**ДО**

**НАТАЛИЯ КИСЕЛОВА,**

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ**

**РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ,**

**МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ**

**ГРОЗДАН КАРАДЖОВ,**

**ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР- ПРЕДСЕДАТЕЛ**

**И МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА И**

**СЪОБЩЕНИЯТА**

**ТЕМЕНУЖКА ПЕТКОВА,**

**МИНИСТЪР НА ФИНАНСИТЕ**

**П О З И Ц И Я**

**на**

**КАМАРА НА СТРОИТЕЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ**

**КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ**

**Асоциацията на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ)**

**ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР**

**СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ**

**БЪЛГАРСКО ОБЕДИНЕНИЕ НА ШОФЬОРИТЕ**

**ОТНОСНО:** *Заповед № ЗМФ-237/31.03.2025 г. на министъра на финансите за допълнение на списъка на стоки с висок фискален риск*

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КИСЕЛОВА,**

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЖЕЛЯЗКОВ,**

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН КАРАДЖОВ,**

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПЕТКОВА,**

С настоящото писмо желаем да изразим нашето категорично възражение срещу Заповед № ЗМФ-237/31.03.2025 г. на министъра на финансите, с която се разширява обхвата на списъка на стоки с висок фискален риск. Считаме, че с цитираната заповед необосновано се въвеждат в категорията „Стоки с висок фискален риск“ /СВФР/ редица, широко използвани в строителния процес, материали и изделия, пътнически автомобили и части за автомобили. По такъв начин, с влизането в сила на заповедта на 1 май 2025 г., от една страна ще бъде нанесен сериозен удар върху целия строителен бранш, който понастоящем изпитва неблагоприятните последици от неприключения процес на промяна на цените /индексация/ на договорите за строителство, вследствие на редица форсмажорни обстоятелства, както и наличието на огромни по размера си неразплатени суми, отново по договори за строителство, възложени по реда на ЗОП, а от друга ще се създаде огромна административна тежест, както за строителите, така и за превозвачите. С тези си действия българската държава, вместо да създаде условия за интензивно развитие на строителния и транспотния бранш, въвежда допълнителни бюрократични пречка за нашата ежедневна дейност. По-конкретно, нашите съображения и мотиви са следните:

На първо място, считаме че Заповед № ЗМФ-237/31.03.2025 г. на министъра на финансите е лишена от всякаква мотивировка. По принцип, заповедите по чл.127а, ал.7 от ДОПК се издават по **мотивирано** предложение на изпълнителния директор на Националната агенция за приходите, което дори не е цитирано в лишената от мотиви заповед. Липсата на информация за това предложение прави необяснима за нас логиката и мотивировката за разширяване обхвата на списъка със СВФР с пътническите автомобили, авточастите и по-голямата част от строителните материали, чрез които се изгражда т. нар. „груб строеж“ на даден обект. При липсата на легална дефиниция на понятието „СВФР“ както и на критерии за определяне на фискалния риск, очевидно законодателят е дал неограничена власт на министъра на финансите да взема решения за „свиване“ или „разширяване“ на списъка. И точно тук изпъква задължението на министъра да обоснове своето решение, облягайки се на задълбочени анализи и наблюдения на органите на фиска. В конкретния случай това не е направено и за целия бранш на строители и превозвачи остават пълна тайна причините за издаване на заповедта. По наши наблюдения "Стоки с висок фискален риск" е термин, използван за обозначаване на стоки, които често са обект на данъчни измами, особено в контекста на ДДС. Тези стоки, най-често, са идентифицирани от приходната администрация като такива, които представляват риск за данъчната система поради тяхното високо участие в схеми за избягване на данъци или други нередности. Определено не споделяме, че стоките – предмет на заповедта, системно са били обект на данъчни измами. Подобна констатация е незаслужена и обидна, представлявайки своеобразна „презумпция за виновност“ на дейността на строители и превозвачи. Комуникацията ни с органите на НАП през последните години не ни дават основание за подобни изводи. Дори да съществува анализ, който формално обосновава заповедта, то той не почива на реални факти, не е обективен и не е консултиран предварително със заинтересованите лица.

В заключение, не бива да се пренебрегва фактът, че издаденият административен акт е немотивиран. Съдебната практика приема, че „обстоятелството, че административния акт е немотивиран, обуславя неговата незаконосъобразност – основание за отмяна по чл. 146, т. 2 от АПК. Разпоредбата на чл. 59, ал. 2, т. 4 от АПК предвижда, че административният акт следва да съдържа фактическите и правни основания за издаването му, от което следва, че императивно изискване на закона е административният акт да е мотивиран. Мотивите на административния акт представляват единство от фактическите и правни основания за издаването му и тяхното наличие позволява да се разбере волята на административния орган. Мотивите имат съществено значение и за съда при осъществявания контрол за законосъобразност и липсата им възпрепятства този контрол и представлява самостоятелно основание за отмяна на издадения административен акт. С оглед трайната съдебна практика, мотивите могат да се съдържат, както в самия акт, така и в друг документ, към който актът препраща и който се намира в административната преписка.“. В конкретната хипотеза препратка липсва.

На второ място – заповедта, не отчита обстоятелството, че е даден нереален и непосилен за изпълнение срок, по–малък от един месец на задължените лица. Практически, администрирането на нововъведения режим е в тежест на подконтролните лица, които нямат необходимата подготовка и съответната кадрова обезпеченост, нито адекватен срок да реагират на „нововъведението“. Практически е невъзможно за всяко едно предприятие да се справи до първи май, на микро и малките дружества им липсва необходимата компетентност и ресурсна обезпеченост, докато за средните и големите е истинско предизвикателство в срок да извършват разработка и интеграция на автоматичен модул в системите си за администрация на процесите и/или в счетоводната си програма. Очевидно, в системата на министерството на финансите липсва информация за реалните възможности на дружествата, които са изненадани от новата заповед.

Поради описания по-горе дефицит, предварителното деклариране на превозите на СВФР трябва да се извършва от персонала на дружеството до автоматизирането на процеса в един по-далечен, реален момент. При време за подаване и генериране на УНП за СВФР от 5 /пет/ минути, за фирми изпълняващи повече от 100 курса на ден, това ще изисква назначаване на най-малко едно лице допълнително, което ще има изключителното задължение да подава необходимата информация към НАП. Този служител трябва да е достатъчно квалифициран за подаване на коректна и вярна информация. Освен това дружеството трябва да го оборудва с електронен подпис, с който може да се подава всякаква друга информация към електронните услуги на НАП. Не бива да се пренебрегне и фактът, че всеки един от тези 100 курса трябва да изчака генерирането на УНП за да започне изпълнение на превоза. Така например обичайния строителен процес напълно ще се подчинява не на обичайната и утвърдена технология, а на виждането на финансовоправния законодател.

Като следствие от новия режим, всички предприятия в строителния бранш и голяма част от превозвачите в срок от един месец трябва да привлекат квалифициран персонал, при неблагоприятното състояние на пазара на работна сила, да го обучат и да доверят чувствителен инструмент за достъп до подаване на данни към НАП. Освен това - за изпълнението на определен брой превози на СВФР ще е необходим и по-голям брой превозни средства, тъй като до момента не се е налагало изчакване за деклариране и генериране на УНП. Така се генерира неоправдано увеличение на транспортните цени, но по-важното следствие е забавяне на изпълнение и неспазване на срокове, включително на всички възложени от държавата инфраструктурни проекти /ремонти и изграждане на тротоари, възложени санирания и забавяне на всички строителни обекти в страната/. Това забавяне ще се осъществи, не само поради изчакването за генериране на УНП, но и заради това, че много обекти се изпълняват през почивни дни с цел избягване на трафика. За да се осигури персонал за деклариране на данните трябва да се работи на две или повече смени. Така, за изпълнение на 100 курса на ден ще се наложи наемане на повече от един човек за деклариране към НАП. Дружествата с големи обеми и обороти са изправени пред необходимостта от извършване на подбор на голям брой персонал в нереален срок, а малките предприятия - пред избор, дали въобще ще могат да се справят с изпълнението на новия неоправдано въведен режим. За съжаление, много от дружествата в по-малките градове в страната нямат електронен подпис, използват външно счетоводство и нямат грамотността за спазване на изискванията на наредбата. Всички изложени дотук факти, водят до заключението, че дори и да има реална мотивировка за издаването на заповедта /която не виждаме/, то тя е практически неизпълнима, тъй като е издадена при пълното непознаване на реалната обстановка в засегнатите сектори и въобще не отчита, обхвата на дейностите, които ще трябва да извършат задължените лица, както и сроковете за изпълнение на несвойствените за тях задачи.

В допълнение към изложеното дотук, бихме желали да изтъкнем и редица проблеми от практическо естество, които поставят пред нас новата правна уредба, на които не откриваме отговори в действащото законодателство, а именно:

1. При деклариране на доставки /над 25 тона/ с железопътен и морски транспорт, с претоварване, няма как това да бъде извършено за точен час или ден, така както е посочено във формата за деклариране. Как трябва да се извърши декларирането на тези доставки? В много случаи има доставки чрез влакове от трети страни, средно по 1000 тона, които се разтоварват за 48 часа. Има и доставки с кораби, отново от трети страни, при които по време на разтоварването се изпълнява превоз директно до клиента с камион или се претоварва отново с камион в силози. Тези товаро-разтоварни дейности протичат средно по 5 дни. Не е уредено, как трябва да се декларират тези два вида доставки? И трябва ли да пуснем отделно УНП за всеки един камион, който извършва превоз от кораб или влак до склад на получателя?
2. Част от нашите превози на строителни материали са насипен цимент, който влиза в изменението на списъка със СВФР. Той се товари до бруто тонаж на цялата композиция влекач и полуремарке от 40 тона. Нетното тегло на товара е различно при всеки един превоз. Това налага първо да се натовари и след това да се декларира към НАП точното тегло на стоката. При наливането на бетон често има пренасочвания на товар вследствие на отказани заявки или спешни такива. Как трябва да се процедира, в случай, че превозът е пренасочен по време на движение на камиона и същият няма възможност, спазвайки Закона за движение по пътищата и с оглед спецификата на товара, да спре и да изчака?
3. В случай, че дадено дружество е ексклузивен представител в България на чуждестранен производител и доставя стока на клиент на територията на България с камион директно от производителя – трябва ли да се създадат две УНП – веднъж за покупката на стоката с ВФР и втори път за продажбата към клиента?
4. Какви ще са последствията в случай, че получателят на стоката не потвърди създаденото УНП – за товародателя(изпращача), получателя и превозвача?
5. Кой заплаща глобата при проверка на превоз и липса на УНП, декларация или документ за продажбата?
6. Каква отговорност има транспортната фирма и на какви санкции подлежи тя, ако няма необходимите документи?
7. Как би следвало да се процедира при превоз на групажни стоки. В търговията със строителни материали често се практикува леки материали да се превозват върху тежки или при изпълнение на обект да се комбинират продукти за дадения етап от изпълнението на договорените СМР. Групажите са често срещани и при превоза на пътнически автомобили и авточасти. Ако всяка от групираните стоки влиза в групата на СВФР, но не надвишава прага от 5000 лева – трябва ли да се издадат две УНП или не?
8. Как се процедира в случай, че се превозва с една транспортна единица само един вид стока, която е включена в допълнението на списъка със СВФР, но се доставя до две точки, като общата стойност на сделките надвишава 5000 лв., но двете или повече отделни сделки са под 5000 лв.? Как следва да се процедира ако:
   * се извършат две или повече доставки до два или повече склада на един и същ клиент – юридическо лице?
   * се извършат две или повече доставки до две или повече юридически лица?

В тези два случая издава ли се УНП и колко броя за отделните случаи?

1. Често при превоз на СВФР, поради повреда, наложителен ремонт или обслужване, се налага размяна на ремарке на даден влекач. Какво следва да предприеме превозвачът в подобна ситуация и каква е отговорността на търговеца за подаване на грешна информация към НАП, ако не е бил уведомен за наложилата се смяна на ремаркето?
2. Обемът за България само за вътрешния пазар (без износ) на насипен цимент е 3 милиона тона годишно. Това са 120 000 доставки за годината или 550 курса на ден. Сигурно ли е, че системата и сървърите на НАП ще успеят безпроблемно да поемат тази огромна по обем информация.

Имайки предвид изложеното дотук, изразяваме нашето твърдо убеждение, че Заповед № ЗМФ-237/31.03.2025 г. на министъра на финансите, с която се разширява обхватът на списъка на стоки с висок фискален риск следва да бъде отменена. Посоченият акт на министъра на финансите е немотивиран, необоснован, подлага на неоправдано бюрократизиране процесите на строителство и доставка на материали и съоръжения за този процес, както и превоза на пътнически автомобили и авточасти. Дори и да произтекат определени позитивни моменти за фиска, то те ще бъдат в десетки пъти по-малки от вредите, които ще бъдат нанесени на строителния и транспортния бранш.

|  |  |
| --- | --- |
| **КАМАРА НА СТРОИТЕЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ**  **КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ**  **Асоциацията на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ)**  **ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР**  **СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ**  **БЪЛГАРСКО ОБЕДИНЕНИЕ НА ШОФЬОРИТЕ**  **КОНФЕДЕРАЦИЯ НА РАБОТОДАТЕЛИТЕ И ИНДУСТРИАЛЦИТЕ В БЪЛГАРИЯ** |  |