

СПРАВКА

за предложенията, становищата и възраженията, получени при публикуването на интернет страницата на Министерството на финансите и на Портала за обществени консултации на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 1 от 22.01.2014 г. за специфичните изисквания и контрола, осъществяван от митническите органи върху средствата за измерване и контрол на акцизни стоки

Подател	Предложение	Приема/не приема/ предложението	Мотиви
Пристанище Варна ЕАД	<p>Предлага се следната редакция на чл. 44а, ал. 2 от проекта на Наредба № Н-1 от 2014г.:</p> <p>„Чл. 44а (2) В случаите, когато пристанище в т.ч. съоръжение за временно или митническо складиране с титуляр пристанищния оператор на съответния терминал се осъществява внос или въвеждане на територията на страната на кокс или въглища точката на контрол е извеждането им от пристанището“.</p> <p>Мотиви: По този начин ще бъдат преодолените затруднения при прилагането на чл. 103в от ЗАДС, които биха били възникнали за пристанищните оператори при обработката на твърди енергийни продукти.</p> <p>Технологичните процеси и последователност при обработката на въглища и кокс доставени с кораб.</p> <p>Вариантите при обработката се свеждат до два:</p> <p>Вариант 1: Въглища и кокс предназначени за внос или транзит по суша</p> <p>Стоката се оформя на Декларация за временно складиране и след получаването на нареждане за разтоварване заверено от съответния митнически пункт започват разтоварните операции. Разтоварва се на стиф (в съоръжение за временно складиране с титуляр пристанищния оператор) и след получаване на нареждане за експедиция се извозва</p>	Приема се	Направена е редакция на § 15 в чл. 44а от проекта

	<p>с автомобили или железопътни вагони. Прилагането на чл. 103в от ЗАДС и предлагания чл. 44а от Наредба Н-1 за специфичните изисквания и контрола, осъществяван от митнически органи върху средствата за измерване и контрол на акцизни стоки, да преминава кантар и след това да се връща на стиф в случаите, когато все още няма заверено нареждане за експедиция. Освен това след първоначалното измерване при провеждане във временния склад се предвижда и повторно при извеждането и.</p> <p>Вариант 2: Въглища и кокс предназначени за транзит по море В този случай доставките се извършват с по-малки кораби, разтоварват се в съоръжение за временно или митническо складиране с титуляр пристанищния оператор и след окрупняване на партидата се товарят на по-голям кораб. В този случай приемането и експедицията от съоръжението за временно складиране следва да се извършва по начин описан в първия вариант на работа.</p> <p>Дейностите описани по-горе за прилагане на законовите изисквания биха довели до извънредно забавяне на обработката на кораба, демюрейдж, разходи за теглене, допълнително разпращаване на стоката и загуби вследствие на промяна на физико-механичните и качества. Всичко изброено по-горе води до стотици хиляди загуби за икономическите оператори по веригата и поставят българските пристанища в не конкурентна среда спрямо такива в Гърция и Румъния.</p> <p>С оглед на обстоятелството, че световната практика при търговия с насипни стоки в т.ч. въглища и кокс е да се извършва измерване на теглото на това по метода на газенето на кораба, така нареченият „дрифт сървей“, обръщаме</p>		
--	--	--	--

	<p>внимание, че прилагането и използването му в Българското законодателство е уредено в Наредба № 9 от 9 юни 2004 г. за техническата експлоатация на електрически централи и мрежи, където в чл. 322, ал. 1, т. 1 е регламентирано, че единият от методите за измерване на горивата постъпващи в ТЕЦ е „посредством газенето на корабите, когато е пренасяно по воден път.“</p> <p>С оглед на гореизложеното и добрите международни практики, утвърдени при измерването на насипни товари предлагаме, разтоварването на твърди енергийни продукти по Вариант 1 да става по следният начин: разтоварването на кей количество да се измерва по драфт сървей, а измерването при експедиция на стоката да се осъществява през пристанищен кантар. За разтоварване на твърди енергийни продукти по Вариант 2 предлагаме това да става по следният начин: разтоварването на кей количество да се измерва по метода на драфт сървей, като последващото натоварване на окрупнената партида отново да се измерва по метода на драфт сървей.</p>		
<p>Българска Дунавска Камара</p>	<p><u>1. В чл. 4 (1) се създава нова точка 14:</u> „14. сухотоварни кораби, превозващи кокс или въглища, притежаващи валидно международно свидетелство за тонаж или мерително свидетелство“.</p> <p><u>2. По § 15 от проекта относно чл. 44а:</u> „Чл. 44а (2) В случаите, когато през пристанище се осъществява внос или въвеждане на територията на страната на кокс или въглища с кораба:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. точка за контрол при въвеждане на акцизните стоки е пристанищен кей; 2. точката за контрол при извеждане на акцизните стоки е мястото на извеждането им от пристанището. <p>(3) В точките за контрол по ал. 1 и ал. 2, т. 2 се</p>	<p>Приема се</p>	<p>Направена е редакция на § 15 в чл. 44а от проекта</p>

	<p>използват средства за измерване и контрол на маса.</p> <p>(4) В точките за контрол по ал. 2, т. 1 като средство за измерване и контрол се приема корабът, съгласно чл. 4, ал. 1, т. 14, а за установяване на количеството въведени акцизни стоки се приемат данните от протокола за драфт сървей на кораба, изготвен от оторизиран сървейор при влизането на кораба в пристанището.“</p> <p>Мотиви: Съгласно изискванията на чл. 43 от действащата Наредба Н-1 от 2014 г. за специфичните изисквания и контрола, осъществяван от митническите органи върху средствата за измерване и контрол на акцизни стоки, точките за контрол при вноса или въвеждането на територията на страната на кокс или въглища са местата за въвеждане и извеждане. Това означава, че се налага цялото количество да се претоварва от кораба на автомобили за да се претегли на автокантар, едва след което да се стифира на склад, от където впоследствие да се експедира. Тези допълнителни манипулации ще доведат до съществено, повече от два пъти нарастване на общата цена на претоварените операции на въглища и кокс в българските пристанища, което ще окаже негативно влияние на тяхната конкурентоспособност, с непредвидим последиствия. Текстът на чл. 44а от Проекта на Наредба за ИД на Наредба Н-1 от 2014 г. и в частност на ал. 2 от същия може да се тълкува двояко и не дава ясен и категоричен отговор, дали ще се изисква мерене на кантар при вноса или въвеждането на територията на страната на кокс или въглища. По тази причина и в тази връзка правим нашето предложение за изм.и допълнение на Проекта на Наредба Н-1 от 2014 г.</p>		
--	---	--	--

	<p>В допълнение:</p> <p>1. До скоро въглищата и коксът се приемаха от вноса в пристанищата по коносаментно тегло и протоколи от драфт сървей на кораба. Експедицията от пристанищен склад ставаше по единствения възможен начин: с вагони и/или автомобили, след претегляне на стоката на вагонна везна или автокантар. Този начин на работа е доказал своята надеждност през годините и е възприет в цял свят, поради което, считаме, че трябва да се запази като принцип на работа и в бъдеще.</p> <p>2. При разтоварването на въглища и кокс от кораба, в трюма винаги остава част от товара, която не може да се разтовари. Не са малки и загубите при товарене на автомобилите за извозване на товара до автокантара, с цел изпълнение на горното изискване. Всичко това ще доведе до претегляне и обмитяване на по-малко количество товар от това по драфт сървей.</p> <p>3. Всяка допълнителна обработка на насипни товари, води до раздробяване, разпрацане и тегловни загуби на товара, а от там и до преки финансови загуби за собственика на товара.</p> <p>4. Измерването на корабите и издаването на международното свидетелство за тонаж за морските кораби и мерително свидетелство на корабите, плаващи по вътрешните водни пътища е регламентирано, както в редица международни документи (Международната конвенция за измерване на тонажа на корабите, 1969 г. и Конвенцията за измерване на корабите от вътрешното плаване от 1966 г.), така и в националното ни законодателство (Наредба № 3 от 2004 г. за измерване тонажа на морските кораби (ДВ, бр. 44 от 2004г.) и Наредба № 2 от 2003 г. за измерване на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища (ДВ, бр. 7 от 2003г.). Протоколът от</p>		
--	--	--	--

	драфт сървей на кораб е международен документ, използван в цял свят за достоверно установяване на количеството товар на кораба.		
galinivanov	<p>По отношение на публикуваните промени в Наредба Н-1, предлагам следното изменение в чл. 44а, ал. 2:</p> <p>„В случаите, когато през пристанище в това число съоръжение за временно или митническо складиране с титуляр пристанищният оператор на съответният терминал се осъществява внос или въвеждане на територията на страната на кокс и въглища, точката на контрол е извеждането им от пристанището.“</p>	Приема се	Направена е редакция на § 15 в чл. 44а от проекта