**ДО: Г-ЖА МЕНДА СТОЯНОВА - ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА ПО БЮДЖЕТ И ФИНАНСИ В**

**43-то НАРОДНО СЪБРАНИЕ**

**ДО: ЦВЕТАНЦВЕТАНОВ**– **ПРЕДСЕДАТЕЛ НАПарламентарна група на ПП ГЕРБ**

**ДО:** **МИХАИЛМИКОВ- ПРЕДСЕДАТЕЛ НАПарламентарна група "БСП лява България"**

**до: МУСТАФА САЛИ КАРАДАЙЪ- СЪПРЕДСЕДАТЕЛ НАПарламентарна група "Движение за права и свободи"**

**до: РАДАН МИЛЕНОВ КЪНЕВ- СЪПРЕДСЕДАТЕЛ НАПарламентарна група "Реформаторски блок"**

**до: ВАЛЕРИСИМЕОНОВ- ПРЕДСЕДАТЕЛ НА Парламентарна група "Патриотичен фронт"**

**до:** **КРАСИМИРАКОВАЧКА - СЪПРЕДСЕДАТЕЛ НА Парламентарна група "Български демократичен център"**

**до:** **БОРИСЛАВБОРИСОВ- ПРЕДСЕДАТЕЛ НАПарламентарна група "АБВ"**

**ОТНОСНО:ПРЕДСТОЯЩОТО ПРИЕМАНЕ НА ЗИД НА ЗАКОНА ЗА МИТНИЦИТЕ**

**УВАЖАЕМА Г-ЖО СТОЯНОВА,**

 **УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА НАРОДНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ,**

Повод да се обърнем към Вас е предстоящото приемане от 43-то Народно събрание на [проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за митниците](http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=1991).Проектът е приет от Министерски съвет и внесен за разглеждане от комисията по бюджет и финанси в Народното събрание. Един от членовете на БСК – НОМА, е внесъл писмо до Министерски съвет с предложения за изменение и допълнение на текстовете в проекта на Закона за митниците. Към датата на съставяне на настоящото писмо не е ясно дали предложенията са взети под внимание, а едно от тях е от изключителна важност за членовете на НОМА.

 За 2015 г. оборотът на членовете е над 330 000 000 лв., върху които те са платили данъци към фиска, а документите, обработени чрез отдалечените работни места към икономическите оператори са над 140 000, в т.ч. вносни, износни и транзитни декларации. Фирмите членки на НОМА са престижни компании, направили инвестиции в размер на милиони левове в българската икономика. Фирмите имат складово – терминални бази, отговарящи на конкретните им нужди и натоварване. Персоналът е изключително добре подготвен и обучен, а квалификацията на служителите отговаря на високите международни изисквания на FIATA и CLECAT. Всички компании са сeртифицирани по международни стандарти като ISO, TAPA,HACCP, CERES, АЕО и др.

От 1999г. до сегана територията на складово-терминалните бази на значимите икономически оператори има изградени отдалечени работни места (ОРМ) на митническата администрация и чрез тях държавата осъществява контрол върху стоките,преминаващи през базите на операторите. Операторите заплащат на митническата администрация такси, съгласно наредба на Министерски съвет в зависимост от броя на митническите служители, командировани в съответните бази. Функционирането на ОРМ позволява на митническата администрация разтоварване на инфраструктурата около митниците, извършване на ефективен физически и документален контрол. Приблизително половината от дейността на митница Аерогара София и около 10% от дейността на митница Запад, свързана с обработката на документи и товари, се извършва от членовете на НОМА.Ефективността е доказана във времето, а приходите в републиканския бюджет от мито, акциз и ДДС, събрани от фирми – клиенти на операторите, възлизат годишно на стотици милиони лева.Функционирането на ОРМ е широко разпространена практика на митническата администрация във водещите държави-членки на Европейския съюз. Една по-добра услуга от страна на митническата администрация към ОИО в съчетание с географското предимство на Р. България ще помогне за увеличаване на транзитния поток от Европа към Близкия Изток и обратно, което автоматично означава и повече преки и косвени приходи в републиканския бюджет, осигуряване на заетостта в бранша и др.

С влизането в сила на Митническият кодекс на съюза (през май 2016 г.) държавите-членки трябва да въведат пълна електронизация на документите, които се оформят митнически. Крайният срок за това е 2019г. За съжаление, на този етап някой от документите нямат електронна алтернатива, а те са от съществено значение за клиентите на икономическите оператори, за тяхната дейност и конкурентно- способност. Функционирането на някой от електронните системи на Агенция „Митници“ все още не е стабилно и отдалечените работни места остават единствената доказана във времето алтернатива за обработка на товарите на икономическите оператори.

Предвид горното, молим да се разгледа въпроса с функционирането на ОРМ с огледважността на въпроса, както за икономическите оператори, така и за фиска. Нашето предложение е дейността им да бъде законодателно регламентирана, като това не противоречи на новото митническо законодателство на ЕС. В тази връзка предлагаме към чл. 10, ал.1 от [проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за митниците](http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=1991)да бъде добавена т.11, която да има следният текст:

***Чл.10 (1)***

***т.11. Осъществява сътрудничество и взаимодействие с одобрените икономически оператори по отношение на изграждането и функционирането на отдалечени работни места на митническата администрация, като редът и условията за взаимодействие се уреждат със съвместни инструкции.***

Някой от текстовете на Регламент (ЕС)952/2013 липсват в предложените промени в Закона за митниците, затова считаме за уместно да бъдат променени чл. 196, чл. 197 и чл. 198, както следва:

***Чл. 196. Когато митническите органи изискват предоставяне на обезпечение, това обезпечение трябва да бъде изисквано от длъжника или от лицето, което може да стане длъжник. Митническите органи могат да решат също обезпечението да бъде предоставено от трето лице за сметка на лицето, от което то се изисква.***

***Чл. 197 По заявление на лицето, посочено в чл.196, митническите органи могат да разрешат съгласно чл. 198, алинея 1, 2 и 3, предоставянето на общо обезпечение за покриване на размера на вносните или износните мита, съответстващо на митническото задължение по отношение на две или повече операции, декларации или митнически режими.***

***Чл. 198 ал. 1. Разрешението по чл. 197 се дава само на лица, които отговарят на всяко едно от следните условия:***

***А) установени са на митническата територия на Съюза;***

***Б) нямат сериозни или повторни нарушения на митническото законодателство и на правилата за данъчно облагане, включително липсата на сериозни нарушения, свързани с икономическата дейност;***

***В)ползват редовно съответните митнически режими или са оператори на съоръжения, за временно складиране или ОИО, и притежават практически стандарти за компетентност или професионална квалификация, пряко свързани с осъществяваната дейност.***

***ал. 2. Когато се предоставя общо обезпечение за митнически задължения и други вземания, които биха могли да възникнат, икономическият оператор може да получи разрешение за използване на общо обезпечение в съответствие с чл.84 от ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ НА КОМИСИЯТА (EC) 2015/2446 от 28 юли 2015 година и при условие, че отговаря на критериите, определени в чл. 39, букви б) и в) от Регламент (ЕС)952/2013.***

*ал. 3. Когато се предоставя общообезпечение, за митнически и други вземания, които са възникнали, одобреният икономически оператор за митнически опростявания, след подаване на заявление, получава разрешение да използва общо обезпечение с намален размер в съответствие с чл.84 от ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ НА КОМИСИЯТА (EC) 2015/2446 от 28 юли 2015 година.*

***ал. 4. Общото обезпечение с намален размер, посочено в ал.3, е равностойно на предоставеното обезпечение.***

Причината да желаем изричното добавяне на горните текстове е фигурирането им в Регламент (ЕС)952/2013 на Европейския парламент и на Съвета. Това обстоятелство ни кара да считаме, че липсата им ще постави българските одобрени икономически оператори в неконкурентна среда спрямо всички останали европейски одобрени икономически оператори.

Поради огромния браншови интерес считаме, че задължителното пломбиране на всички транспортни средства на територията на страната при движението на стоки под режим транзит следва да отпадне. Регулярна практика за спедиторите, които организират групажни превози, e да превозват в едно товарно помещение общностни стоки и такива под режим транзит. Обичайната практика на митниците в ЕС е да не се пломбират помещенията на превозните средства, когато в тях се превозват общностни стоки и такива под режим транзит. Обръщаме внимание, че дължимите митни сборове за всяка транзитна операция са надлежно гарантирани от съответния икономически оператор и държавата не може да бъде ощетена по никакъв начин. Въвеждането на задължително пломбиране ще нанесе значителни финансови загуби за спедиторите поради невъзможността да групират товарите в едно помещение. Предвид горното, предлагаме към чл. 84 да бъде създадена ал. (5), която да гласи следното:

Чл. 84. (5) Алтернативни мерки за идентифициране, различни от пломбиране

***(член 192, член 226, параграф 3, буква а) и член 227, параграф 2, буква а) от Кодекса)***

1. *Чрез дерогация от член 299 от РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/2447 НА КОМИСИЯТА от 24 ноември 2015 година за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза, отправното митническо учреждение може да реши да не пломбира стоките, поставени под режим съюзен транзит, а вместо това да разчита на описанието на стоките в декларацията за транзит или в представените допълнителни документи, ако това описание е достатъчно точно, за да осигури възможност за лесно идентифициране на стоките, и ако съдържа количеството и естеството им, както и специалните характеристики, като серийните номера на стоките.*

**2**.***Чрез дерогация от член 299 от РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/2447 НА КОМИСИЯТА от 24 ноември 2015 година за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза, освен ако отправното митническо учреждение реши друго, в долупосочените случаи не се пломбират нито транспортното средство, нито индивидуалните опаковки, съдържащи стоките:***

|  |  |
| --- | --- |
| ***а)*** |  ***когато стоките се превозват по въздух, а на всяка пратка има поставени етикети с номера на придружаващата въздушна товарителница или пратката представлява товарна единица, на която е указан номерът на придружаващата въздушна товарителница;*** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***б)*** |  ***когато стоките се превозват с железопътен транспорт, а железопътните превозвачи прилагат мерки за идентифициране.*** |

 Бихме желали да обсъдим въпроса на двустранна среща, на която ще изложим нашите аргументи в полза на направените конкретни предложения, подкрепящи националният интерес и българския бизнес.

 С уважение: …………………

/Емил Дандолов- председател на УС на НОМА/