



# БЪЛГАРСКА МОРСКА КАМАРА

Наш № 26  
Гр. Варна, 15.02.2010г

До

Българска търговско-промишлена палата  
Г-н Цветан Симеонов, Председател

Относно: Съдействие пред държавните институции във връзка с промени в ЗДДС, ограничаващи дейността на българските търговски фирми в сферата на речния транспорт

Уважаеми Г-н Симеонов,

На основание на получени писма до БЪЛГАРСКА МОРСКА КАМАРА от наши членове за съдействие и представяне на общия интерес, с настоящото се обръщаме към Вас с молба да обединим усилията си пред държавната администрация за предприемане на съответни действия относно разрешаване на следния казус:

Съгласно промените в ЗДДС в сила от 01.01.2010 г. режимът за прилагане на нулевата ставка за облагаеми доставки спрямо плавателните съдове, извършващи международен рейс, е променен в териториален аспект: за доставките за международното плаване по р. Дунав с напускане на територията на страната е въведено облагане с ДДС по общия ред, а облагаема сделка с нулева ставка остава само за плавателни съдове, използвани в „открито море“. По този начин чрез чл. 31 от ЗДДС се въвежда географски критерий и по-точно: критерия „открито море“. Това автоматично означава, че нулевата ставка става допустима само за международното морско, но не и за международното речно корабоплаване.

Информирани сме от фирмите в този бранш, че в резултат на промените, за месец януари 2010г. обема на реализираните продажби на фирмите, осъществяващи тези дейности в сравнение с месец януари 2009 г. е намалял 15-20 пъти. Това се отразява аналогично върху внесените средства в държавния бюджет - корпоративен данък, социално и здравно осигуряване на наетия персонал; и без съмнение води до освобождаване на значителна част от персонала на водещите фирми в бранша.

След проведени задълбочени проучвания на въпроса от специалисти на Асоциацията ни, представяме Ви множество аргументи относно необходимостта от промяна на данъчното облагане:

1. След 01.01.2010 г. получихме информация за Официално уведомително писмо от Комисията на Европейските общности във връзка с Нарушение 2008/4708, което е изпратено до България през юни 2009 г. без да е било сведено до знанието на засегнатите браншови организации и техните членове. В посоченото писмо са направени аналогии и са дадени примери, които касаят изцяло морски кораби и частен случай от делото „Elmeke“, който е морски танкер бункеровчик с експлоатация в района на Егейско море. На базата на това сравнение и на неконкретизиранни

жалби, Комисията достига до извода, че при снабдяването на речни кораби се нарушава Директивата на Общността за ДДС.

2. Приетата директива от 2006г., касаеща вътрешните водни пътища на Европейския съюз е била изработена за масива от държави с общи сухопътни граници в централна Европа, без да е предвиждала запазването на международния воден път по долното течение на река Дунав, където реката е граница за България (приета в ЕС през 2007г.) и е заобиколена от държави, които не са членки на Общността и приложението на директивата огледално за България в случая е неадекватно;

3. Не е отчетен факта, че България за разлика от страните от горен и среден Дунав е разделена географски от другите държави от европейския съюз поради разположението на Сърбия и Хърватска. Друг важен факт е, че след пристанище Мохач (Унгария), корабите плаващи по течението на река Дунав напускат Общността извършвайки изходна гранична контрола за Европейския съюз и продължават плаването си през Българо-Румънски участък без вх/изх пропускателни контроли, като могат да достигнат под този режим на плаване и до Украйна и Молдова. В този смисъл река Дунав, след пристанище Мохач на изток, съответства на критерия за международен морски път и по нея се извършва международен транспорт.

4. Комисията определя за нарушение освобождаването от ДДС на доставки на стоки, предназначени за речни плавателни средства осъществяващи превоз на пътници и стоки свързани с международен транспорт, чрез използване на понятието „международен рейс“. А в същото време съгласно горесцитираното писмо на Комисията на Европейските общности, това определение не е в нарушение и действа с пълна сила за освобождаване от ДДС на доставки на стоки, предназначени за въздухоплавателните средства, осъществяващи превоз на пътници и стоки, свързани с международен транспорт.

Възниква сериозно противоречие и неравнопоставеност при извършване на подобни сделки с различни транспортни средства в аналогични международни дестинации. Например, при превоз в дестинация между България и Австрия:

- при въздушен транспорт от Варна (BG) до Виена (AU), доставката на стоки, предназначени за самолета, извършващ превоза, следва да бъде облагаема доставка с нулева ставка съгл. ЗДДС;
- при воден транспорт по река Дунав от Русе (BG) до Виена (AU), доставката на стоки, предназначени за речен кораб, извършващ превоза, следва да бъде облагаема доставка с 20% ставка съгл. ЗДДС;

5. Особено неправилно и неточно е въведеното с чл.31 ЗДДС неравноправно и различно ДДС-третиране на доставки за кораби, предназначени за спасяване на човешкия живот и имущество на море, в сравнение с тези на реката.

Според настоящия режим на ЗДДС, ако един кораб (включително спасителен кораб) е необходимо да зареди гориво или провизии, за да изпълни животоспасяваща спасителна операция по река Дунав, той трябва да задължително да бъде обложен с ДДС, но ако същият кораб спасява хора в „открито море“, той ще има нулева ДДС-ставка.

Въведената разлика е лишена от смисъл. Нима може да се обезкуражава и игнорира спасяването по река Дунав (което е международен и общочовешки дълг), а да се стимулира само това в „открито море“? Тук с особена острота се налага да се посочи, че чл.31 ЗДДС пряко противоречи на смисъла и текста на чл.1 ал.1 буква „а“ от Международната конвенция по спасяване, от 1989 г. (ДВ бр.23 от 28.02.2008 г), където императивно е определено, че „спасителната операция“ е такава операция, когато се извършва „във всякакви други води“ - вкл. и речни!

6. От месец декември 2002 г. в Р България правният режим на международното търговско корабоплаване по река Дунав е абсолютно приравнен с този в морските пространства. Той има единна правна основа в лицето на Кодекса на търговското корабоплаване (ДВ бр.113 от