средства, с които се превозват СВФР, т.е. са сходни. Отнася се до възможните фири, които се съобразяват при извършването на контрола от органите по приходите.</p> <p>Други отклонения се доказват по предвидения в закона ред.</p> <p>Относно контролът при бързоразвалящите се стоки: виж т.5.2 за съобразяването на фискалния контрол с особеностите на бизнеса. Контролът при бързоразвалящи се стоки се изпълнява приоритетно, поне в двойно по-кратки срокове.</p> <p><u>По т.10</u></p> <p>Органите по приходите, упражняващи фискален контрол, разграничават СВФР от другите стоки. В случаи на фискален контрол, те прилагат специалните разпоредби. Следва да се съобразява, обаче, че органите по приходите, освен право да извършват фискален контрол, имат право да извършват и общ данъчно-осигурителен контрол. Този вид контрол те прилагат при проверките при другите стоки /които не СВФР/, на основание чл. 12, ал.1 от ДОПК. При тълкуването на тази разпоредба следва да се съобразява и нормата на чл. 12, ал.2 във връзка с ал. 1 от същия кодекс.</p> <p>При неточно/неправилно прилагане на ДОПК, действията на органите по приходите при извършване на фискален контрол върху движението</p>
--	---

	<p>11. Не на последно по важност място държим да подчертаем, че законодателството у нас следва да бъде насочено към облекчаване на бизнеса и следващо тенденциите на европейското законодателство. В тази връзка една от стратегиите за развитието ни е да не се предоставя една и съща информация на множество места. Информацията за движение на стоки от и към Европейски съюз се декларира в ДДС дневниците, във VIES декларацията и в Интрастат.</p> <p>Подобно законодателство не само не стимулира обмена на стоки в рамките на Република България и на Съюза, а напротив – поставя нерационални бариери на пазара.</p> <p>Всъщност ще бъде по-лесно да се реализира стока в трета страна, отколкото в рамките на ЕС или на Република България</p> <p>12. Държим да поставим следните конкретни казуси и въпроси, на които считаме, че Наредбата следваше да отговори:</p> <p>➤ Молим изрично да бъдат тълкувани следните изключения, предвидени в чл. 13 от Проекта на Наредбата:</p> <ul style="list-style-type: none"> • До 500 кг (Уточняване дали става въпрос за нето или бруто тегло?); • До 500 кг и/или 5000 лева без ДДС (Уточняване дали хипотезите следва да са кумулативно налице или алтернативно). В тази връзка стока с тегло от 600 кг на стойност 4 000 лв., която се превозва с транспортно средство над 3.5 тона подлежи ли на предварително деклариране? <p>➤ Молим изрично да бъдат дадени указания как трябва да се декларират следните казуси:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Подлежи ли на деклариране транспортът на една пратка за клиент с много поръчки и отделни фактури, всяка или част от тях под изискванията за деклариране, но транспортирани в едно транспортно средство с товароносимост над 3,5 т. до един получател / разтоварен адрес (например доставките до големи вериги като Метро и Кауфланд)?; • Подлежи ли на деклариране транспортът на обединена заявка за дистрибутор – логистичен партньор, когато стоката е подготвена заедно и е над лимитите на предвидените изключения, но съдържа много поръчки за отделни клиенти, в които стоките или част от тях самостоятелно не подлежат на деклариране? 	<p>на СВФР могат да се обжалват по реда на чл. 41, на основание чл.127ж от същия кодекс.</p> <p><u>По т.11.</u> Отнася се до <i>предварително</i> деклариране на движението на СВФР. Същото не се предхожда по никакъв начин следващите го декларираня.</p> <p><u>По т.12.</u> За уточняване на изключенията по чл.13 от Наредбата, както и за всякакви други изисквания, свързани с извършването на фискален контрол, може да се използват възможностите на Информационния център на НАП. Чрез него се получават бързи и писмени отговори.</p> <p>По конкретните въпроси:</p> <p>-Декларирането по чл. 13 от Проекта на Наредбата е в нето.</p> <p>- В израза „До 500 кг и/или 5000 лева без ДДС“ се съдържа и отговорът на въпроса Ви. Използвано е „и/или“ т.е. поотделното или заедното реализиране на една от двете/двете хипотеза води до отпадане на задължението за предварително деклариране.</p> <p>- Стока с тегло от 600 кг., на стойност 4 000 лв., която се превозва с транспортно средство над 3.5 тона, не подлежи на предварително деклариране /и може да се декларира доброволно, с аргумент чл.127и, ал.14 от ДОПК/.</p>
--	--	---

	<p>Тук можем да дадем допълнително уточнение, че на всеки краен клиент се издава отделна фактура.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ако стоката за краен клиент е над лимитите за деклариране и подлежи на такова, превозва се с превозно средство с товарносимост над 3.5 т. до наш логистичен партньор в провинцията, но впоследствие той доставя до клиента с бус, какво и как трябва да се декларира и кой и кога трябва да потвърди получаването на стоката? • Подлежи ли на деклариране превоза на стока до складове на територията на страната, които са на наши логистични партньори и в които съхраняваме временно стока? <p>➤ Молим изрично за тълкуване и на следната хипотеза: Използваме външна логистична фирма и нейни подизпълнители за транспорт на стоки до наши крайни клиенти. Много често имаме транспорт с две или три претоварвания: от наш склад до склад на логистик в София; претоварване в техния склад в камиони по направления за цялата страна; доставка до местен подизпълнител, ново претоварване и транспорт до краен клиент. В момента на първоначалното товарене не разполагаме с информация за часа на последващите претоварвания и номерата на транспортните средства. Как трябва да процедираме в тези случаи, когато не разполагаме с необходимата информация предварително?</p> <p>Като заключение от всичко посочено, държим още един път да посочим, че „Кремио“ ЕАД не счита, че предложеният за обществено обсъждане нормативен акт ще произведе целите, към които се претендира, че се стреми. Напротив, считаме, че резултат от приемането му ще бъде единствено вменияме поредните задължения на бизнеса, за изпълнението на които ще се необходими изключително много средства – парични, времеви, кадрови.</p>		<p>За да се отговори на следващия въпрос, същият следва да се прецизира – изразът „всяка или част от тях под изискванията за деклариране“ в него не позволява коректен отговор.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Задължението за деклариране се преценява за всеки клиент, независимо от броя на издадените към него фактури, относими към СВФР в един превоз. Декларирането се отнася от първата до последната точка на доставка, вкл. осигурена чрез претоварване/ участие на логистичен партньор в изпълнението. - Подлежи на деклариране превоза на стока до складове на територията на страната, които са на логистични партньори и в които търговецът съхранява временно стока, освен ако стоките, предназначени за този обект, са с тегло до 500 кг и/или стойността на стоките е в размер до 5000 лв. - Когато се използва външна логистична фирма и нейни подизпълнители за транспорт на стоки до крайни клиенти, всеки етап от превоза подлежи на ПрД. За да се изпълнят изискванията на фискалния контрол, всички важни условия по превоза следва да се уточнят с търговските партньори предварително (преди изтичане на предвидените за деклариране/ за корекция на подадени данни срокове).
<p>Сдружени е за модерна търговия</p>	<p>По отношение на § 16 от обнародвания в ДВ, бр. 66 от 01.08.2023 г. Закон за държавния бюджет на Република България за 2023 г., с който бяха приети изменения и допълнения в Данъчно-осигурителен процесуален кодекс (ДОПК), в това число на 25.08.2023 г., в портала за обществени консултации беше публикуван Проект на Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България (Наредбата), бихме искали да ви обърнем внимание, че в настоящия си вид Наредбата е неприложима в много отношения. Съответно приемането ѝ в този вид с действие от 1 октомври не само няма да доведе до търсените от държавата ефекти, но застрашава</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Твърдението за „застрашаване на редовността на доставките в търговията на дребно, от което могат да пострадат потребителите с всички негативни последици от това“, е необосновано с оглед на досегашната практика при фискален контрол при ВОП и ВОД и практиката по доброволното деклариране на доставки през 2021 и 2022 г.. Относно предварителната оценка на въздействието и „сериозното допълнително натоварване на задължените лица“, становището на СМТ по</p>

<p>редовността на доставките в търговията на дребно, от което могат да пострадат потребителите с всички негативни последици от това. Направените предложения не са подложени на предварителна оценка на въздействието, която би установила, че те предполагат сериозно допълнително натоварване на задължените лица. Би било необходимо отделянето на значителни човешки и финансови ресурси за обезпечаване на необходимите нови процеси на деклариране.</p> <p>Съгласно проекта на Наредбата, основната промяна е въвеждането на задължително предварително деклариране на превозите на стоки с висок фискален риск, както и техния контрол. Изискванията на чл.127з и чл. 127и, ал. 13 от ДОПК се уреждат с проекта на Наредба. В същата са разписани и изискванията към фискалните контролни пунктове, обхватът и редът за предварително деклариране на данни за превоз на стоки с висок фискален риск, тяхното коригиране или анулиране при неосъществен превоз, редът за потвърждаване получаването/изпращането на стоките и редът за издаване и за предоставяне на уникален номер за превоз на стока с висок фискален риск. По отношение на Проект на Наредба се забелязват няколко отличителни области, които биха повлияли значително в увеличение на административната тежест на търговците на дребно и биха довели до значително затруднения в работата им:</p> <p>1. Предлагаме задължението за предоставяне на уникален номер на превоза (УНП), във връзка чл. 13, ал. 3 от Проекта на Наредбата, да отпадне поради следните причини:</p> <p>Взимайки предвид факта, че получателите предоставят нужната информация за всяка отделна пратка със стоки, чрез онлайн услугите с квалифициран електронен подпис (КЕП) на интернет страницата на НАП – задължението за предоставяне на УНП на водачите на превозни средства от получателите на стоките, се явява излишно, което от своя страна би се определило като допълнително административно затруднение. Веригата за доставки, включва поредица от дейности, свързани с придвижването на готовия продукт от производствената линия до потребителите. Доставката на продукта до потребителя бързо и евтино, оказва пряко влияние върху удовлетвореността на клиентите, за което не трябва да се усложнява с допълнителното горещитирано изискване.</p> <p>Общо установения начин на физическа дистрибуция на стоки при снабдяването се планира и ръководи от изпращача на стоките, т. е. не се</p>	<p>наредбата не се приема поради съображенията, изложени в отговора по т. 2 към "Кремио" ЕАД.</p> <p>По конкретните предложения:</p> <p><u>По т.1</u></p> <p>Задължението за предоставяне на уникален номер на превоза не може да отпадне, защото:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ДОПК предвижда отделни отговорности за различни задължени лица във връзка с декларирането на превоза на СВФР; - подадените декларации от страните по сделката са частни документи и нямат доказателствената сила на официалните документи; - органите по приходите имат право да проверяват коректността на подадени данни, вкл. чрез събиране на сведения от трети лица; - органите по приходите следва да разполагат с достатъчно надежден механизъм за контрол в случаите на търговия със СВФР.
--	---

<p>осъществява от получателя. В повечето случаи се използва международна транспортна компания – възнаграждението за тази услуга е отговорност на доставчика. Изпращачът на стоките организира всички етапи на услугата по доставката до съответния клиент, който като получател е длъжен да предостави УНП на шофьорите на камионите (които осъществяват експедирането).</p> <p>Реципиентите/адресатите нямат връзка с логистичните компании и нямат физическата възможност да осъществят връзка с превозвача. В този ред на мисли обръщаме внимание, че не е създадена действаща процедура за предоставяне и уведомяване на транспортните водачи със съответното УНП. Не съществува изградена система за комуникация, с която УНП да бъде предадено и съхранявано от оператора, отговарящ за транспортирането на стоките. Трябва да се отбележи, че водачите са от различни националности, които говорят различни езици, което е следваща причина за трудностите при комуникацията и определят задължението за предоставяне на уникален номер на превода като изключително трудно достъпно.</p> <p>Да отпадне изцяло административна санкция/глоба в случаите, в които предварително деклариране е извършено, но в момента на физическа проверка УНП липсва в документацията придружаваща стоката. Считаме, че в подобни случаи дружеството е изпълнило задължението по предварително деклариране и липсата на УНП в шофьора не би било основание, същата да се счита за недеklarирана, тъй като НАП ще има достъп до подадените данни и лесно би могло да идентифицира камиона например по номера на превозното средство.</p> <p>2. Информация за оповестяване стойността на доставката, съгласно проекта на Наредба, да има само в определени случаи поради следните причини: Доставната стойност да се оповестява само в случаите на обезпечение. Стойността на получените артикули представлява търговска тайна. При даване на информация (без аргументи за неизпълнение на законовата уредба) за стойността на сделката пред институциите се нарушава принципа на пропорционалност, във връзка чувствителността на информацията. По този начин се компрометират правата на доставката и защитените от правото интереси на субектите от икономическите сделки в пазарната икономика.</p>	<p>Както досега - в случаите на ВОП и ВОД, само въпрос на организация е дали търговските отношения на задължените лица, които оперират със СВФР, ще отговорят на изискванията на фискалния контрол, въведени в ДОПК и конкретизирани в Наредбата.</p> <p>Относно предложеното отпадане на санкционната норма - невъзможно е да стане чрез наредбата поради регламентацията на материята в ДОПК.</p> <p><u>По т.2</u> Основанията за изискването за предварително деклариране на стойността на сделките разяснихме в отговорите по т. 4 и 5.1 към "Кремио" ЕАД. В допълнение, следва да се съобрази задължението на органите по приходите да проверяват коректността на подаваните данни чрез събиране на информация от различни източници, вкл. при проверки на място в обекти/ транспортни средства, а при установено несъответствие да прилагат нормите на чл.121а от ДОПК /предварително обезпечаване при фискален контрол/ и налагат</p>
--	---

	<p>3. Промяна в режима за уведомяване на НАП при констатирани разлики във вида и количеството на получената стока</p> <p>В чл. 8, ал. 5 не е конкретизиран стойностен праг, над който при получаването на стоката се констатира разлика в количеството или вида на стоката, трябва незабавно да се уведоми НАП. Съгласно същата разпоредба получателят на стоката трябва да „спре дейностите по приемане/връщане на СВФР. Дейностите могат да се възобновят не по-рано от 4 часа след уведомяването“, което на практика ще доведе до блокиране на част от работата в складовите бази на получателя по доставката. По целесъобразно е да се въведе разумен стойностен праг за констатирани разлики, над който да се уведомява НАП. При някои артикули, например плод и зеленчук, винаги има разлика в количество доставена стока в сравнение с предварително поръчаното/декларираното. Следователно да се уведомява НАП за всяка разлика от например един килограм е практически неосъществимо. Също така, за да се констатират разлики във вида и количеството на стоката, камиона трябва да бъде разтоварен задължително, което ще противоречи на чл.8, ал.5, т. 2.</p> <p>Нещо повече, спирането на дейностите по прием на стоката за 4 часа при констатиране на разлика (най-често след разтоварване на стоката) крие опасност от погиване на голяма част от СВФР (напр. месо, млечни продукти), които изискват температурен режим на приемане.</p> <p>Във връзка с горното в чл.10, касаещ превоз на СВФР, който започва и завършва на територията на страната изобщо не е предвидена процедура при констатиране на разлики при получаване на стоката.</p> <p>При доставки на стоки до разпределителни центрове/централни складове на търговците, това се случва под определен график, като всички доставки за деня са разпределени по часове и дни, така че последните да се случват последователно, без да има струпвания. Съответно, едно транспортно</p>	<p>санкции /чл.278б от ДОПК/. Прецизирането както на предварително обезпечаване при фискален контрол, така и на санкциите зависи от вида на предварителното деклариране /дали са нарушени нормите на задължителното или на доброволното деклариране/, с аргумент чл.127и, ал. 6, т. 3 от ДОПК, съответно чл.278б, ал. 3-5 от същия кодекс.</p> <p><u>По т.3</u></p> <p>Мотивите за неприемане на предложението да се конкретизира стойностен праг, над който при получаването на стоката се констатира разлика в количеството или вида на стоката, и трябва незабавно да се уведоми НАП, сме изложили в т.9 в отговора си към "Кремио" ЕАД. В допълнение, за ориентир, може да се посочи, че задължените лица следва да извършват корекция на предварително декларираното при/по повод фискален контрол в същите случаи, в които ще впишат различни данни, вкл. ще извършат корекция в посока намаление или увеличение, в редовната си /обичайна/ счетоводна отчетност.</p> <p>Относно визираните случаи на спиране на дейностите по прием на стоката при констатирани разлики по вид и/или количество следва да се има предвид както необходимостта от задължително прилагане на нормата на чл.121а, ал.1, т. 3 от ДОПК, така и досегашната практика по фискален контрол в случаите на констатирани разлики при всички видове фискален контрол – при ВОП, ВОД, движение във вътрешността на страната, преминаване от една страна-членка към друга страна-членка, и други/.</p> <p>По отношение на „верифицирането на получаването от самия доставчик на стока, която се получава в друга държава-членка“, следва да се има предвид, че</p>
--	--	--

<p>средство, чиято стока не може да се приеме или върне за дълъг период от време (4 часа), тъй като е установена разлика в предварително декларираното и полученото, би възпрепятствало много други доставки и транспортни средства. Това на практика би възпрепятствало доставките в половин работен ден в помещението на търговеца, което неминуемо ще се отрази и на наличностите за продажба на дребно на тези срокове към потребителите. Информацията за превозваната стока с висок фискален риск се получава от самия доставчик от другата държава-членка, като получателят на територията на България няма начин за верифицирането ѝ още към момента на предварителното деклариране. Разминавания е възможно да възникнат при самото натоварване от страна на доставчика, които получателят няма да има как да установи. Същевременно информацията за действително получената стока, подлежаща на фискален контрол ще е предоставена на органите по приходите по реда на чл. 8, ал. 5, т. 1, съответно фискален контрол ще може да се осъществи и целта на законодателната уредба би била спазена. Във връзка с горезложеното, при условие, че се изпълнят исканията за банкова гаранция и % толеранс следва процеса по прием да продължи и НАП само да бъдат уведомени за разликата над толеранса, а не да се спират дейностите по приемане/връщане на стока по приемане/връщане на СВФР по реда на чл. 8, ал. 5, т. 2.</p> <p>4. Да бъде въведено предварително обезпечение на данъчни задължения съгласно чл. 28 от проекта на Наредба за стоки предмет на фискален контрол: След парично обезпечение или безусловна и неотменяема банкова гаранция за конкретната стока, доставките/стоките се освобождават. Предлагаме предварително внасяне на обезпечение да бъде въведено с цел безпроблемното движение на стоката до мястото ѝ на получаване. Например, да се предостави еднократно обезпечение с период година напред, вместо по отделно за дадена доставка през годината. Това изискване да влезе в употреба с цел навременно снабдяване на потребителите с необходимите стоки. Формата създава възможност за установяване на по-гъвкави взаимоотношения между конкретните субекти без никакво забавяне на доставките. Когато запор на стоки се случи в празничен ден това усложнява превеждането на сумата за обезпечение и забавя на свой ред по-бързото пристигане на доставката. Всяко забавяне на доставката може да доведе до загуби /брак при бързо развалящи се храни и такива с кратък срок на</p>	<p>чл.127и, ал. 4 от ДОПК урежда уведомяване за <i>изпращането на стоката след излизане от територията на страната</i>. В случаи на служебно потвърждаване /съставен протокол за ВОД на фискален контролен пункт, разположен на излизане от територията на РБ/, задълженото лице не дължи потвърждаване на изпращането.</p> <p>По т.4 Предварителното обезпечение по чл. 28 от проекта на Наредба съответства на уреденото в чл.121а от ДОПК и не може да го разширява. Това не изключва, обаче, прилагането на чл. 13, ал.3, т. 4 от от същия кодекс, съгласно който „при извършване на фискален контрол върху движението на стока с висок фискален риск лицето - получател/купувач на стоката, е длъжно да не се разпорежда със стоката до получаването/разтоварването ѝ, освен в случай на представяне пред органа по приходите на обезпечение в пари или безусловна и неотменяема банкова гаранция със срок на действие, не по-малък от 6 месеца, в размер 30 на сто от пазарната стойност на стоката“.</p>
---	--

<p>трайност/, както и до други нарушения, свързани с други държавни органи, за пример може да се каже, че ако една стока е в определена промоция и пристигането ѝ бъде забавено, това може да доведе до санкция/ии от други държавни органи. В допълнение, при наличие на предварително годишно обезпечение и процент толеранс (виж т.Ш), предлагаме предвидените 4 часа съгласно разпоредбите на чл. 8 ал. 5 от проекта на наредба да отпаднат. Алтернативен вариант е при потвърждаването на стока да могат да се декларират съответните отклонения в подадените първоначално данни без да е необходимо изчакване.</p> <p>5. Потребители с различни права на достъп в електронната услуга за деклариране на стоки с висок фискален риск.</p> <p>Предлагаме въвеждане на техническа възможност за създаване на потребители на електронната услуга с различни права, т.е. потребител който декларира и потвърждава дадена стокова група да няма достъп до декларираните данни от друг потребител отговорен за други категории артикули, изброени в списъка на стоки с висок фискален риск. Предложението по-горе ще доведе до опазването на търговската и фирмена тайна.</p> <p>6. Естествени фири и толеранс при деклариране на теглото при стоки с висок фискален риск</p> <p>Отправляме искане с молба да бъде предвиден толеранс в теглото при деклариране на стоки с висок фискален риск поради наличието на естествени фири. Естествената фира е количествено намаление на теглото и обема на доставяните продукти при транспортирането им, т. е. от изпращането до получаването – стоките губят от своето тегло. Нормите за естествените фири при транспорт се прилагат в случаите при констатирана разлика между предадените и приетите след транспорта количества при условие, че тази разлика не се дължи на кражба или злоупотреба. Предлагаме да се въведе техническа възможност, която не изисква допълнително администриране, вземайки в предвид наличието на естествени фири при транспортираните стоки с висок фискален риск. Наличието на условие за толеранс в теглото при деклариране ще допринесе за по-добра отчетност на транспортираните стоки и ще намали административната тежест на бизнеса.</p> <p>7. Търговска тайна. Конфиденциалност</p>	<p><u>По т.5</u></p> <p>Потребителите на електронната услуга за деклариране на движение на СВФР са с различни права.</p> <p>Под „потребител“ се разбира лице със задължение/ права за предварително деклариране.</p> <p><u>По т.6</u></p> <p>По въпросите за естествените фири виж отговорите по т.9 към "Кремио" ЕАД.</p> <p><u>По т.7</u></p>
--	--

<p>Във връзка с големия обем на конфиденциална информация, който ще бъде предоставян на приходната агенция, сме пряко заинтересовани да получим ясни гаранции, че използването и съхранението на предоставената търговска и фирмена тайна е надеждно. Настояваме Наредбата да определя реда и целите за които предоставената информация ще бъде използвана както и мерките които ще бъдат предприети за опазването на информацията предвид нейната строга конфиденциалност и важност за бизнес развитието на данъкоплатците.</p> <p>8. Подаване на данни посредством структуриран файлов формат С цел намаляване на административната тежест на данъкоплатците при декларирането на стоки с висок фискален риск, предлагаме разпоредбата на чл. 48 ал. 2 от проекта на наредба да влезе в сила на 1 Октомври 2023 г. Алтернативно, в случай че е не бъде прието разпоредбата на чл. 48, ал. 2 от проекта на наредба да влезе в сила на 1 Октомври 2023 г., предлагаме до влизането в сила на тази разпоредба и до утвърждаването на структуриран файлов формат от изпълнителния директор на НАП, необходимата информация при предварителното деклариране да се предоставя в свободен формат, подходящ по преценка на деклариращия, при условие, че този формат също е подписан с КЕП и съдържа цялата информация, предвидена на съответните места в проекта на наредба (чл. 8, ал. 2, чл. 9, ал. 2, чл. 10, ал. 2, чл. 11, ал. 2 и съответните приложения от проекта). На второ място, предлагаме да се въведе възможността при декларирането на необходимата информация за превозваните стоки чрез структурирания файлов формат, това да се прави по оптимизиран начин. Тоест, вместо за всяка стока поотделно да се декларира данни, когато всички превозвани стоки са предназначени за едно и също място, във файлът само веднъж и на конкретно място да се посочи адрес на получаване/разтоварване на стоката; дата и час на получаване/разтоварване на стоката; предназначение; доставка на стоката; режим складиране и всичко останало, което може да бъде релевантно едновременно за повече от една стока.</p> <p>9. Деклариране на часови интервал за получаването на стоката Да се премахне изискването за деклариране на точен час на получаване/разтоварване на стоката. На практика е много трудно, а в много случаи и невъзможно, да се предвиди/определи конкретния час на пристигане</p>	<p>Задължението за опазването на информацията, вкл. за търговската тайна, от органите по приходите са регламентирани в нормативен акт от по-висок ранг - ДОПК.</p> <p><u>По т.8</u> Относно структурирания файлов формат, може да видите отговорът ни по т. 6 към "Кремие" ЕАД. В допълнение отбелязваме, че съгласно чл. 48, ал. 2 от проекта на наредба, „Данните за превоз <i>могат</i> да се подават в структуриран файлов формат, утвърден със заповед от изпълнителния директор на Националната агенция за приходите по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс.“ До приемането на такъв формат се използва разработената електронна услуга.</p> <p><u>По т.9</u> Нормите на законите следва да се прилагат точно, а декларирането на точен час за получаването на стоката, вместо на часови интервал, както и</p>
---	---

<p>на транспортното средство поради чисто обективни причини, например натоварения трафик, повреда на камиона и т.н. Поради почти сигурната промяна в часа на доставката ще се наложи подаване на n-много на брой коригиращи уведомления, което ще увеличи значително административната тежест на задължените лица.</p> <p>В случай, че не бъде прието часа на пристигане да отпадне изцяло, то поне да има приемливо отклонение (примерно 120 мин.), при което да не съществува задължение за корекция на очакван час на доставка. В случаите на по-голямо отклонение в часовия диапазон да се предложи работещ вариант на механизъм за уведомяване на НАП.</p> <p>При групажните пратки, определянето на час на прием на всяка една точка на доставка зависи от организационната работа на всеки от Получателите, което прави задачата невъзможна.</p> <p>Друг проблем е че Доставчикът и/или Получателят в много от случаите ще декларират и ще носят отговорност за действия на трета страна – транспортна фирма и нейните служители.</p> <p>Предлагаме ал. 14 от Наредбата да отпадне или поне частта отнасяща се до подаване на приложение 6 и 7 от водача на транспортното средство, което е практически неприложимо поради следните причини:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Водачите на МПС-та няма да разполагат с техническа възможност за подаване на тези декларации по електронен път, тъй като няма да имат КЕП, компютри и интернет; – Водачите на МПС-та няма да разполагат с цялата необходима информация – пример стойност на превозваната стока, представляваща търговска тайна на дружеството, следователно не могат да изпълнят задължението си по точно и коректно попълване на информацията; – Водачите на МПС-та често са чуждестранни лица, които не владеят български и/или английски, което практически прави невъзможно попълването на подобен тип декларации; <p>Задължението трето лице (водач на МПС) да декларира данни, а Дружеството получател на стоката да потвърждава, без да е наясно с декларираните данни и респективно да понася административни санкции, при несъответствие не е справедливо.</p> <p>Предлагаме да се изместят сроковете за коригиране на предварително декларираната информация за превозваните стоки с висок фискален риск по всички параметри, така както са предвидени в чл. 8, чл. 9, чл. 10, чл. 11 и чл.</p>	<p>свързаните с това разпоредби /например тази за отстраняване на техническите средства за контрол не по-късно от 4 часа от заявления от водача час/ е регламентирано в ДОПК. Наредбата не може да променя смисъла на кодекса.</p> <p>Възможността за точно деклариране, вкл. при посочените от Вас случаи, вкл. при чуждестранни превозвачи/ водачи на транспортни средства, се доказва от досегашната практика, вкл. от успешната такава при доброволно предварително деклариране.</p> <p>Въпрос за предварително договаряне с търговските партньори е, на фирмена организация.</p> <p>Допълнителен аргумент е успешното прилагане на сходно предварително деклариране в Румъния, Унгария и отчасти - Полша.</p>
--	--

<p>12, като за превозите от държави-членки до България срокът да е до 3 работни дни след пристигането на стоката на мястото за доставка на територията на България, а за вътрешнодържавните превози – в срок до 3 работни дни от пристигане на превоза на местоназначението.</p> <p>В чл. 15, ал. 1 от Проекта на наредба е предвидено, че лицето, което предварително декларира превоз на СВФР може да коригира така подадената информация до изтичането на срока за изпълнение на задължението за деклариране.</p> <p>По отношение на превозите от държава-членка на ЕС до България (по чл. 8 от Проекта на наредба), това на практика прави невъзможно извършването на корекцията. Както сме изложили в т. III по-горе, деклариращият е на територията на България, докато изпращачът на стоката се намира на територията на друга държава-членка. Съответно, както не може да се верифицира истинността на подадената информация за стоката, която ще бъде превозена, така и няма да може задълженото лице да установи, че корекция е на практика необходима. Поради това, предлагаме срокът за корекции да бъде изместен, като бъде предоставена възможност такива да се правят в срок до 3 работни дни след пристигането на транспортното средство, превозващо СВФР, на мястото на доставка.</p> <p>По отношение на превозите, които започват от и завършват на територията на България, предварителното деклариране се прави до натоварване на стоката, съответно срокът за коригиране на информацията е същият. При положение, че превозът се прави изцяло в рамките на държавата, то целта на законодателството ще бъде спазена и дори в по-късен момент да се въведе необходимата информация с точност. Поради това, предлагаме срокът за корекции на вътрешнодържавните превози на СВФР да бъде изместен, като крайната възможност да бъде също в срок до 3 работни дни след пристигане на товара до местоназначението му.</p> <p>10. Предлагаме превозите на СВФР да се считат за правомерни при неизвършено предварително деклариране, когато е налице невъзможност да се използва електронният регистър „Фискален контрол“, съответно при липса на заповед на изпълнителния директор на НАП, в случаите на изключителни обстоятелства по реда на чл. 18 от Проекта на наредба.</p> <p>Чл. 18 от проекта на наредба предвижда, че при невъзможност да се използва електронния регистър за предварително деклариране, това ще следва да се</p>		<p><u>По т.10</u></p> <p>Преди да се определи редът по чл. 18 от проекта на наредба, превозите на СВФР ще се считат за правомерни и при неизвършено предварително деклариране, когато е налице невъзможност да се използва електронната услуга „Фискален контрол“, и без съответна изрична регламентация.</p>
--	--	--

<p>прави по заместващ начин, одобрен чрез заповед на изпълнителния директор на НАП. Самото определяне на този заместващ начин, изготвянето на заповедта и разпространяването ѝ до заинтересованите лица обаче, би коствало не малко време. Същевременно, всички търговци правят поръчки и доставят стоки на ежедневна база. Още повече, че списъкът със СВФР включва бързоразвалящи се и бързооборотни стоки. Поради това, при невъзможност да се осъществи предварителното деклариране по горните причини, то предлагаме все пак превозът да бъде извършен и той да не се счита, че нарушава правилата за фискален контрол.</p> <p>Алтернативно, предлагаме да се предвиди възможността при липса на заповед по чл. 18 от Проекта на наредба, декларирането да може да бъде направено в свободна форма чрез изпращане на електронно съобщение на електронна поща на органите по приходите, или въвеждане на функция в електронния регистър за последващо деклариране на извършен превоз, когато същият заработи и което да се счита за такова в съответствие с ДОПК и наредбата.</p> <p>11. Предлагаме срокът за потвърждаване на получаването на стоки с висок фискален риск да бъде удължен съобразно действително необходимия срок за приемане на доставки на стоки, като потвърждаване да може да се прави в срок до 3 работни дни от пристигане на транспортното средство при получателя на превоза. Навсякъде в проекта на наредба се предвижда задължение за потвърждаване на получаването на стоки, когато такива се доставят в България от държави-членки на ЕС (чл. 8, ал. 4), от трети страни (чл. 11, ал. 4) или от други лица на територията на България (чл. 10, ал. 4). Срокът за това потвърждение е изключително кратък, а именно в рамките на деня, следващ деня на пристигането на доставката на мястото на получаването ѝ. Същевременно, в много случаи самите транспортни средства разтоварват доставяните стоки на съответното място при получателя, но последният действително разпределя и приема стоките (т.е. те се въвеждат в системата на получателя) по-късно (т.нар. „отложен прием“). Това е така, защото става въпрос за големи количества стоки, не всички от които СВФР. Едва при въпросното разпределяне и приемане могат да се установят евентуални разлики между предварително декларираното и действително полученото. Тоест, едва тогава може получателят да установи какви действия да предприеме – да приеме стоката или да спре приема. Съобразно сегашната</p>		<p><u>По т.11</u> Срокът за потвърждаване на получаването на СВФР не може да бъде удължен в наредбата, поради регламентацията му в ДОПК – нормативен акт от по-висок ранг.</p>
--	--	---

<p>редакция на проекта на наредбата, ако е налице отложен прием, към момента на този прием вече ще е изтекъл срокът за потвърждаване на получаването, съответно за спиране на приема (ако е налице случая на чл. 8, ал. 5 от проекта на наредбата). Поради това, предлагаме така предвиденият срок за потвърждаване получаването на СВФР да бъде изместен, като се предвиди потвърждаването да се прави не по-късно от 3 работни дни, считано от пристигането на транспортното средство при получателя.</p> <p>12. В Наредбата да бъде ясно описано, кое би трябвало да е водещо при подаване на декларациите за предварително деклариране – превозното средство или доставчика? От проекта на Наредбата не става ясно колко декларации респективно УНП номера трябва да се декларират в случаите, в които с едно МПС се доставят множество стоки от различни доставчици. За всеки отделен доставчик ли трябва да се издаде УНП или един УНП съответстващ на превозното средство.</p> <p>13. Изискванията на чл.10 за деклариране от страна на Доставчика на всички превози на СВФР автоматично изважда от пазара голяма част от малките земеделски производители, с които търговските вериги работят. Някои от производителите на плодове и зеленчуци извършват доставката в деня, в който берат стоката и нито имат времето, нито възможността за деклариране. Някои от тези производители не ползват дори електронна поща и изискването за ползване на КЕП ще е непосилно за тях. По този начин както държавната политика в тяхна подкрепа, така и нашите усилия да работим с малки производители ще се обезсмислят.</p> <p>14. Чл.13. не урежда ясно случаите на групжни доставки и Получателят трудно може да се ориентира дали дадена доставка на СВФР трябва да се декларира и да има УНП и съответно да се потвърди или не, това зависи от това как е натоварено транспортното средство и какви количества за други обекти има в нея. При злоупотреба от страна на Доставчика, Получателят може да стане неволен съучастник.</p>	<p><u>По т.12</u> Въпросът за това кое е водещото при подаване на декларациите за предварително деклариране – превозното средство или доставчика, е уреден в ДОПК, чрез регламентиране на задълженията на лицата. В тази връзка, уникалните номера на превозите се издават на задължено лице - получател или доставчик, и не за транспортното средство (при превоз на СВФР към няколко получатели/от няколко доставчици).</p> <p><u>По т.13</u> Конкретните доводи са необосновани, защото ДОПК и наредбата уреждат задължения за предварително деклариране на движение на СВФР само за големи сделки. Големите сделки, независимо от извършването на фискален контрол, изискват предварителна организация.</p> <p><u>По т.14</u> Декларира се всяка доставка на СВФР в случаите, в които отговаря на предвидените в ДОПК и Наредбата критерии/ показатели за предварително деклариране. Декларира се както доставянето, така и получаването на същата СВФР /в същото</p>
--	--

	<p>15. Разписаната в чл. 32, ал. 2 разпоредба следва да отпадне, поради обстоятелството, че при погасяване на задълженията плащането може да се отрази във фискалния орган със закъснение, което би довело до блокиране на стоката и съответните вреди.</p> <p>16. Задължението за посочване на „предназначение на стоката“ е не само ненужна, но в случаите, когато се подава от изпращача е и невъзможна за подаване.</p>	<p>количество, или не/, от посочените в ДОПК задължени лица – получатели/ доставчици. Изискванията за предварително деклариране са уредени в ДОПК.</p> <p>При фискалния контрол, в ДОПК или в Наредбата, не се предвиждат неблагоприятни последици за лица, които не са нарушили отнасящите се до тях изисквания във връзка с извършеното регламентирано задължително или доброволно предварително деклариране.</p> <p><u>По т.15</u></p> <p>При погасяване на задълженията плащането се отразява обикновено своевременно, но няма пречка при неотразено плащане задължените лица да предоставят доказателства за извършеното плащане пред органите по приходите. Доказателствата ще бъдат съобразени.</p> <p><u>По т.16</u></p> <p>В Приложение №1 към чл.9, ал. 1, т.5 от Наредбата е уточнен начинът на деклариране на предназначението. Като „Предназначение на превозваната стока с висок фискален риск“ са посочени: доставка на стоката; рекламация на стоката (посочва се № на протокола за осъществен фискален контрол при вътреобщностното придобиване на стоката); дарение на стоката; обработка на стоката; режим складиране на стоката до поискване; преминаване с претоварни операции (посочва се УНП при влизане на транспортното средство); друго.</p> <p>Изискването за това деклариране е свързано с констатации относно дължимостта на ДДС.</p>
--	---	--

<p>17. Изискванията на чл.11 за деклариране на превоз на СВФР, които започват на територията на трета страна и завършват на територията на страната след приключване на митническия режим т.е. веднага след като веднъж е предоставена цялата информация за тях трябва отново да се подаде. Това е необяснима и излишна свръхрегулация.</p> <p>18. В хипотеза, в която в едно МПС се превозват акцизни и стоки подлежащи на висок фискален риск, често камионът престоива около 24 часа в митнически склад, преди да бъде получена и разтоварена стоката в склад на получателя. Моля да се дадат ясни указания, какво трябва да се отразява като място, ден и дата на деклариране. Движението на стоки от външен Митнически склад до склад на получателя следва ли да се декларира като вътрешно движение на стока в рамките на Република България и как би трябвало да се отрази подобен престой в декларацията за предварително деклариране на стоки доставени от ЕС.</p> <p>19. Считаме, че би трябвало да бъде предоставена възможност за корекция зна вече подадени данни при предварително деклариране без това да обхваща само и единствено датата, часа и мястото на получаване/разтоварване на стоката и/или смяна на транспортното средство, включително при претоварване. Необходимо е да съществува и възможност декларациите за потвърждение да бъдат анулирани и/или коригирани. Всичко това би било необходимо с цел всяко предприятие да може коректно да подаде информация и да отстрани евентуални грешки при първоначално деклариране или последващо потвърждаване на данни.</p> <p>20. Предлагаме да се въведе долна граница на количеството стоки, под която лицата да нямат задължение предварително да декларират превоза, а това да бъде с доброволен характер. Новите задължения, свързани с фискален контрол, целят да постигнат максимална отчетност и прозрачност при движението на стоки, които представляват риск за фиска на Републиката. Същевременно обаче обемите стоки от този вид, които се превозват от търговците, са твърде различни, съответно и рискът е различен, докато инвестицията и административната тежест, която ще следва да се понесе за изпълнение на новите задължения, би</p>	<p><u>По т.17</u> Изискванията на чл.11 от Наредбата за деклариране на превоз на СВФР са съответни на предвиденото в чл.127и, ал. 4 от ДОПК задължение за деклариране на превоз.</p> <p><u>По т.18</u> Съгласно регламентацията в чл.127и, ал. 4 от ДОПК, това предварително деклариране се дължи <i>след приключване на митническия режим и вдигане на стоката и преди продължаване на превоза на територията на страната</i>. Т.е подават се данни за дата, място и час, от които СВФР ще продължи движението си извън мястото, където е приключен митническия режим /и от което е вдигната/ на територията на страната.</p> <p><u>По т.19</u> Предоставената в наредбата възможност за корекция на вече подадени /предварително декларирани/ данни не може да се измени в полза на задължените лица, защото рамките са определени от нормативен ранг от по-висока степен - ДОПК.</p> <p><u>По т.20</u> Изключенията /“долната граница“/ от задължението за предварително деклариране са изброени изчерпателно в чл. 127и, ал.6 от ДОПК. Възможността за доброволно деклариране е уредена в чл.127и, ал.14 от същия кодекс.</p>
---	---

<p>била непропорционална на търговията с този вид стоки. Това би довело до порядко снабдяване с този вид продукти, което неминуемо ще се отрази неблагоприятно на потребителите. Поради това, предлагаме чрез подзаконвия нормативен акт да се въведе възможност за търговците, които доставят и съответно превозват малки количества от СВФР, да извършват предварителното деклариране и съответно потвърждаване на доброволен принцип. Конкретното ни предложение е в случаите, когато превозваните СВФР с едно транспортно средство са в количество по-малко от 1000 броя от конкретния вид стока, попадащ в списъка по чл. 4 от Проекта на наредбата, получателят да ги декларира по своя преценка.</p> <p>Алтернативно, предлагаме да се предвиди възможност за последващо деклариране на данните за превозените стоки, когато те са превозвани в по-малки количества, като се предвиди конкретно количество/конкретна минимална стойност, след достигането на което/която (чрез различни и последващи превози) да има възможност наведнъж да се въведат данни в електронната система.“</p> <p>Въвежданата с наредбата допълнителна административна тежест с деклариране преди транспортиране и потвърждаване след получаване на СВФР ще доведе до повишаване на разходите, както на доставчиците, така и на получателите с назначаване на допълнителни служители, оскъпяване на логистика, увеличаване на опасността от погиване на стоките и бракове и др. Това може да се отрази на цените на хранителните продукти и от там на нивата на инфлация.</p> <p>Предвид гореизложеното, апелираме за предприемане на действия по оттегляне на проекта на наредбата и провеждане на обсъждане с всички участници във веригата на доставки за формулиране на работещи текстове на наредба, които без свръхрегулации и излишна административна тежест да защитят интересите на фиска, легалния бизнес и потребителите.</p> <p>На разположение сме за допълнително съдействие при предприемане на съответните действия по прилагане на законодателството.</p> <p>По отношение на § 16 от обнародвания в ДВ, бр. 66 от 01.08.2023 г. Закон за държавния бюджет на Република България за 2023 г., с който бяха приети изменения и допълнения в Данъчно-осигурителен процесуален кодекс (ДОПК), в това число на 25.08.2023 г., в портала за обществени консултации беше публикуван Проект на Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на</p>		
--	--	--

<p>територията на Република България (Наредбата), бихме искали да ви обърнем внимание, че в настоящия си вид Наредбата е неприложима в много отношения. Съответно приемането ѝ в този вид с действие от 1 октомври не само няма да доведе до търсените от държавата ефекти, но застрашава редовността на доставките в търговията на дребно, от което могат да пострадат потребителите с всички негативни последици от това. Направените предложения не са подложени на предварителна оценка на въздействието, която би установила, че те предполагат сериозно допълнително натоварване на задължените лица. Би било необходимо отделянето на значителни човешки и финансови ресурси за обезпечаване на необходимите нови процеси на деклариране.</p> <p>Съгласно проекта на Наредбата, основната промяна е въвеждането на задължително предварително деклариране на превозите на стоки с висок фискален риск, както и техния контрол. Изискванията на чл.127з и чл. 127и, ал. 13 от ДОПК се уреждат с проекта на Наредба. В същата са разписани и изискванията към фискалните контролни пунктове, обхватът и редът за предварително деклариране на данни за превоз на стоки с висок фискален риск, тяхното коригиране или анулиране при неосъществен превоз, редът за потвърждаване получаването/изпращането на стоките и редът за издаване и за предоставяне на уникален номер за превоз на стока с висок фискален риск. По отношение на Проект на Наредба се забелязват няколко отличителни области, които биха повлияли значително в увеличение на административната тежест на търговците на дребно и биха довели до значително затруднения в работата им:</p> <p>21. Предлагаме задължението за предоставяне на уникален номер на превоза (УНП), във връзка чл. 13, ал. 3 от Проекта на Наредбата, да отпадне поради следните причини:</p> <p>Взимайки предвид факта, че получателите предоставят нужната информация за всяка отделна пратка със стоки, чрез онлайн услугите с квалифициран електронен подпис (КЕП) на интернет страницата на НАП – задължението за предоставяне на УНП на водачите на превозни средства от получателите на стоките, се явява излишно, което от своя страна би се определило като допълнително административно затруднение. Веригата за доставки, включва поредица от дейности, свързани с придвижването на готовия продукт от производствената линия до потребителите. Доставката на продукта до</p>		<p><u>По т.21</u></p> <p>Задължението за предоставяне на уникален номер на превоза, във връзка с чл. 13, ал. 3 от проекта на Наредбата, не може да отпадне поради придвижването на същите задължения в чл.127и, ал. 9 от ДОПК, съгласно който „Лицата по ал. 1 - 5 съобщават уникалния номер за превоза на водача на транспортното средство/лицето, придружаващо стоката/превозвача или лицето, организиращо превоза. Когато лицето е различно от лицата по ал. 1 - 5, то съобщава уникалния номер за превоза на</p>
---	--	---

<p>потребителя бързо и евтино, оказва пряко влияние върху удовлетвореността на клиентите, за което не трябва да се усложнява с допълнителното горещитирано изискване.</p> <p>Общо установения начин на физическа дистрибуция на стоки при снабдяването се планира и ръководи от изпращача на стоките, т. е. не се осъществява от получателя. В повечето случаи се използва международна транспортна компания – възнаграждението за тази услуга е отговорност на доставчика. Изпращачът на стоките организира всички етапи на услугата по доставката до съответния клиент, който като получател е длъжен да предостави УНП на шофьорите на камионите (които осъществяват експедирането).</p> <p>Реципиентите/адресатите нямат връзка с логистичните компании и нямат физическата възможност да осъществят връзка с превозвача. В този ред на мисли обръщаме внимание, че не е създадена действаща процедура за предоставяне и уведомяване на транспортните водачи със съответното УНП. Не съществува изградена система за комуникация, с която УНП да бъде предадено и съхранявано от оператора, отговарящ за транспортирането на стоките. Трябва да се отбележи, че водачите са от различни националности, които говорят различни езици, което е следваща причина за трудностите при комуникацията и определят задължението за предоставяне на уникален номер на превоза като изключително трудно достъпно.</p> <p>Да отпадне изцяло административна санкция/глоба в случаите, в които предварително деклариране е извършено, но в момента на физическа проверка УНП липсва в документацията придружаваща стоката. Считаме, че в подобни случаи дружеството е изпълнило задължението по предварително деклариране и липсата на УНП в шофьора не би било основание, същата да се счита за недеklarирана, тъй като НАП ще има достъп до подадените данни и лесно би могло да идентифицира камиона например по номера на превозното средство.</p> <p>22. Информация за оповестяване стойността на доставката, съгласно проекта на Наредба, да има само в определени случаи поради следните причини: Доставната стойност да се оповестява само в случаите на обезпечение. Стойността на получените артикули представлява търговска тайна. При даване на информация (без аргументи за изпълнение на законовата уредба) за стойността на сделката пред институциите се нарушава принципа на</p>	<p>превозвача или на лицето, организиращо превоза, и те го предоставят на водача на транспортното средство.“</p> <p><u>По т.22</u> Относно предвиденото в наредбата събиране на информация за стойността на доставката, следва да се съобрази посоченото от нас в т.2 /стр. 12 и 13/ в отговора ни по становището Ви.</p>
--	---

пропорционалност, във връзка чувствителността на информацията. По този начин се компрометират правата на доставката и защитените от правото интереси на субектите от икономическите сделки в пазарната икономика.

23. Промяна в режима за уведомяване на НАП при констатирани разлики във вида и количеството на получената стока

В чл. 8, ал. 5 не е конкретизиран стойностен праг, над който при получаването на стоката се констатира разлика в количеството или вида на стоката, трябва незабавно да се уведоми НАП. Съгласно същата разпоредба получателят на стоката трябва да „спре дейностите по приемане/връщане на СВФР. Дейностите могат да се възобновят не по-рано от 4 часа след уведомяването“, което на практика ще доведе до блокиране на част от работата в складовите бази на получателя по доставката. По целесъобразно е да се въведе разумен стойностен праг за констатирани разлики, над който да се уведомява НАП. При някои артикули, например плод и зеленчук, винаги има разлика в количество доставена стока в сравнение с предварително поръчаното/декларираното. Следователно да се уведомява НАП за всяка разлика от например един килограм е практически неосъществимо. Също така, за да се констатират разлики във вида и количеството на стоката, камиона трябва да бъде разтоварен задължително, което ще противоречи на чл.8, ал.5, т. 2.

Нещо повече, спирането на дейностите по прием на стоката за 4 часа при констатиране на разлика (най-често след разтоварване на стоката) крие опасност от погиване на голяма част от СВФР (напр. месо, млечни продукти), които изискват температурен режим на приемане.

Във връзка с горното в чл.10, касаещ превоз на СВФР, който започва и завършва на територията на страната изобщо не е предвидена процедура при констатиране на разлики при получаване на стоката.

При доставки на стоки до разпределителни центрове/централни складове на търговците, това се случва под определен график, като всички доставки за деня са разпределени по часове и дни, така че последните да се случват последователно, без да има струпвания. Съответно, едно транспортно средство, чиято стока не може да се приеме или върне за дълъг период от време (4 часа), тъй като е установена разлика в предварително декларираното и полученото, би възпрепятствало много други доставки и транспортни средства. Това на практика би възпрепятствало доставките в половин работен

По т.23

Относно уведомяването на НАП при констатирани разлики във вида и количеството на получената стока, моля да съобразите посоченото от нас в т.3 /стр. 13/ в отговора ни по становището Ви.

<p>ден в помещението на търговеца, което неминуемо ще се отрази и на наличностите за продажба на дребно на тези срокове към потребителите. Информацията за превозваната стока с висок фискален риск се получава от самия доставчик от другата държава-членка, като получателят на територията на България няма начин за верифицирането ѝ още към момента на предварителното деклариране. Разминавания е възможно да възникнат при самото натоварване от страна на доставчика, които получателят няма да има как да установи. Същевременно информацията за действително получената стока, подлежаща на фискален контрол ще е предоставена на органите по приходите по реда на чл. 8, ал. 5, т. 1, съответно фискален контрол ще може да се осъществи и целта на законодателната уредба би била спазена. Във връзка с горезложеното, при условие, че се изпълнят исканията за банкова гаранция и % толеранс следва процеса по прием да продължи и НАП само да бъдат уведомени за разликата над толеранса, а не да се спират дейностите по приемане/връщане на стока по приемане/връщане на СВФР по реда на чл. 8, ал. 5, т. 2.</p> <p>24. Да бъде въведено предварително обезпечение на данъчни задължения съгласно чл. 28 от проекта на Наредба за стоки предмет на фискален контрол: След парично обезпечение или безусловна и неотменяема банкова гаранция за конкретната стока, доставките/стоките се освобождават. Предлагаме предварително внасяне на обезпечение да бъде въведено с цел безпроблемното движение на стоката до мястото ѝ на получаване. Например, да се предостави еднократно обезпечение с период година напред, вместо по отделно за дадена доставка през годината. Това изискване да влезе в употреба с цел навременно снабдяване на потребителите с необходимите стоки. Формата създава възможност за установяване на по-гъвкави взаимоотношения между конкретните субекти без никакво забавяне на доставките. Когато запор на стоки се случи в празничен ден това усложнява превеждането на сумата за обезпечение и забавя на свой ред по-бързото пристигане на доставката. Всяко забавяне на доставката може да доведе до загуби /брак при бързо развалящи се храни и такива с кратък срок на трайност/, както и до други нарушения, свързани с други държавни органи, за пример може да се каже, че ако една стока е в определена промоция и пристигането ѝ бъде забавено, това може да доведе до санкция/ии от други държавни органи. В допълнение, при наличие на предварително годишно</p>		<p><u>По т.24</u> По предложеното в т. 24 моля да съобразите посоченото от нас в т.4 в отговора ни по становището Ви.</p>
--	--	--

<p>обезпечение и процент толеранс (виж т.ІІІ), предлагаме предвидените 4 часа съгласно разпоредбите на чл. 8 ал. 5 от проекта на наредба да отпаднат. Алтернативен вариант е при потвърждаването на стока да могат да се декларират съответните отклонения в подадените първоначално данни без да е необходимо изчакване.</p> <p>25. Потребители с различни права на достъп в електронната услуга за деклариране на стоки с висок фискален риск. Предлагаме въвеждане на техническа възможност за създаване на потребители на електронната услуга с различни права, т.е. потребител който декларира и потвърждава дадена стокова група да няма достъп до декларираните данни от друг потребител отговорен за други категории артикули, изброени в списъка на стоки с висок фискален риск. Предложението по-горе ще доведе до опазването на търговската и фирмена тайна.</p> <p>26. Естествени фирми и толеранс при деклариране на теглото при стоки с висок фискален риск Отправляме искане с молба да бъде предвиден толеранс в теглото при деклариране на стоки с висок фискален риск поради наличието на естествени фирми. Естествената фирма е количествено намаление на теглото и обема на доставяните продукти при транспортирането им, т. е. от изпращането до получаването – стоките губят от своето тегло. Нормите за естествените фирми при транспорт се прилагат в случаите при констатирана разлика между предадените и приетите след транспорта количества при условие, че тази разлика не се дължи на кражба или злоупотреба. Предлагаме да се въведе техническа възможност, която не изисква допълнително администриране, вземайки в предвид наличието на естествени фирми при транспортираните стоки с висок фискален риск. Наличието на условие за толеранс в теглото при деклариране ще допринесе за по-добра отчетност на транспортираните стоки и ще намали административната тежест на бизнеса.</p> <p>27. Търговска тайна. Конфиденциалност Във връзка с големия обем на конфиденциална информация, който ще бъде предоставян на приходната агенция, сме пряко заинтересовани да получим ясни гаранции, че използването и съхранението на предоставената търговска и фирмена тайна е надеждно. Настояваме Наредбата да определя реда и</p>		<p>По т.25 до 42 – предложенията се повтарят с тези по предходните точки където са изложени от наша страна и съответните аргументи</p>
--	--	---

	<p>целите за които предоставената информация ще бъде използвана както и мерките които ще бъдат предприети за опазването на информацията предвид нейната строга конфиденциалност и важност за бизнес развитието на данькоплатците.</p> <p>28. Подаване на данни посредством структуриран файлов формат С цел намаляване на административната тежест на данькоплатците при декларирането на стоки с висок фискален риск, предлагаме разпоредбата на чл. 48 ал. 2 от проекта на наредба да влезе в сила на 1 Октомври 2023 г. Алтернативно, в случай че е не бъде прието разпоредбата на чл. 48, ал. 2 от проекта на наредба да влезе в сила на 1 Октомври 2023 г., предлагаме до влизането в сила на тази разпоредба и до утвърждаването на структуриран файлов формат от изпълнителния директор на НАП, необходимата информация при предварителното деклариране да се предоставя в свободен формат, подходящ по преценка на деклариращия, при условие, че този формат също е подписан с КЕП и съдържа цялата информация, предвидена на съответните места в проекта на наредба (чл. 8, ал. 2, чл. 9, ал. 2, чл. 10, ал. 2, чл. 11, ал. 2 и съответните приложения от проекта). На второ място, предлагаме да се въведе възможността при декларирането на необходимата информация за превозваните стоки чрез структурирания файлов формат, това да се прави по оптимизиран начин. Тоест, вместо за всяка стока поотделно да се декларира данни, когато всички превозвани стоки са предназначени за едно и също място, във файлът само веднъж и на конкретно място да се посочи адрес на получаване/разтоварване на стоката; дата и час на получаване/разтоварване на стоката; предназначение; доставка на стоката; режим складиране и всичко останало, което може да бъде релевантно едновременно за повече от една стока.</p> <p>29. Деклариране на часови интервал за получаването на стоката Да се премахне изискването за деклариране на точен час на получаване/разтоварване на стоката. На практика е много трудно, а в много случаи и невъзможно, да се предвиди/определи конкретния час на пристигане на транспортното средство поради чисто обективни причини, например натоварения трафик, повреда на камиона и т.н. Поради почти сигурната промяна в часа на доставката ще се наложи подаване на n-много на брой</p>		
--	---	--	--

<p>коригиращи уведомления, което ще увеличи значително административната тежест на задължените лица.</p> <p>В случай, че не бъде прието часа на пристигане да отпадне изцяло, то поне да има приемливо отклонение (примерно 120 мин.), при което да не съществува задължение за корекция на очакван час на доставка. В случаите на по-голямо отклонение в часовия диапазон да се предложи работещ вариант на механизъм за уведомяване на НАП.</p> <p>При групажните пратки, определянето на час на прием на всяка една точка на доставка зависи от организцията на работа на всеки от Получателите, което прави задачата невъможна.</p> <p>Друг проблем е че Доставчикът и/или Получателят в много от случаите ще декларират и ще носят отговорност за действия на трета страна – транспортна фирма и нейните служители.</p> <p>30. Предлагаме ал. 14 от Наредбата да отпадне или поне частта отнасяща се до подаване на приложение 6 и 7 от водача на транспортното средство, което е практически неприложимо поради следните причини:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Водачите на МПС-та няма да разполагат с техническа възможност за подаване на тези декларации по електронен път, тъй като няма да имат КЕП, компютри и интернет; – Водачите на МПС-та няма да разполагат с цялата необходима информация – пример стойност на превозваната стока, представляваща търговска тайна на дружеството, следователно не могат да изпълнят задължението си по точно и коректно попълване на информацията; – Водачите на МПС-та често са чуждестранни лица, които не владеят български и/или английски, което практически прави невъможно попълването на подобен тип декларации; <p>Задължението трето лице (водач на МПС) да декларира данни, а Дружеството получател на стоката да потвърждава, без да е наясно с декларираните данни и респективно да понесе административни санкции, при несъответствие не е справедливо.</p> <p>31. Предлагаме да се изместят сроковете за коригиране на предварително декларираната информация за превозваните стоки с висок фискален риск по всички параметри, така както са предвидени в чл. 8, чл. 9, чл. 10, чл. 11 и чл. 12, като за превозите от държави-членки до България срокът да е до 3 работни</p>		
--	--	--

<p>дни след пристигането на стоката на мястото за доставка на територията на България, а за вътрешнодържавните превози – в срок до 3 работни дни от пристигане на превоза на местоназначението.</p> <p>В чл. 15, ал. 1 от Проекта на наредба е предвидено, че лицето, което предварително декларира превоз на СВФР може да коригира така подадената информация до изтичането на срока за изпълнение на задължението за деклариране.</p> <p>По отношение на превозите от държава-членка на ЕС до България (по чл. 8 от Проекта на наредба), това на практика прави невъзможно извършването на корекцията. Както сме изложили в т. III по-горе, деклариращият е на територията на България, докато изпращачът на стоката се намира на територията на друга държава-членка. Съответно, както не може да се верифицира истинността на подадената информация за стоката, която ще бъде превозена, така и няма да може задълженото лице да установи, че корекция е на практика необходима. Поради това, предлагаме срокът за корекции да бъде изместен, като бъде предоставена възможност такива да се правят в срок до 3 работни дни след пристигането на транспортното средство, превозващо СВФР, на мястото на доставка.</p> <p>По отношение на превозите, които започват от и завършват на територията на България, предварителното деклариране се прави до натоварване на стоката, съответно срокът за коригиране на информацията е същият. При положение, че превозът се прави изцяло в рамките на държавата, то целта на законодателството ще бъде спазена и дори в по-късен момент да се въведе необходимата информация с точност. Поради това, предлагаме срокът за корекции на вътрешнодържавните превози на СВФР да бъде изместен, като крайната възможност да бъде също в срок до 3 работни дни след пристигане на товара до местоназначението му.</p> <p>32. Предлагаме превозите на СВФР да се считат за правомерни при неизвършено предварително деклариране, когато е налице невъзможност да се използва електронният регистър „Фискален контрол“, съответно при липса на заповед на изпълнителния директор на НАП, в случаите на изключителни обстоятелства по реда на чл. 18 от Проекта на наредба.</p> <p>Чл. 18 от проекта на наредба предвижда, че при невъзможност да се използва електронния регистър за предварително деклариране, това ще следва да се прави по заместващ начин, одобрен чрез заповед на изпълнителния директор</p>		
--	--	--

на НАП. Самото определяне на този заместващ начин, изготвянето на заповедта и разпространяването ѝ до заинтересованите лица обаче, би коствало не малко време. Същевременно, всички търговци правят поръчки и доставят стоки на ежедневна база. Още повече, че списъкът със СВФР включва бързоразвалящи се и бързооборотни стоки. Поради това, при невъзможност да се осъществи предварителното деклариране по горните причини, то предлагаме все пак превозът да бъде извършен и той да не се счита, че нарушава правилата за фискален контрол.

Алтернативно, предлагаме да се предвиди възможността при липса на заповед по чл. 18 от Проекта на наредба, декларирането да може да бъде направено в свободна форма чрез изпращане на електронно съобщение на електронна поща на органите по приходите, или въвеждане на функция в електронния регистър за последващо деклариране на извършен превоз, когато същият заработи и което да се счита за такова в съответствие с ДОПК и наредбата.

33. Предлагаме срокът за потвърждаване на получаването на стоки с висок фискален риск да бъде удължен съобразно действително необходимия срок за приемане на доставки на стоки, като потвърждаване да може да се прави в срок до 3 работни дни от пристигане на транспортното средство при получателя на превоза. Навсякъде в проекта на наредба се предвижда задължение за потвърждаване на получаването на стоки, когато такива се доставят в България от държави-членки на ЕС (чл. 8, ал. 4), от трети страни (чл. 11, ал. 4) или от други лица на територията на България (чл. 10, ал. 4). Срокът за това потвърждение е изключително кратък, а именно в рамките на деня, следващ деня на пристигането на доставката на мястото на получаването ѝ. Същевременно, в много случаи самите транспортни средства разтоварват доставяните стоки на съответното място при получателя, но последният действително разпределя и приема стоките (т.е. те се въвеждат в системата на получателя) по-късно (т.нар. „отложен прием“). Това е така, защото става въпрос за големи количества стоки, не всички от които СВФР. Едва при въпросното разпределяне и приемане могат да се установят евентуални разлики между предварително декларираното и действително полученото. Тоест, едва тогава може получателят да установи какви действия да предприеме – да приеме стоката или да спре приема. Съобразно сегашната редакция на проекта на наредбата, ако е налице отложен прием, към момента

<p>на този прием вече ще е изтекъл срокът за потвърждаване на получаването, съответно за спиране на приема (ако е налице случая на чл. 8, ал. 5 от проекта на наредбата). Поради това, предлагаме така предвиденият срок за потвърждаване получаването на СВФР да бъде изместен, като се предвиди потвърждаването да се прави не по-късно от 3 работни дни, считано от пристигането на транспортното средство при получателя.</p> <p>34. В Наредбата да бъде ясно описано, кое би трябвало да е водещо при подаване на декларациите за предварително деклариране – превозното средство или доставчика? От проекта на Наредбата не става ясно колко декларации респективно УНП номера трябва да се декларират в случаите, в които с едно МПС се доставят множество стоки от различни доставчици. За всеки отделен доставчик ли трябва да се издаде УНП или един УНП съответстващ на превозното средство.</p> <p>35. Изискванията на чл.10 за деклариране от страна на Доставчика на всички превози на СВФР автоматично изважда от пазара голяма част от малките земеделски производители, с които търговските вериги работят. Някои от производителите на плодове и зеленчуци извършват доставката в деня, в който берат стоката и нито имат времето, нито възможността за деклариране. Някои от тези производители не ползват дори електронна поща и изискването за ползване на КЕП ще е непосилно за тях. По този начин както държавната политика в тяхна подкрепа, така и нашите усилия да работим с малки производители ще се обезсмислят.</p> <p>36. Чл.13. не урежда ясно случаите на групажни доставки и Получателят трудно може да се ориентира дали дадена доставка на СВФР трябва да се декларира и да има УНП и съответно да се потвърди или не, това зависи от това как е натоварено транспортното средство и какви количества за други обекти има в нея. При злоупотреба от страна на Доставчика, Получателят може да стане неволен съучастник.</p> <p>37. Разписаната в чл. 32, ал. 2 разпоредба следва да отпадне, поради обстоятелството, че при погасяване на задълженията плащането може да се отрази във фискалния орган със закъснение, което би довело до блокиране на стоката и съответните вреди.</p>		
---	--	--

	<p>38. Задължението за посочване на „предназначение на стоката“ е не само ненужна, но в случаите, когато се подава от изпращача е и невъзможна за подаване.</p> <p>39. Изискванията на чл.11 за деклариране на превоз на СВФР, които започват на територията на трета страна и завършват на територията на страната след приключване на митническия режим т.е. веднага след като веднъж е предоставена цялата информация за тях трябва отново да се подаде. Това е необяснима и излишна свръхрегулация.</p> <p>40. В хипотеза, в която в едно МПС се превозват акцизни и стоки подлежащи на висок фискален риск, често камионът престоява около 24 часа в митнически склад, преди да бъде получена и разтоварена стоката в склад на получателя. Моля да се дадат ясни указания, какво трябва да се отразява като място, ден и дата на деклариране. Движението на стоки от външен Митнически склад до склад на получателя следва ли да се декларира като вътрешно движение на стока в рамките на Република България и как би трябвало да се отрази подобен престой в декларацията за предварително деклариране на стоки доставени от ЕС.</p> <p>41. Считаме, че би трябвало да бъде предоставена възможност за корекция зна вече подадени данни при предварително деклариране без това да обхваща само и единствено датата, часа и мястото на получаване/разтоварване на стоката и/или смяна на транспортното средство, включително при претоварване. Необходимо е да съществува и възможност декларациите за потвърждение да бъдат анулирани и/или коригирани. Всичко това би било необходимо с цел всяко предприятие да може коректно да подаде информация и да отстрани евентуални грешки при първоначално деклариране или последващо потвърждаване на данни.</p> <p>42. Предлагаме да се въведе долна граница на количеството стоки, под която лицата да нямат задължение предварително да декларират превоза, а това да бъде с доброволен характер. Новите задължения, свързани с фискален контрол, целят да постигнат максимална отчетност и прозрачност при движението на стоки, които</p>		
--	--	--	--

<p>представяват риск за фиска на Републиката. Същевременно обаче обемите стоки от този вид, които се превозват от търговците, са твърде различни, съответно и рискът е различен, докато инвестицията и административната тежест, която ще следва да се понесе за изпълнение на новите задължения, би била непропорционална на търговията с този вид стоки. Това би довело до по-рядко снабдяване с този вид продукти, което неминуемо ще се отрази неблагоприятно на потребителите. Поради това, предлагаме чрез подзаконовия нормативен акт да се въведе възможност за търговците, които доставят и съответно превозват малки количества от СВФР, да извършват предварителното деклариране и съответно потвърждаване на доброволен принцип. Конкретното ни предложение е в случаите, когато превозваните СВФР с едно транспортно средство са в количество по-малко от 1000 броя от конкретния вид стока, попадащ в списъка по чл. 4 от Проекта на наредбата, получателят да ги декларира по своя преценка.</p> <p>Алтернативно, предлагаме да се предвиди възможност за последващо деклариране на данните за превозените стоки, когато те са превозвани в по-малки количества, като се предвиди конкретно количество/конкретна минимална стойност, след достигането на което/която (чрез различни и последващи превози) да има възможност наведнъж да се въведат данни в електронната система.“</p> <p>Въвежданата с наредбата допълнителна административна тежест с деклариране преди транспортиране и потвърждаване след получаване на СВФР ще доведе до повишаване на разходите, както на доставчиците, така и на получателите с назначаване на допълнителни служители, оскъпяване на логистика, увеличаване на опасността от погиване на стоките и бракове и др. Това може да се отрази на цените на хранителните продукти и от там на нивата на инфлация.</p> <p>Предвид гореизложеното, апелираме за предприемане на действия по оттегляне на проекта на наредбата и провеждане на обсъждане с всички участници във веригата на доставки за формулиране на работещи текстове на наредба, които без свръхрегулации и излишна административна тежест да защитят интересите на фиска, легалния бизнес и потребителите.</p> <p>На разположение сме за допълнително съдействие при предприемане на съответните действия по прилагане на законодателството.</p>		
--	--	--

<p>Българска стопанска камара</p>	<p>Българската стопанска камара винаги е подкрепяла усилията на правителството за ефективна превенция и противодействие срещу данъчните измами, укриването и невнасянето на данъци.</p> <p>Въпреки това, изразяваме своята сериозна загриженост по отношение на публикувания за обществено обсъждане проект на Наредба за условията и реда на осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България, с който се правят опити за уреждане на първични отношения. Затрудненията от предложените промени ще бъдат многократно повече от ползите, свързани с постигане на ефективност и оптимизиране на контролната дейност и усъвършенстване на фискалния контрол.</p> <p>С предложените промени се създава допълнителна административна тежест, доколкото налагат деклариране на допълнителни, различни от предвидените в ДОПК, данни и обстоятелства без изключения за всеки отделен превоз в сферата на бързооборотните стоки. Всяко едно дори минимално отклонение ще е свързано с налагането на предварителни обезпечителни мерки или обезпечаването на доказателства и изземването на стоката, водещо до прекъсване на производствените процеси, забавяне или неизпълнение на поръчки.</p> <p>Съществува риск предложените разпоредби да повлияят неблагоприятно, както върху конкуренцията, но така също да доведат до напрежение в отношенията между отделните адресати на задължения, които са страни по договорни отношения.</p> <p>В тази връзка, споделяме изцяло опасенията и възраженията, изразени в становището (приложено към настоящото) на национално представените браншови организации, членове на Българската стопанска камара и Националния съвет по храните (НСХ), както и техните аргументи, според които предложеният проект на Наредба засяга пазарните отношения непропорционално на преследваната от Министерството на финансите цел и създава сериозна опасност от срив във веригата за доставки на бързооборотни и хранителни стоки. Считаме за необходимо същите да бъдат взети предвид при обработване на получените в процеса на обществено обсъждане бележки и позиции, преди влизането в сила на промените в Данъчно осигурителния процесуален кодекс (01.10.2023 г.), както и допълнително да се обсъдят възможностите за коригиране и премахване на свръхрегулацията и нормите,</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Мотивите за неприемането са изложени в подробните ни отговори на становището на национално представените браншови организации, което Българска стопанска камара, подкрепя.</p>
--	---	---------------------	---

	<p>които вместо да подобрят, ще направят невъзможно изпълнението на изискванията на ДОПК.</p> <p>Оставаме на разположение при последващи стъпки, свързани с оптимизацията на разглежданата уредба.</p>		
ФиП Група	<p>Възникват множество въпроси по приложение на правилата за предварително деклариране, относно дължимите от търговци действия.</p> <p>Разписаните в ДОПК правила, както и правилата в проекта за Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България (по-долу „Проект на Наредба“), регламентират основно задълженията на доставчика и превозвача. В същото време, неясни са редица моменти, касаещи задължението на получателите по съответните превози.</p> <p>Конкретните въпроси и предложения са следните:</p> <p>I. Действия на получател на стоката, при констатирани несъответствия между декларираните данни за стоката предмет на превоз и реално установеното при получаване.</p> <p>Практиката показва значителни разминавания и при вътрешнообщностното придобиване (ВОП). Такива разминавания се получават например при изгубена стока по време на транспорт. Подобна разлика е съвсем нормална и при така наречените теглови артикули (например сирене, което се фактурира на килограм, приема са на коли, като се прави заприхождаване по средно тегло) и др.</p> <p>В новите хипотези на деклариране (чл. 127и, ал. 3-5 от ДОПК) задължението да декларира е на едно лице, а получателя има самостоятелно задължение за уведоми за получаване на стоките. Очаква се в тези случаи да са налице множество разминавания между декларираната и получена стока (вид, количество и др.).</p> <p>Разпоредбата на чл. 8, ал. 5 от проекта на Наредба предвижда възможност, когато при получаването се констатира разлика във вида или количеството на стоката, лицето осъществяващо ВОП да не приема стоката и да уведоми НАП. Не е предвидена такава възможност при другите хипотези на предварително деклариране.</p>	Не се приема	<p><u>По т.І</u></p> <p>Изискването за неприемане на стоката от получател/ купувач в предвидените в Наредбата хипотези е въведено, за да се даде възможност на органите по приходите да извършат констатации относно наличието на основания за прилагане на предвиденото задължително предварително обезпечаване при фискален контрол в случаи по чл.121а, ал.1, т. 3 от ДОПК - „<i>несъответствие между посоченото в документите или в предварително декларираните данни за превоза на стоката и установеното при проверката вид и/или количество на стоката</i>“. Такава проверка се извършва задължително досега при всички аналогични случаи на фискален контрол при ВОП и фискален контрол при ВОД. Създава се ред в нормативната уредба, чрез който се постига</p>

<p>Предвид горното имаме следните въпроси и предложения:</p> <p>1. Възниква въпросът – как следва да процедира получател при някоя от хипотезите на чл. 127и, ал. 3-5 от ДОПК в случай, че при получаване на стоката констатира разлика в количеството и/или вида на стоките, спрямо декларираното от доставчика? Следва ли в тези хипотези да се прилага правилото на чл. 8, ал. 5 от проекта на Наредба?</p> <p>2. Предложената регламентация на чл. 8, ал. 5 от проекта на Наредба (Уведомяването на НАП чрез имейл адреса fisc.control@nra.bg и изчакването в рамките на 4 часа) ще блокира процесите по прием на стока и ще доведе до заплащане на значителни неустойки към логистичните дружества.</p> <p>Следва да се потърсят по-удачни механизми за уведомяване на НАП при подобни отклонения, като предложението ни е следното:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> При отклонения в рамките до 10% да не се подава уведомление до НАП, а стоките да се потвърждавани, такива каквито са въведени в първоначалната декларация; <input type="checkbox"/> В случаите на по-големи отклонения (над 10 %) да има възможност в декларацията за потвърждаване да се коригират данни, т.е. (например количество, цена и т.н.) отговарящи на реално приетите. Така например, ако се декларира транспорт на 2 000 кг. стока , но при получаването ѝ се установи, че 500 кг. от общото количество е негодна (например смачкана) и няма да се заприходи от получателя, да има възможност да се декларира това 	<p>Частично се приема</p> <p>Не се приема</p>	<p>равнопоставеност на задължените лица, извършващи търговия при използване на ВОП и ВОД със задължените лица, осъществяващи вътрешни доставки. По конкретните въпроси отговорите ни са, че:</p> <p>1. Нормата в чл.8, ал.5, т.2 ще се прецизира и ще придобие следния вид: „2. <i>Да спре дейностите по връщане/приемане на СВФР и да уведоми за разликата НАП. Дейностите могат да се възобновят не по-рано от 4 часа след уведомяването или след получено обратно уведомление за това от орган по приходите.</i>“</p> <p>Разпоредбата на чл. 10 ще се допълни с нова ал.2, с аналогичен текст, който да осигури приложение и за доставки в страната.</p> <p>2. Въведеното изчакване от 4 часа на органите по приходите за извършване на фискален контрол съответства напълно с предвидения срок в ДОПК. Отнася се до максималния срок на изчакване, който се свежда до два часа при търговия с бързоразвалящи се стоки.</p> <p>Обичайно органите по приходите пристигат за проверка в обектите много по-рано от крайния час, предвиден в ДОПК, освен в случаите на физическа невъзможност /прекомерна натовареност/. Очаква се предварителното деклариране да улесни планирането на проверките и да допринесе за по-бързо изпълнение, в полза и на двете страни в процеса. Относно възможностите за корекции в</p>
--	---	---

<p>обстоятелство пред НАП. Предвиденото в проекта уведомление за получаване на стоката (приложение № 2 към проекта на наредбата) не дава възможност за такова деклариране.</p> <p>II. Деклариране при промяна на часа на пристигане на превоза При ВОП е практически невъзможно да се прогнозира точен час на пристигане, което често се дължи на причини, които са извън контрола на доставчик, логистична фирма, шофьор. Това са хипотези на задръствания по магистрали, опашки на граници, технически проблеми с превозното средство (спукана гума или друга повреда, настъпване на пътно-транспортно произшествие и др.). Наред с хипотезите в които транспорта закъснява, възможни са и такива при които транспорта пристига по-рано от предварително заявеното. При големи търговци, при които се получават десетки камиони на ден, деклариране на промените по реда предвиден в чл. 15 от проекта на Наредбата могат да създадат сериозно практическо затруднение или да бъде неизпълнимо (много пъти получателя не бива уведомяван за промяна на часа на пристигане на превоза). Често логистичните дружества, използват подизпълнители от различни страни на ЕС, което чисто практически затруднява много връзката с шофьора на МПС-то превозващо стоки с висок фискален риск. На следващо място считаме, че предложения механизъм на чл. 14 от проекта на Наредбата ще се окаже практически неприложим, поради следните причини: Задължението да подадат декларация приложение № 6 и 7 е вменено на „водача на транспортното средство/ лицето, придружаващо стоката“. - Водачите на МПС-тата няма да разполагат с техническа възможност за подаване на тези декларации по електронен път, тъй като няма да имат КЕП, компютри и интернет; - Водачите на МПС-тата няма да разполагат с цялата необходима информация – пример стойност на превозваната стока, представляваща търговска тайна на дружеството, следователно не могат да изпълнят задължението си по точно и коректно попълване на информацията; - Водачите на МПС-та често са чуждестранни лица, които не владеят български и/или английски, което практически прави невъзможно попълването на подобен тип декларации.</p>	<p>подадените декларации наредбата следва предвиденото в ДОПК. Кодексът не позволява разширяване на нормата му.</p> <p><u>По т. II</u></p> <p>Практиката от 2014 г. показва, че точното деклариране на часа на пристигането на местата на получаване е напълно възможно. При причини, които са извън контрола на доставчика/ логистичната фирма/ водача на транспортното средство, в изпълнение на ДОПК, уредбата в сега действаща наредба предвижда промяната на първоначално посоченият час да може да се изменя единствено от получателя/ купувача, с уведомление до НАП. Новата уредба, вкл. предвиденото в новата уредба, улеснява изпълнението на това задължение, като позволява и на водача на транспортното средство да подава съответната декларация към НАП, вкл. нововъведената съкратена декларация, в която има възможност да се промени само заявен час на пристигане. Отклонения, които не са предвидени в ДОПК, не могат да бъдат извършени с наредба по прилагането му.</p>
--	---

<p>Считаме за удачно, да се потърси по-гъвкава регламентация, като предложението ни е следното:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Да се дефинира приемливо отклонение от 30 мин. до 1 час, при което няма необходимост за корекция на деклариран очакван час на пристигане. <input type="checkbox"/> В случаите на по-голямо отклонение в часа на пристигане (над 1 час) да се регламентира работещ вариант на уведомяване на НАП. <p>Как следва да се процедира при по-ранно пристигане? Може ли в този случай получателят да пристъпи към приемане/разтоварване на стоката или следва да изчака часа подаден в декларацията?</p> <p>Предложението ни е в този случай да се регламентира, че получателят следва веднага да се уведоми НАП за пристигане на стоката, и да може да пристъпи към разтоварване след изпращане на уведомлението.</p> <p>III. Въпроси породени от практическа сложност на превоза</p> <p>1. Транспорт с групажни камиони. Това е транспорт при който има различни видове стока – акцизна, стока под фискален контрол и стока, която не подлежи на деклариране. В този случай са налице две точки на разтоварване – първо в Митнически склад, където се обработват акцизни стоки и след това в складовете на Дружеството. При физическа отдалеченост, разтоварването не може да се случи в един и същ ден, тъй като митническата обработка е в София и едва на следващ ден пристигат в склада на търговеца.</p> <p>В този случай възникват следните въпроси:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Какво се посочва за ден и час на разтоварване и по какъв начин следва да се попълни декларацията? <input type="checkbox"/> Движението от митническият склад до собствения склад на търговеца на отделно деклариране ли подлежи или изобщо не би трябвало да се декларира? <p>2. В случаите, в които с едно превозно средство се превозват стоки на различни доставчици, кое трябва да е водещо при предварителното деклариране – транспортното средство или доставчика? С цел да илюстрираме ако с един камион се превозват 30 артикула на 5 различни доставчика един УНП ли трябва да се регистрира (тъй като МПС-то е едно) или 5 УНП, тъй като стоката е от 5 различни доставчици?</p>	<p>Липсва предложение</p>	<p><u>По т. III</u></p> <p>Отговори на въпроси, „породени от практическа сложност на превоза“.</p> <p>III.1. Посочват се всички места на разтоварване/претоварване/претоварни операции и изпълнение на други дейности, предвидени в наредбата, както и точният час на начало на изпълнението им. Това е обичайна практика в случаите на фискален контрол при ВОП и ВОД и досега.</p> <p>Декларира се всяко движение след напускането на митническия склад.</p> <p>2. Въпросът за това кое е водещото при подаване на декларациите за предварително деклариране – превозното средство или доставчика, е уреден в ДОПК, чрез регламентиране на задълженията на лицата. В тази връзка, уникалните номера на превозите се издават на задължено лице - получател или доставчик, и не за транспортното средство (при превоз на СВФР към няколко получатели/от няколко доставчици).</p> <p>3. Различни варианти на връщане на стоката</p>
--	---------------------------	---

<p>3. Различни варианти на връщане на стоката</p> <p>3.1. Доставчик е дружество от ЕС и притежава ДДС № в държава от ЕС, както и ДДС № от България. Стоката пристига като ВОП с ДДС № на доставчика от друга държава членка. Част от стоката не отговаря на изискванията и не се приема от получателя. Доставчикът връща неприетата стока в ползван от него склад на територията на България и след това доставя заместваща стока (същата с отстранени недостатъци или друга от същия вид), но вече от българския си ДДС №.</p> <p>Възникват следните въпроси:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Какво следва да се декларира в тази хипотеза? <input type="checkbox"/> По какъв ред получателя по ВОП може да декларира частичното получаване на стоката? <input type="checkbox"/> Възникват ли задължения за деклариране при връщане на стоката до склада на доставчика, на територията на България? <input type="checkbox"/> Като предмет на отделен транспорт ли следва да се счита последващия транспорт от склада в България до склада на търговец? <p>3.2. Стоката не се приема от получателя (изцяло или частично) и доставчика си я прибира.</p> <p>3.3. Стоката не се приема от получателя (изцяло или частично), но доставчика не я прибира, а се отказва от нея. Получателят я унищожавя.</p> <p>В хипотезите на т. 3.2 и 3.3 възникват следните въпроси:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Как получателя декларира, частичното неприемане на стоката? <input type="checkbox"/> Какво следва да се декларира при неприета стока, от която доставчикът се е отказал? <p>IV. Деклариране на промяна на стойността на стоката</p> <p>В практиката се срещат множество хипотези, при които цената се променя при получаване на стоката, или дори в последващ момент. Примери: В момента на приемане на стоката, поради констатирано състояние на стоката се предоговоря по-ниска доставна цена. В друга хипотеза, няколко месеца след получаване на стоката цената се намалява поради достигнато ниво на оборот от този доставчик. Може да е налице и увеличение на цената.</p> <p>Възникват следните въпроси:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Как се процедира при промяна на стойността на доставката, която промяна настъпва в момента на приемане на стоката? 	<p>Липсва предложение</p>	<p>3.1. Декларира се всяко движение на СВФР на територията на РБ.</p> <p>Получателят по ВОП може да декларира частичното получаване на стоката чрез посочване на предназначението ѝ – попълване на Приложение №1 към чл. 9, ал. 1, т. 5 от Наредбата: доставка на стоката; рекламация на стоката (посочва се № на протокола за осъществен фискален контрол при вътреобщностното придобиване на стоката); дарение на стоката; обработка на стоката; режим складиране на стоката до поискване; преминаване с претоварни операции (посочва се УНП при влизане на транспортното средство); друго.</p> <p>Изискването за това деклариране е свързано с констатации относно дължимостта на ДДС.</p> <p>3.2. Отговорът дадохме в т. 3.1.</p> <p>3.3. Извършва се корекция в декларираните данни и се попълва Приложение № №1 към чл. 9, ал. 1, т. 5 от Наредбата.</p> <p><u>По т.IV</u></p> <p>Фискалният контрол следва реалните търговски отношения, без да ги променя. Декларациите, които се извършват във връзка с провеждането на фискалния контрол, се подават съобразно предвиденото в наредбата относно възможността за корекция в предварително декларираните данни. Задължените лица извършват корекция на предварително декларираното при/ по повод фискален контрол в същите случаи, в които ще</p>
---	---------------------------	--

<p><input type="checkbox"/> Как се процедира при промяна на стойността на доставката, която промяна настъпва след приемане на стоката?</p> <p>V. Възможност за корекция при грешно деклариране Практическа хипотеза – декларирано и потвърдено е получаването на определено количество и вид стока. В следствие се установява, че е налице грешка в декларираните и потвърдени данни за стоката. Какви действия следва да предприемат лицата в тази хипотеза? Предлагаме да се предвиди възможност за корекция на вече подадена декларация за потвърждение, например анулиране на потвърждаването или последваща корекция на потвърдени данни. Считаме за удачно при установени грешки в декларирането (по отношение на вид на стока, количество, стойност и други задължителни реквизити), лицата да имат възможност да ги коригират, като коригират самата, подадена декларация.</p> <p>VI. Други</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Считаме за полезно, да се предостави по-голяма яснота и детайл относно процедурите в случаите, когато електронната услуга на НАП не работи. Такива хипотези се случват и към момента, въпреки само доброволния режим на подаване на заявления. 2. Да се предостави примерен файл и формат. Да се потърси алтернатива за потвърждение на количества също посредством upload на структуриран файлов формат. 3. За да могат да бъдат коректно подадени данни в декларацията към НАП, честа практика ще бъде изискуемата за предварителното деклариране информацията да се предостави след като камионът вече е натоварен – пример количеството/тегло на стоката. Подари ред причини шофьорът на камиона тръгва често непосредствено след натоварването и не успява да изчака връщането на УНП от страна на Дружеството осъществяващо ВОП. Възможно е в подобни хипотези (например кражба на телефон) УНП изобщо 	<p>Липсва предложение</p> <p>Не се приема</p>	<p>впишат различни данни, вкл. извършат корекция в посока намаление или увеличение в редовната си /обичайна/ счетоводна отчетност.</p> <p><u>По т.V.</u> Отговорът дадохме в т. IV.</p> <p><u>По т.VI</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. За по-голяма яснота и детайл относно процедурите, извън рамките на предвиденото в ДОПК и наредбата, по всички въпроси задължените лица могат да използват възможностите на денонощно работещият в НАП информационен център. 2. Случаите, в които ИД на НАП ще утвърди съответни файлове и формати, са уредени в наредбата. Винаги може да се търси съдействието и на Информационния център. 3. Изискуемата за предварително деклариране информацията следва да се предоставя задължително <i>преди</i> камионът да е натоварен, което е предвидено, за да се осигури възможност за фискален контрол по време на натоварването. Констатирането на съответствие между декларирано и установено при натоварването е една
---	---	--

	<p>да не бъде предаден на шофьор, въпреки че доставката е била коректно декларирана. Считаме, че в подобни случаи дружеството ще е изпълнило задължението по предварително деклариране и липсата на УНП в шофьора не би било основание, същата да се счита за недеklarирана, тъй като НАП ще има достъп до подадените данни и лесно би могло да идентифицира камиона например по номера на превозното средство.</p> <p>Тук генералният въпрос е необходимо ли е предаване на УНП на водача на превозното средство?</p> <p>4. ДОПК дава възможност стока, върху която органите по приходите (към Дирекция Фискален контрол) са наложили предварителни обезпечителни мерки по чл. 121а от ДОПК да бъде освободена след предоставяне на обезпечение в пари или безусловна и неотменяема банкова гаранция за конкретната стока/доставка. Проблемът, който практически възниква е в случаите, в които запор на стоки по чл. 121а от ДОПК се налага в неработен или неприсъствен ден. Основната дейност на търговците на дребно с бързооборотни стоки предполага доставките да бъдат организирани в кратки срокове. Всяко забавяне на доставките може да доведе до загуби (брак на стоката), до потенциални санкции от други държавни органи, неустойки към логистични фирми. За да не се спира нормалното и безпроблемно протичане на дейността на търговците, като същевременно се гарантира изцяло фискалния интерес, предлагаме в законодателството да бъде въведена възможност за предварително обезпечаване на задължения за данъци, които се дължат върху стоки, предмет на фискален контрол, във форма, по ред и начин съвместим с приложимото законодателство и изисквания на Националната агенция за приходите.</p>		<p>от предпоставките да не се продължава фискалният контрол след натоварването.</p> <p>Изпълнението на задълженията за деклариране чрез УНП на превозите е регламентирано в ДОПК. Неговото изпълнение и последиците от неизпълнение само се разясняват в наредбата.</p> <p>4. ДОПК дава възможност стока, върху която органите по приходите (към Дирекция Фискален контрол) са наложили предварителни обезпечителни мерки по чл. 121а от ДОПК, да бъде освободена след предоставяне на обезпечение в пари или безусловна и неотменяема банкова гаранция за конкретната стока/доставка. Отнася се до /аналогично/ прилагане на регламентираното в чл.13, ал.3, т. 4 от същия кодекс относно получателя на СВФР.</p>
<p>Асоциация на месопрееработвателите в България</p> <p>Асоциация на млекопреработвателите</p>	<p>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</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Полученото становище съдържа както конкретни въпроси, така и оспорване на принципни положения за фискалния контрол и новоприетите текстове в ДОПК, вкл. общо отричане. Затова отговорът се състои от формулирани по-общо положения за правната уредба и практика в областта на фискалния контрол, последвано от конкретика, а именно:</p> <p>Въведеното от законодателя в ДОПК през 2014 г. деклариране на движението на стоки с висок</p>

<p>работвателите в България</p> <p>Асоциация на производителите на безалкохолни напитки в България</p> <p>Асоциация на производителите на рибни продукти БГ ФИШ</p> <p>Национална асоциация на млекопреработвателите</p> <p>Национален браншови съюз на хлебарите</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 вменят 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.</p>	<p>фискален риск /СВФР/, особено предварителното деклариране /2021 г./ и задължителното предварително деклариране /2023г./ са в отговор на необходимостта от своевременно получаване и обработване на достоверна информация за движението на СВФР за данъчни цели: събиране на доказателства относно това кои са реалните участници в търговския оборот, какъв е реалният размер на сделките и какви са действителните условия, при които се реализират.</p> <p>Целта е своевременно идентифициране на високо рискови случаи - нелоялна данъчна практика - и бързото ѝ неутрализиране със законни средства в обществен интерес, в т.ч. в защита на лоялните търговци, опериращи със СВФР.</p> <p>Действащата правна уредба отчита, че:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в търговския оборот всяка сделка е с ясни характеристики и това се отнася както до участниците в оборота, така и до търгуваните стоки и начина на транспортирането им – международно или в страната; - по-достоверна информация може да се събере от страните по сделките, вместо от трети лица (водачи на транспортни средства/ лица, придружаващи стоките при транспортирането им); - възможна е злоупотреба с търговски данни от нелоялни търговци, които декларират от чуждо име, в свой интерес, което следва да се предотврати. <p>Свързано с изложеното, в областта на фискалния контрол практиката в НАП още от началото си е ориентирана в посока, която да осигури изпълнение на заложените в законодателството цели при равнопоставеност на задължените лица, в рамките на закона. В съответствие с нормативната уредба, тя прие форма, която в голяма степен съответства на уреденото в сега публикувания проект на Наредба.</p>
--	--	---

<p>сладкарите</p> <p>Национална лозаровинарска камара</p> <p>Сдружението на производителите на масла и маслопродукти</p> <p>Сдружението „Храни и напитки България“</p> <p>Съюз на пивоварите в България</p> <p>Съюз на преработвателите на плодове и зеленчуци</p> <p>Съюз на производители</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Такова изискване за ЧАС няма в ДОПК и реално с наредбата се създава немотивирано нова, допълнителна НЕИЗПЪЛНИМА тежест.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Текстовете на новата наредба по-скоро изсветляват, а не променят по същество актуалната практика. Последните въведени с ДОПК промени само разширяват кръга на отговорните лица, предприето в интерес на достоверността на събираната информация и постигането на по-голяма равнопоставеност между участниците в търговския оборот, наблюдаван при различните видове фискален контрол. От гл.т. на въпросите, които са поставени в това получено по проекта на наредба становище, промените се отнасят до това, че:</p> <ul style="list-style-type: none"> -начинът на контролиране на вътреобщностни придобивания и вътреобщностни доставки вече става възможен и за вътрешните доставки; -по отношение предварителността на декларирането – доброволното предварително деклариране се трансформира в задължително, при същия обхват на подаваните от 2021 г. към/ събираните от НАП при/ по повод изпълнение на фискален контрол данни. <p>Двугодишното прилагане на доброволното предварително деклариране доказва на практика възможността за реално изпълнение, при правилна организация на търговския процес, на всички изисквания, предвидени при задължителното предварително деклариране както в случаите на ВОП и ВОД, така и на вътрешните доставки.</p> <p>Недопустимо е по повод публикувана за обществено обсъждане наредба да се оспорват норми, съдържащи се в кодекс , поради което в настоящето се произнасяме само по конкретните бележки - относно:</p> <p><i>1. Отчитането на фирми.</i></p> <p>Органите по приходите съобразяват разпоредбите за фирмите в практиката си и не вменяват</p>
--	--	--

<p>телите на захар и захарни продукти</p> <p>Спиритс България</p> <p>- Асоциация на производители телите, вносителите и търговците на спиртни Напитки в България</p> <p>Съюз на птицевъдите в България</p>	<p>от изпращачите и получателите на стоки, които няма как да следят движението на камионите, които са наети като транспортна/спедиторска услуга от трети лица.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Особено сложно става, когато се доставя на повече от един купувач и</p>	<p>неизпълнение на задължения по повод на фири. Приема се, че има съответствие между декларирано и установено при разлика, формирана поради фири.</p> <p>2. <i>Контролиране на вноса.</i></p> <p>В Наредбата не се въвежда контрол върху стоки под митнически режим, но е уреден фискален контрол във вътрешността на страната в случаи на СВФР, постъпили чрез внос /след освобождаването на вноса/, в съответствие с регламентираното в чл.127и, ал. 4 от ДОПК. Тези действия се извършват след приключване на митническия режим и вдигане на стоката.</p> <p>3.<i>Съобразяване характеристиките на бързоразвалящи се стоки, свързано с провеждането на фискален контрол, съответно, със задължаването на лицата да изчакат органите по приходите в определен от закона срок.</i></p> <p>В Наредбата ще се уточни, че при бързоразвалящи се стоки задължените лица не следва да предприемат декларираните действия /разтоварване; товарене или др./ в рамките на двучасов, вместо на четиричасов срок. В действащите процедури на НАП фискалният контрол и сега е организиран така, че превози с бързоразвалящи се стоки се контролират приоритетно, в този срок.</p> <p>4. <i>Деклариране/взаимодействие със спедитори и превозвачи за целите на изпълнението на задълженията, свързани с предварителното деклариране.</i></p> <p>Възможността за търговско взаимодействие между получатели/ купувачи на СВФР, доставчици/ продавачи, от една страна, и превозвачи/спедитори, от друга, е проверена през годините по отношение на контролирането на ВОП и ВОД при фискален контрол, вкл. по повод на предоставяните данни от</p>
--	--	---

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 третира 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.</p> <p><i>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.</i> 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.</p> <p>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?</p> <p>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 „<i>предназначение на стоката</i>“ - 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,</p>	<p>водачите на транспортни средства/лицата, придружаващи стоката.</p> <p>За останалите случаи - деклариране при вътрешни доставки, вкл. след освобождаване от внос; деклариране на данни за превоз на СВФР, който се извършва чрез воден, железопътен или въздушен транспорт и се налага претоварване на транспортно средство на територията на страната, следва се има предвид, че въвеждането на предварителното деклариране стартира от началото на 2024 г. – осигурено е време задължените лица да приведат дейността си в готовност за изпълнение на предвиденото в закона.</p> <p><i>5. Деклариране на предназначението на СВФР</i> В Приложение №1 към чл.9, ал. 1, т.5 от Наредбата е уточнен начинът на деклариране на предназначението. Като „Предназначение на превозваната стока с висок фискален риск“ са посочени: доставка на стоката; рекламация на стоката (посочва се № на протокола за осъществен фискален контрол при вътреобщностното придобиване на стоката); дарение на стоката; обработка на стоката; режим складиране на стоката до поискване; преминаване с претоварни операции (посочва се УНП при влизане на транспортното средство); друго.</p> <p>Изискването за това деклариране е свързано с констатации относно дължимостта на ДДС.</p> <p><i>6. Предвидена проверка на лицата, придружаващи стоката /освен проверка на водача на транспортното средство/</i> Това правомощие на органите по приходите кореспондира със задължения, регламентирани от началото на 2014г., с аргумент чл. 13, ал. 4 във връзка с ал. 2 от ДОПК.</p> <p><i>7. Тълкуване на „присъствен ден“ при</i></p>
--	---

<p>че тази информация събира данни, които са неотнормирани към данъчното производство и задължените да декларират лица я нямат.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>10. Член 34 на проекта на наредбата излиза напълно извън обсега на регулацията на ДОПК, като вмения 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.</p> <p>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</p>	<p><i>потвърждаване или не на доставка на СВФР</i></p> <p>Под „присъствен ден“ следва да се има предвид работен, непочивен ден - общоприетото понятие.</p> <p>8. <i>Стартиране на фискален контрол в случаи на необезпечени/ разсрочени задължения в размер над 5000 лв.</i></p> <p>При извършването на фискален контрол по този начин се постъпва и сега/досега, най-често при случаи на ВОП. Наличието на необезпечени/ разсрочени задължения в размер над 5000 лв. се прилага като критерий за висок риск, съответно – основание за задължително провеждане на фискален контрол /поставяне начало на фискален контрол предвид наказуемостта съгласно Наказателния кодекс. Задължението се свежда до това проверяваните да не стартират декларираните действия – натоварване; разтоварване; претоварване и др. без присъствието на орган по приходите.</p> <p>9. <i>Защо е предвидено деклариране преди започване на натоварването и не преди тръгване на транспортните средства</i></p> <p>Целта е да се осигури възможност да се проконтролира дали ще се натоварят декларираните по вид, количества и др. съществени характеристики стоки, или др. такива /коректност на подадените данни/, за да се прецени дали фискалният контрол да продължи на местата на разтоварване. Този контролен подход се прилага и сега.</p> <p>10. <i>Отговори по „технически въпроси“.</i></p> <p>10.1. 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?</p> <p>- Начинът на деклариране зависи от вида движение</p>
--	--

<p>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?</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>13. Възникват и редица технически въпроси като:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>на СВФР: случай на ВОП, ВОД, преминаване през територията на страната от една държава членка до друга страна-членка и т.н. Случаите са специфични и уредени подробно в ДОПК и в проекта на Наредбата.</p> <p>10.2. Кога се очаква опция за потвърждаване на приетата стока при доставка до други страни от ЕС (ВОД) да е активна в платформата?</p> <p>- Вероятно въпросът се отнася до потвърждаване на изпратена стока при доставка до други страни от ЕС.</p> <p>Отговорът е, че задълженията на лицата ще бъдат активирани в зависимост от готовността на платформата. Платформата ще бъде приведена в готовност в съответствие с предвидените в ДОПК срокове за начално действие на нормите. Относно тях, следва да се съобразява и нормата на § 16 от ПЗР на ЗДБ на РБ з 2023г., съгласно която „В тримесечен срок от обнародването на този закон в "Държавен вестник" министърът на финансите привежда в съответствие с него наредбата по чл. 127з от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс. До привеждането на наредбата в съответствие с този закон правилата за доброволното предварително деклариране на стоки с висок фискален риск се прилагат и за предварителното деклариране, доколкото не противоречат на този закон.“</p> <p>10.3. Платформата ще има ли опция за други езици?</p> <p>- Не. Но, както досега, правната уредба ще бъде разяснена на 13 езика.</p> <p>10.4. Трябва ли да се декларира задължително регистрационен номер на камион + ремарке или е достатъчно само на номер на камион?</p> <p>- Декларират се и двете.</p> <p>10.5. Може ли деклараторът в системата на НАП</p>
--	--

<p>+ ремарке или е достатъчно само на номер на камион?</p> <p>- 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?</p> <p>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.</p> <p>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, изпълними административни задължения, допълнителни разходи и несигурност, водещи до увеличение на цените и риск от липса на хранителни продукти в магазините</p>	<p>(физическо лице с КЕП) при внос/ВОП (придобиване) да не е служител на вносителя/получателя (деклариращото дружество)?</p> <p>- Може. Изисква се упълномощаване, както за всяка друга услуга на НАП.</p> <p>10.6. 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?</p> <p>- Да. Всяко лице, търгуващо със СВФР на територията на РБ, е задължено лице по смисъла на закона.</p> <p>10.7. 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?</p> <p>- Декларира се всяко движение на СВФР на територията на РБ. Регистрацията на лицата за данъчни цели се извършва по общите правила.</p>
---	---

<p>Националното сдружение на българските спедитори (НСБС)</p>	<p>Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) изразява своята пълна подкрепа по отношение на изразените становища от страна на национално представените браншови организации, членове на НСХ и на Сдружението за модерна търговия, с които се иска оттегляне на проекта на наредбата и провеждане на обсъждане с всички участници във веригата на доставки за формулиране на работещи текстове на наредба, които без свръхрегулации и излишна административна тежест да защитят интересите на фиска, легалния бизнес и потребителите.</p> <p>Въвежданата с наредбата допълнителна административна тежест с деклариране преди транспортиране и потвърждаване след получаване на СВФР ще доведе до повишаване на разходите, както на доставчиците, така и на получателите с назначаване на допълнителни служители, оскъпяване на логистика, увеличаване на опасността от погиване на стоките и бракове и др. Това може да се отрази на цените на хранителните продукти и от там на нивата на инфлация в страната.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Мотивите за неприемането са изложени по-горе, в отговор на становището, което НСБС, подкрепя.</p>
--	---	---------------------	--