

СПРАВКА

за получените становища от членовете на **Консултативния съвет за единно прилагане на данъчното и осигурително законодателство** към НАП при обществената консултация на Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за статистика на вътрешнообщностната търговия със стоки

Въпроси за обсъждане	Предложения	Становище на вносителя
1. Да се използва ли възможността при намаляване на минималния обхват за вътресъюзния износ (от 97 на 95 на сто), да се повишат праговете за деклариране, респективно да се намали броят на задължените лица?	БСК – Подкрепяме повишаване на праговете за деклариране, с цел намаляване на минималният обхват за вътреобщностните доставки. Това ще намали административната тежест върху малките оператори. В допълнение, считаме, че праговете за деклариране следва да бъдат в унисон с приложените в останалите страни-членки, с които Р. България има най-голям стокооборот. АИКБ - Категорично ДА! Това ще намали обхвата и административната тежест за МСП. ИПСБ - Подкрепяме предложението.	Предложенията кореспондират с волята на вносителя на законопроекта.
2. Да продължи ли събирането на данните за вътресъюзния внос с оглед анализ и съпоставка с декларирания вътресъюзен внос в другите държави членки, с цел намаляване на асиметриите и повишаване на качеството на статистическите данни?	БСК – Подкрепяме събирането на данни за вътресъюзния внос. АИКБ - След като има друг източник на информация, не е необходимо да се събират данни втори път само са съпоставка и с цел намаляване на асиметриите. Тази цел не оправдава прекомерната административна тежест за МСП. ИПСБ - Предлагаме да отпадне събирането на някои от данните.	Предложението на БСК кореспондира с предложението на вносителя на законопроекта. Без наблюдение и анализ на качеството на събираните микроданни е необосновано отпадането на събирането на данни за вътресъюзния внос. Планира се да бъдат събирани поне няколко поредни години данни за вътресъюзния внос, както възнамеряват и останалите държави членки, за да могат да бъдат

		сравнени тези данни с получените микроданни от другите страни. Подробната съпоставка и анализът на данните ще дадат отговор на въпроса дали получаваните от другите държави членки микроданни отговарят на изискванията за обхват и качество, както и до каква степен да бъдат ползвани за подобряване качеството на статистиката на вътресъюзния внос. След положителен отговор може да се приложи опростяване или спиране на събирането на данни за вътресъюзния внос.
3. Необходими ли са на национално ниво допълнителни видове данни, освен изискуемите по регламентите?	БСК – Събирането на допълнителни данни няма да промени качеството на статистическата информация, доколкото основните данни фигурират в месечната Интрастат декларация, но за сметка на това ще увеличи времето за администриране на процеса. АИКБ - Не са необходими. Да се ограничим до минимално изискуемата от Регламентите информация. ИПСБ - Нищо повече не ни е необходимо, освен минимално изискуемото по регламента.	НСИ трябва да се съобрази с нуждите на основните потребители на национално ниво и поради тези причини следва да продължи събирането на необходимите допълнителни данни: - националност на транспортното средство; - регион на: а) произход (при вътресъюзен износ); б) потребление (при вътресъюзен внос). „Националност на транспортното средство“, „Вид транспорт“ и „Условия на доставка“ служат за

		нуждите на Платежния баланс при изчисляване на цени FOB при вноса. Тези данни се използват и за съставяне на БВП. Данните за регион на произход и регион на потребление може да не се събират в бъдеще. Такава информация липсва за търговията с трети страни и не могат да бъдат предоставени на потребителите данни за целия износ или внос по региони.
4. Да се въведат ли съкратени срокове при подаване на корекция на данни и при деклариране на нови обстоятелства в декларираните вече данни?	БСК – Не подкрепяме съкращаването на сроковете за корекции на 7 дни. В практиката най-често кредитни или дебитни известия по дадена сделка постъпват в следващия календарен месец, което обосновава необходимостта от подаване на коригиращи декларации един или два месеца след референтния период. Не приемаме тезата, че тази мярка ще дисциплинира търговците, доколкото корекциите често са продиктувани от събития извън техния контрол. АИКБ – 7-дневният срок е достатъчен за добросъвестен респондент да изпълни задължението си за корекция на данни, но за деклариране на нови обстоятелства може да е необходим по-дълъг срок, тъй като новите обстоятелства могат да се появят след повече от 7 дни. ИПСБ - Против сме въвеждане на съкратени срокове за корекции на подадените данни. Още поводи за стрес и налагане на санкции за операторите.	Практиката през годините работа на системата Интрастат показва, че закъснялото деклариране води до непълнота и некоректност на данните. Прецизирането на срока – 7 дни от възникнали нови обстоятелства дава възможност данните да бъдат включени в съответния референтен период. При мониторинга и изготвяне на докладите за качеството Евростат оценява навременността и пълнотата на данните като винаги ги съпоставя с първоначално предоставените данни за дадения референтен период. Прецизирането на сроковете ще осигури производството на навременни и пълни данни в предвидените от новите регламенти съкратени

		срокове – обменът на подробните микроданни ще се осъществява 30 дни след референтния период.
5. Да се премахне ли изискването за извършване на съпоставка на декларираните данни по системата „Интрастат“ с тези от митническите декларации?	БСК – Подкрепяме предложението. АИКБ - Да се премахне, след като не е необходимо. ИПСБ - Да се премахне това изискване при положение, че до сега не е послужило за нищо.	Предложенията кореспондират с волята на вносителя на законопроекта.
6. Други предложения и коментари относно статистиката на вътресъюзната търговия със стоки.	БСК - Имайки предвид дигитализацията на бизнеса, в т.ч. на търговията и транспорта на стоки, то като допълнителен източник на информация могат да се заложат вариантите на електронни товарителници, приложими при отделните видове транспорт. Те биха помогнали много за събиране на статистическите данни. В тях се съдържа информация както за участващите лица в дадена търговска операция, така и за вида и количеството на стоките, вида на превозното средство, отправната и получаваща дестинация и др. Подобно решение би позволило автоматичното извличане на редица статистически данни за движението на стоки между Р България и останалите страни-членки на ЕС. В редица европейски страни (Белгия, Франция, Испания, Нидерландия, Люксембург и др.) те вече намират практическо приложение, което оказва значителен положителен ефект върху развитието на транспортните им услуги. Имайки предвид и приложението на „Пакет за мобилност 3“ на Европейската комисия, който въвежда регламент, гарантиращ че всички държавни институции в страните-членки следва да приемат данни в електронен формат, то считаме за уместно интензифицирането на използването на електронни транспортни документи от	Предложението се отнася до подзаконова нормативна уредба и следва да бъде обсъдено при изменения на ППЗДДС, които са от компетентността на министъра на финансите.

	всички заинтересовани страни – бизнес и държава. Според нас не съществуват правни пречки за тяхното въвеждане и използване у нас както за международни, така и за вътрешни товарни превози. Съгласно Протокола към Конвенция за договор за международен автомобилен превоз на товари (CMR), електронната товарителницата има същата доказателствена стойност и функции при положение, че съдържа всички задължителни реквизити и представлява пълен еквивалент на хартиената товарителница. Във визирания документ ясно са упоменати и изискванията, на които трябва да отговаря електронната товарителница CMR за да има тя правна сила и практическо приложение, а именно: 1. Да притежава уникален номер. 2. Да е подписана с електронен подпис. 3. Да се прилага специална технология за използването ѝ, съгласно чл. 1-6 от Протокола: - да съдържа същата информация като товарителницата на хартия; - е-товарителницата да е създадена от регистриран и допустим за автомобилната администрация софтуерен доставчик; - софтуерният доставчик трябва да предоставя информация на компетентните органи, изпращача и спедитора, действащ като комисионер. 1. За нуждите на контрола са предвидени следните мерки: - Е-товарителницата е достъпна на борда на автомобила с техническа възможност да се сваля или да се изпрати електронно копие за контрол; - Е-товарителницата се съхранява във фирмата поне 5	
--	---	--

	години; - доставчикът поддържа и изпраща списъка с потребителите на Е-товарителници, изготвени с неговия софтуер; - в случай на съмнение проверяващото лице може да поиска допълнителна информация. 2. Предимства на електронната пред хартиената товарителница: - пестене на време и средства, по-бързо администриране; - по-добра отчетност, по-добра база за статистика и анализ; - по-добър контрол от страна на митническа и данъчна администрация; - по-добра събираемост на държавни вземания и изсветляване на сделки от сивия сектор; - екологичен ефект; - подобрене в междуфирмената задлъжнялост. Въвеждането на електронните товарителници в Р България би имало и пряк ефект върху процесите по администриране на ДДС, както от страна на бизнеса, така и от страна на Националната агенция за приходите (НАП) и Агенция „Митници“. Предложенията ни в тази насока са породени от наличието на множество затруднения, срещани от наши членове, производители и търговци при доказването пред НАП на международен транспорт на стоки и оказването на услуги по транспортна обработка на стоки. За тяхното преодоляване според нас е уместно добавянето на електронната товарителница към документите за доказване на международен транспорт, посочени в чл. 23 от ППЗДДС и изрично	
--	---	--

	уточняване в текстовете на чл. 21 и чл. 45 от ППЗДДС, че доказването на международен транспорт и услуга по транспортна обработка може да става и с копие на транспортни документи. Според нас текстовете на чл. 21 и чл. 45 от ППЗДДС не са достатъчно прецизирани и не кореспондират правилно с останалите разпоредби от нормативния документ. Това създава сериозни затруднения в търговската и административна дейност на бизнеса и на практика обезсмисля издаването на електронни фактури, тъй като държавните служители от приходната и митническа администрация продължават да изискват и настояват за наличието на товарителници в оригинал (позовавайки се формално именно на тези членове от ППЗДДС). В същото време в други текстове от ППЗДДС е посочено, че за доказването на осъществени транспортни и спедиционни услуги е достатъчно наличието на копие от транспортните документи (чл. 23, ал. 1, т. 2, чл. 30, ал. 4, т. 1, чл. 36, ал. 6, т. 1). Предлаганото от нас изменение в чл. 21 и чл. 45 от ППЗДДС, ще реши ненужните затруднения, срещани от работещите в сферата на спедиторските и транспортните услуги, е в интерес и на синхронизирането на тези текстове с всички останали разпоредби на ППЗДДС, регламентиращи доказването на международен транспорт и услуга по транспортна обработка. Необходимостта от предлаганите редакции се подкрепя и от т. 2.2.1 от Указание №24-00-27 от 21.04.2007 г. на НАП, в което изрично е посочено, че „транспортният документ може да бъде копие от товарителница, ЧМР, авиотоварителница, коносамент	
--	--	--

	или друг международно признат документ, в който доставчикът е посочен като изпращач, документ, издаден от пощенски оператор, и др. – в зависимост от способа на изпращане/транспортиране на стоката.“. По изложените по-горе съображения, предлагаме чл. 21 от ППЗДДС да се измени както следва: Чл. 21. (1) Когато стоките се изпращат или превозват до трета страна, за доказване на доставката по чл. 28, т. 1 и 2 от закона доставчикът следва да разполага със следните документи: 1. митнически документ, в който доставчикът е вписан като износител на стоките, удостоверяващ напускането на стоките от митническо учреждение на напускане или друг документ, удостоверяващ износа, в случаите, когато е налице възможност да не се подава митнически документ, съгласно митническото законодателство; 2. фактура за доставката; 3. копие на документ за превоза на тези стоки или електронна товарителница. (2) Когато стоките се изпращат или превозват до трета територия, за доказване на доставката по чл. 28, т. 1 и 2 от закона доставчикът следва да разполага със следните документи: 1. фактура за доставката; 2. копие на документ за превоза на тези стоки или електронна товарителница; 3. писмено потвърждение от получателя, удостоверяващо, че стоките са пристигнали на територията на трета територия. Предлагаме и изменение в чл. 23, ал. 1, т. 2 от	
--	--	--

	ППЗДДС: Чл. 23. (1) За доказване на международен транспорт на стоки по чл. 30, ал. 1, т. 1 и 2 от закона доставчикът на услугата следва да разполага със следните документи: - лиценз за извършване на международен превоз на товари, ако транспортът е автомобилен; - международни превозни документи, в които е вписан като превозвач - товарителница, електронна товарителница, коносамент, авио -товарителница или друг международно признат превозен документ или копие от тях; По същите съображения предлагаме и изменение в чл. 45, т. 2, буква „а” и „б” от ППЗДДС: - документи, доказващи изпращането или транспортирането на стоките от територията на страната до територията на друга държава членка: - копие на транспортен документ или електронна товарителница, или писмено потвърждение от получателя или упълномощено от него лице, удостоверяващи, че стоките са получени на територията на друга държава членка - в случаите, когато транспортът е извършен от получателя или от трето лице за сметка на получателя; в писменото потвърждение се посочват дата и място на получаване, вид и количество на стоката, вид, марка и регистрационен номер на превозното средство, с което е извършен транспортът, име на лицето, предало стоките, и длъжностното му качество, име на лицето, получило стоките, и длъжностното му качество; - копие на транспортен документ или електронна товарителница, удостоверяващи, че	
--	---	--

	стоките са получени на територията на друга държава членка – когато транспортът е извършен от доставчика или от трето лице за сметка на доставчика. С оглед на развиващите се повсеместно процеси на дигитализиране на редица дейности, в т.ч. в транспорта, логистиката и спедицията, и отчитайки понастоящем опасността от пренасяне на вируса COVID-19 посредством обмена на хартиени документи между заетите в тези сектори лица и съответните контролни органи, то считаме за крайно необходимо, там където е възможно, налагането на електронния обмен на документи в страната като задължителен. В същото време това означава, че е необходимо да се направят и съответните постъпки от страна на държавната администрация по приемането и признаването на подобни електронни документи.	
	АИКБ - Подаване на декларация-интрастат за 3-месечен период.	Всички държави членки събират данни всеки месец и на Евростат се изпращат данни ежемесечно съгласно установен график. НСИ има задължение ежемесечно да предоставя данни на БНБ за БВП, което би било невъзможно при 3 месечно събиране на данните.
	ИПСБ - Ако е възможно да се подобри софтуерът, че сегашния е твърде нефункционален.	Ежегодно НАП извършва актуализация на софтуера, усъвършенства системата Интрастат и актуализира наръчниците за потребителите при

		работа с нея. Планирано е развитие на информационната система през следващите години. Информационният център на НАП и служители от дирекция „Интрастат“ съдействат при възникнали трудности при работа със софтуера.
--	--	---