

Изх. № 261/20.09.2023

ДО  
Г-Н АСЕН ВАСИЛЕВ  
МИНИСТЪР НА ФИНАНСИТЕ

Копие:  
Г-Н ЙОРДАН ЦОНЕВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА ПО БЮДЖЕТ И ФИНАНСИ  
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

**ОТНОСНО:** Проект на Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България

**Уважаеми г-н Василев,  
Уважаеми г-н Цонев,**

По отношение на § 16 от обнародвания в ДВ, бр. 66 от 01.08.2023 г. Закон за държавния бюджет на Република България за 2023 г., с който бяха приети изменения и допълнения в Данъчно-осигурителен процесуален кодекс (ДОПК), в това число на 25.08.2023 г., в портала за обществени консултации беше публикуван Проект на Наредба за условията и реда за осъществяване на фискален контрол върху движението на стоки с висок фискален риск на територията на Република България (Наредбата), бихме искали да ви обърнем внимание, че в настоящия си вид Наредбата е неприложима в много отношения. Съответно приемането ѝ в този вид с действие от 1 октомври не само няма да доведе до търсените от държавата ефекти, но застрашава редовността на доставките в търговията на дребно, от което могат да пострадат потребителите с всички негативни последици от това. Направените предложения не са подложени на предварителна оценка на въздействието, която би установила, че те предполагат сериозно допълнително натоварване на задължените лица. Би било необходимо отделянето на значителни човешки и финансови ресурси за обезпечаване на необходимите нови процеси на деклариране.

Съгласно проекта на Наредбата, основната промяна е въвеждането на задължително предварително деклариране на превозите на стоки с висок фискален риск, както и техния контрол. Изискванията на чл. 127з и чл. 127и, ал. 13 от ДОПК се уреждат с проекта на Наредба. В същата са разписани и изискванията към фискалните контролни пунктове, обхватът и редът за предварително деклариране на данни за превоз на стоки с висок фискален риск, тяхното коригиране или анулиране при неосъществен превоз, редът за потвърждаване получаването/изпращането на стоките и редът за издаване и за предоставяне на уникален номер за превоз на стока с висок фискален риск.

По отношение на Проект на Наредба се забелязват няколко отличителни области, които биха повлияли значително в увеличение на административната тежест на търговците на дребно и биха довели до значително затруднения в работата им:

- I. Предлагаме задължението за предоставяне на уникален номер на превоза (УНП), във връзка чл. 13, ал. 3 от Проекта на Наредбата, да отпадне поради следните причини:

Взимайки предвид факта, че получателите предоставят нужната информация за всяка отделна пратка със стоки, чрез онлайн услугите с квалифициран електронен подпис (КЕП) на интернет страницата на НАП – задължението за предоставяне на УНП на водачите на превозни средства от получателите на стоките, се явява излишно, което от своя страна би се определило като допълнително административно затруднение. Веригата за доставки, включва поредица от дейности, свързани с придвижването на готовия продукт от производствената линия до потребителите. Доставка на продукта до потребителя бързо и евтино, оказва пряко влияние върху удовлетвореността на клиентите, за което не трябва да се усложнява с допълнителното горесцитирано изискване.

Общо установения начин на физическа дистрибуция на стоки при снабдяването се планира и ръководи от изпращача на стоките, т. е. не се осъществява от получателя. В повечето случаи се използва международна транспортна компания – възнаграждението за тази услуга е отговорност на доставчика. Изпращачът на стоките организира всички етапи на услугата по доставката до съответния клиент, който като получател е длъжен да предостави УНП на шофьорите на камионите (които осъществяват експедирането).

Реципиентите/адресатите нямат връзка с логистичните компании и нямат физическата възможност да осъществят връзка с превозвача. В този ред на мисли обръщаме внимание, че не е създадена действаща процедура за предоставяне и уведомяване на транспортните водачи със съответното УНП. Не съществува изградена система за комуникация, с която УНП да бъде предадено и съхранявано от оператора, отговарящ за транспортирането на стоките. Трябва да се отбележи, че водачите са от различни националности, които говорят различни езици, което е следваща причина за трудностите при комуникацията и определят задължението за предоставяне на уникален номер на превоза като изключително трудно достъпно.

Да отпадне изцяло административна санкция/глоба в случаите, в които предварително деклариране е извършено, но в момента на физическа проверка УНП липсва в документацията придружаваща стоката. Считаме, че в подобни случаи дружеството е изпълнило задължението по предварително деклариране и липсата на УНП в шофьора не би било основание, същата да се счита за недеklarирана, тъй като НАП ще има достъп до подадените данни и лесно би могло да идентифицира камиона например по номера на превозното средство.

- II. Информация за оповестяване стойността на доставката, съгласно проекта на Наредба, да има само в определени случаи поради следните причини:

Доставната стойност да се оповестява само в случаите на обезпечение. Стойността на получените артикули представлява търговска тайна. При даване на информация (без аргументи за неизпълнение на законовата уредба) за стойността на сделката пред институциите се нарушава принципа на пропорционалност, във връзка чувствителността на

информацията. По този начин се компрометират правата на доставката и защитените от правото интереси на субектите от икономическите сделки в пазарната икономика.

### III. Промяна в режима за уведомяване на НАП при констатирани разлики във вида и количеството на получената стока

В чл. 8, ал. 5 не е конкретизиран стойностен праг, над който при получаването на стоката се констатира разлика в количеството или вида на стоката, трябва незабавно да се уведоми НАП. Съгласно същата разпоредба получателят на стоката трябва да „спре дейностите по приемане/връщане на СВФР. Дейностите могат да се възобновят не по-рано от 4 часа след уведомяването“, което на практика ще доведе до блокиране на част от работата в складовите бази на получателя по доставката. По целесъобразно е да се въведе разумен стойностен праг за констатирани разлики, над който да се уведомява НАП. При някои артикули, например плод и зеленчук, винаги има разлика в количество доставена стока в сравнение с предварително поръчаното/декларираното. Следователно да се уведомява НАП за всяка разлика от например един килограм е практически неосъществимо. Също така, за да се констатират разлики във вида и количеството на стоката, камиона трябва да бъде разтоварен задължително, което ще противоречи на чл.8, ал.5, т. 2.

Нещо повече, спирането на дейностите по прием на стоката за 4 часа при констатиране на разлика (най-често след разтоварване на стоката) крие опасност от погиване на голяма част от СВФР (напр. месо, млечни продукти), които изискват температурен режим на приемане.

Във връзка с горното в чл.10, касаещ превоз на СВФР, който започва и завършва на територията на страната изобщо не е предвидена процедура при констатиране на разлики при получаване на стоката.

При доставки на стоки до разпределителни центрове/централни складове на търговците, това се случва под определен график, като всички доставки за деня са разпределени по часове и дни, така че последните да се случват последователно, без да има струпвания. Съответно, едно транспортно средство, чиято стока не може да се приеме или върне за дълъг период от време (4 часа), тъй като е установена разлика в предварително декларираното и полученото, би възпрепятствало много други доставки и транспортни средства. Това на практика би възпрепятствало доставките в половин работен ден в помещението на търговеца, което неминуемо ще се отрази и на наличностите за продажба на дребно на тези срокове към потребителите.

Информацията за превозваната стока с висок фискален риск се получава от самия доставчик от другата държава-членка, като получателят на територията на България няма начин за верифицирането ѝ още към момента на предварителното деклариране. Разминавания е възможно да възникнат при самото натоварване от страна на доставчика, които получателят няма да има как да установи. Същевременно информацията за действително получената стока, подлежаща на фискален контрол ще е предоставена на органите по приходите по реда на чл. 8, ал. 5, т. 1, съответно фискален контрол ще може да се осъществи и целта на законодателната уредба би била спазена. Във връзка с горезложеното, при условие, че се изпълнят исканията за банкова гаранция и % толеранс следва процеса по прием да продължи и НАП само да бъдат уведомени за разликата над толеранса, а не да се спират дейностите по приемане/връщане на стока по приемане/връщане на СВФР по реда на чл. 8, ал. 5, т. 2.

### IV. Да бъде въведено предварително обезпечение на данъчни задължения съгласно чл. 28 от проекта на Наредба за стоки предмет на фискален контрол:

След парично обезпечение или безусловна и неотменяема банкова гаранция за конкретната стока, доставките/стоките се освобождават. Предлагаме предварително внасяне на обезпечение да бъде въведено с цел безпроблемното движение на стоката до мястото ѝ на получаване. Например, да се предостави еднократно обезпечение с период година напред, вместо по отделно за дадена доставка през годината. Това изискване да влезе в употреба с цел навременно снабдяване на потребителите с необходимите стоки. Формата създава възможност за установяване на по-гъвкави взаимоотношения между конкретните субекти без никакво забавяне на доставките. Когато запор на стоки се случи в празничен ден това усложнява превеждането на сумата за обезпечение и забавя на свой ред по-бързото пристигане на доставката. Всяко забавяне на доставката може да доведе до загуби /брак при бързо развалящи се храни и такива с кратък срок на трайност/, както и до други нарушения, свързани с други държавни органи, за пример може да се каже, че ако една стока е в определена промоция и пристигането ѝ бъде забавено, това може да доведе до санкция/ии от други държавни органи. В допълнение, при наличие на предварително годишно обезпечение и процент толеранс (виж т.ІІІ), предлагаме предвидените 4 часа съгласно разпоредбите на чл. 8 ал. 5 от проекта на наредба да отпаднат. Алтернативен вариант е при потвърждаването на стока да могат да се декларират съответните отклонения в подадените първоначално данни без да е необходимо изчакване.

V. Потребители с различни права на достъп в електронната услуга за деклариране на стоки с висок фискален риск.

Предлагаме въвеждане на техническа възможност за създаване на потребители на електронната услуга с различни права, т.е. потребител който декларира и потвърждава дадена стокова група да няма достъп до декларираните данни от друг потребител отговорен за други категории артикули, изброени в списъка на стоки с висок фискален риск. Предложението по-горе ще доведе до опазването на търговската и фирмена тайна.

VI. Естествени фирми и толеранс при деклариране на теглото при стоки с висок фискален риск

Отправяме искане с молба да бъде предвиден толеранс в теглото при деклариране на стоки с висок фискален риск поради наличието на естествени фирми. Естествената фирма е количествено намаление на теглото и обема на доставяните продукти при транспортирането им, т. е. от изпращането до получаването - стоките губят от своето тегло. Нормите за естествените фирми при транспорт се прилагат в случаите при констатирана разлика между предадените и приетите след транспорта количества при условие, че тази разлика не се дължи на кражба или злоупотреба. Предлагаме да се въведе техническа възможност, която не изисква допълнително администриране, вземайки в предвид наличието на естествени фирми при транспортираните стоки с висок фискален риск. Наличието на условие за толеранс в теглото при деклариране ще допринесе за по-добра отчетност на транспортираните стоки и ще намали административната тежест на бизнеса.

VII. Търговска тайна. Конфиденциалност

Във връзка с големия обем на конфиденциална информация, който ще бъде предоставян на приходната агенция, сме пряко заинтересовани да получим ясни гаранции, че използването и съхранението на предоставената търговска и фирмена тайна е надеждно. Настояваме Наредбата да определя реда и целите за които предоставената информация ще бъде използвана както и мерките които ще бъдат предприети за опазването на информацията

предвид нейната строга конфиденциалност и важност за бизнес развитието на данъкоплатците.

#### VIII. Подаване на данни посредством структуриран файлов формат

С цел намаляване на административната тежест на данъкоплатците при декларирането на стоки с висок фискален риск, предлагаме разпоредбата на чл. 48 ал. 2 от проекта на наредба да влезе в сила на 1 Октомври 2023 г.

Алтернативно, в случай че е не бъде прието разпоредбата на чл. 48, ал. 2 от проекта на наредба да влезе в сила на 1 Октомври 2023 г., предлагаме до влизането в сила на тази разпоредба и до утвърждаването на структуриран файлов формат от изпълнителния директор на НАП, необходимата информация при предварителното деклариране да се предоставя в свободен формат, подходящ по преценка на деклариращия, при условие, че този формат също е подписан с КЕП и съдържа цялата информация, предвидена на съответните места в проекта на наредба (чл. 8, ал. 2, чл. 9, ал. 2, чл. 10, ал. 2, чл. 11, ал. 2 и съответните приложения от проекта).

На второ място, предлагаме да се въведе възможността при декларирането на необходимата информация за превозваните стоки чрез структурирания файлов формат, това да се прави по оптимизиран начин. Тоест, вместо за всяка стока поотделно да се декларира данни, когато всички превозвани стоки са предназначени за едно и също място, във файлът само веднъж и на конкретно място да се посочи адрес на получаване/разтоварване на стоката; дата и час на получаване/разтоварване на стоката; предназначение; доставка на стоката; режим складиране и всичко останало, което може да бъде релевантно едновременно за повече от една стока.

#### VIII. Деклариране на часови интервал за получаването на стоката

1. Да се премахне изискването за деклариране на точен час на получаване/разтоварване на стоката. На практика е много трудно, а в много случаи и невъзможно, да се предвиди/определи конкретния час на пристигане на транспортното средство поради чисто обективни причини, например натоварения трафик, повреда на камиона и т.н. Поради почти сигурната промяна в часа на доставката ще се наложи подаване на n-много на брой коригиращи уведомления, което ще увеличи значително административната тежест на задължените лица.

В случай, че не бъде прието часа на пристигане да отпадне изцяло, то поне да има приемливо отклонение (примерно 120 мин.), при което да не съществува задължение за корекция на очакван час на доставка. В случаите на по-голямо отклонение в часовия диапазон да се предложи работещ вариант на механизъм за уведомяване на НАП.

При групажните пратки, определянето на час на прием на всяка една точка на доставка зависи от организицията на работа на всеки от Получателите, което прави задачата невъзможна.

Друг проблем е че Доставчикът и/или Получателят в много от случаите ще декларира и ще носят отговорност за действия на трета страна – транспортна фирма и нейните служители.

Предлагаме ал. 14 от Наредбата да отпадне или поне частта отнасяща се до подаване на приложение 6 и 7 от водача на транспортното средство, което е практически неприложимо поради следните причини:

- Водачите на МПС-та няма да разполагат с техническа възможност за подаване на тези декларации по електронен път, тъй като няма да имат КЕП, компютри и интернет;

- Водачите на МПС-та няма да разполагат с цялата необходима информация – пример стойност на превозваната стока, представляваща търговска тайна на дружеството, следователно не могат да изпълнят задължението си по точно и коректно попълване на информацията;

- Водачите на МПС-та често са чуждестранни лица, които не владеят български и/или английски, което практически прави невъзможно попълването на подобен тип декларации;

Задължението трето лице (водач на МПС) да декларира данни, а Дружеството получател на стоката да потвърждава, без да е наясно с декларираните данни и респективно да понесе административни санкции, при несъответствие не е справедливо.

Предлагаме да се изместят сроковете за коригиране на предварително декларираната информация за превозваните стоки с висок фискален риск по всички параметри, така както са предвидени в чл. 8, чл. 9, чл. 10, чл. 11 и чл. 12, като за превозите от държави-членки до България срокът да е до 3 работни дни след пристигането на стоката на мястото за доставка на територията на България, а за вътрешнодържавните превози – в срок до 3 работни дни от пристигане на превоза на местоназначението.

В чл. 15, ал. 1 от Проекта на наредба е предвидено, че лицето, което предварително декларира превоз на СВФР може да коригира така подадената информация до изтичането на срока за изпълнение на задължението за деклариране.

По отношение на превозите от държава-членка на ЕС до България (по чл. 8 от Проекта на наредба), това на практика прави невъзможно извършването на корекцията. Както сме изложили в т. III по-горе, деклариращият е на територията на България, докато изпращачът на стоката се намира на територията на друга държава-членка. Съответно, както не може да се верифицира истинността на подадената информация за стоката, която ще бъде превозена, така и няма да може задълженото лице да установи, че корекция е на практика необходима. Поради това, предлагаме срокът за корекции да бъде изместен, като бъде предоставена възможност такива да се правят в срок до 3 работни дни след пристигането на транспортното средство, превозващо СВФР, на мястото на доставка.

По отношение на превозите, които започват от и завършват на територията на България, предварителното деклариране се прави до натоварване на стоката, съответно срокът за коригиране на информацията е същият. При положение, че превозът се прави изцяло в рамките на държавата, то целта на законодателството ще бъде спазена и дори в по-късен момент да се въведе необходимата информация с точност. Поради това, предлагаме срокът за корекции на вътрешнодържавните превози на СВФР да бъде изместен, като крайната възможност да бъде също в срок до 3 работни дни след пристигане на товара до местоназначението му.

IX. Предлагаме превозите на СВФР да се считат за правомерни при неизвършено предварително деклариране, когато е налице невъзможност да се използва електронният регистър „Фискален контрол“, съответно при липса на заповед на изпълнителния директор на НАП, в случаите на изключителни обстоятелства по реда на чл. 18 от Проекта на наредба.

Чл. 18 от проекта на наредба предвижда, че при невъзможност да се използва електронния регистър за предварително деклариране, това ще следва да се прави по заместващ начин, одобрен чрез заповед на изпълнителния директор на НАП. Самото определяне на този заместващ начин, изготвянето на заповедта и разпространяването ѝ до заинтересованите лица обаче, би коствало не малко време. Същевременно, всички търговци

правят поръчки и доставят стоки на ежедневна база. Още повече, че списъкът със СВФР включва бързоразвалящи се и бързооборотни стоки. Поради това, при невъзможност да се осъществи предварителното деклариране по горните причини, то предлагаме все пак превозът да бъде извършен и той да не се счита, че нарушава правилата за фискален контрол.

Алтернативно, предлагаме да се предвиди възможността при липса на заповед по чл. 18 от Проекта на наредба, декларирането да може да бъде направено в свободна форма чрез изпращане на електронно съобщение на електронна поща на органите по приходите, или въвеждане на функция в електронния регистър за последващо деклариране на извършен превоз, когато същият заработи и което да се счита за такова в съответствие с ДОПК и наредбата.

Х. Предлагаме срокът за потвърждаване на получаването на стоки с висок фискален риск да бъде удължен съобразно действително необходимия срок за приемане на доставки на стоки, като потвърждаване да може да се прави в срок до 3 работни дни от пристигане на транспортното средство при получателя на превоза. Навсякъде в проекта на наредба се предвижда задължение за потвърждаване на получаването на стоки, когато такива се доставят в България от държави-членки на ЕС (чл. 8, ал. 4), от трети страни (чл. 11, ал. 4) или от други лица на територията на България (чл. 10, ал. 4). Срокът за това потвърждение е изключително кратък, а именно в рамките на деня, следващ деня на пристигането на доставката на мястото на получаването ѝ. Същевременно, в много случаи самите транспортни средства разтоварват доставяните стоки на съответното място при получателя, но последният действително разпределя и приема стоките (т.е. те се въвеждат в системата на получателя) по-късно (т.нар. „отложен прием“). Това е така, защото става въпрос за големи количества стоки, не всички от които СВФР. Едва при въпросното разпределяне и приемане могат да се установят евентуални разлики между предварително декларираното и действително полученото. Тоест, едва тогава може получателят да установи какви действия да предприеме – да приеме стоката или да спре приема. Съобразно сегашната редакция на проекта на наредбата, ако е налице отложен прием, към момента на този прием вече ще е изтекъл срокът за потвърждаване на получаването, съответно за спиране на приема (ако е налице случая на чл. 8, ал. 5 от проекта на наредбата). Поради това, предлагаме така предвиденият срок за потвърждаване на получаването на СВФР да бъде изместен, като се предвиди потвърждаването да се прави не по-късно от 3 работни дни, считано от пристигането на транспортното средство при получателя.

XI. В Наредбата да бъде ясно описано, кое би трябвало да е водещо при подаване на декларациите за предварително деклариране – превозното средство или доставчика? От проекта на Наредбата не става ясно колко декларации респективно УНП номера трябва да се декларират в случаите, в които с едно МПС се доставят множество стоки от различни доставчици. За всеки отделен доставчик ли трябва да се издаде УНП или един УНП съответстващ на превозното средство.

XII. Изискванията на чл.10 за деклариране от страна на Доставчика на всички превози на СВФР автоматично изважда от пазара голяма част от малките земеделски производители, с които търговските вериги работят. Някои от производителите на плодове и зеленчуци извършват доставката в деня, в който берат стоката и нито имат времето, нито възможността за деклариране. Някои от тези производители не ползват дори електронна поща и изискването за ползване на КЕП ще е непосилно за тях. По този начин както държавната политика в тяхна подкрепа, така и нащите усилия да работим с малки производители ще се обезсмислят.

XIII. Чл.13. не урежда ясно случаите на групжни доставки и Получателят трудно може да се ориентира дали дадена доставка на СВФР трябва да се декларира и да има УНП и съответно да се потвърди или не, това зависи от това как е натоварено транспортното средство и какви количества за други обекти има в нея. При злоупотреба от страна на Доставчика, Получателят може да стане неволен съучастник.

XIV. Разписаната в чл. 32, ал. 2 разпоредба следва да отпадне, поради обстоятелството, че при погасяване на задълженията плащането може да се отрази във фискалния орган със закъснение, което би довело до блокиране на стоката и съответните вреди.

XV. Задължението за посочване на „предназначение на стоката“ е не само ненужна, но в случаите, когато се подава от изпращача е и невъзможна за подаване.

XVI. Изискванията на чл.11 за деклариране на превоз на СВФР, които започват на територията на трета страна и завършват на територията на страната след приключване на митническия режим т.е. веднага след като веднъж е предоставена цялата информация за тях трябва отново да се подаде. Това е необяснима и излишна свръхрегулация.

XVII. В хипотеза, в която в едно МПС се превозват акцизни и стоки подлежащи на висок фискален риск, често камионът престоява около 24 часа в митнически склад, преди да бъде получена и разтоварена стоката в склад на получателя. Моля да се дадат ясни указания, какво трябва да се отразява като място, ден и дата на деклариране. Движението на стоки от външен Митнически склад до склад на получателя следва ли да се декларира като вътрешно движение на стока в рамките на Република България и как би трябвало да се отрази подобен престой в декларацията за предварително деклариране на стоки доставени от ЕС.

XVI. Считаме, че би трябвало да бъде предоставена възможност за корекция зна вече подадени данни при предварително деклариране без това да обхваща само и единствено датата, часа и мястото на получаване/разтоварване на стоката и/или смяна на транспортното средство, включително при претоварване. Необходимо е да съществува и възможност декларациите за потвърждение да бъдат анулирани и/или коригирани. Всичко това би било необходимо с цел всяко предприятие да може коректно да подаде информация и да отстрани евентуални грешки при първоначално деклариране или последващо потвърждаване на данни.

XVII. Предлагаме да се въведе долна граница на количеството стоки, под която лицата да нямат задължение предварително да декларират превоза, а това да бъде с доброволен характер.

Новите задължения, свързани с фискален контрол, целят да постигнат максимална отчетност и прозрачност при движението на стоки, които представляват риск за фиска на Републиката. Същевременно обаче обемите стоки от този вид, които се превозват от търговците, са твърде различни, съответно и рискът е различен, докато инвестицията и административната тежест, която ще следва да се понесе за изпълнение на новите задължения, би била непропорционална на търговията с този вид стоки. Това би довело до по-рядко снабдяване с този вид продукти, което неминуемо ще се отрази неблагоприятно на потребителите. Поради това, предлагаме чрез подзаконовия нормативен акт да се въведе възможност за търговците, които доставят и съответно превозват малки количества от СВФР, да извършват предварителното деклариране и съответно потвърждаване на доброволен



принцип. Конкретното ни предложение е в случаите, когато превозваните СВФР с едно транспортно средство са в количество по-малко от 1000 броя от конкретния вид стока, попадащ в списъка по чл. 4 от Проекта на наредбата, получателят да ги декларира по своя преценка.

Алтернативно, предлагаме да се предвиди възможност за последващо деклариране на данните за превозените стоки, когато те са превозвани в по-малки количества, като се предвиди конкретно количество/конкретна минимална стойност, след достигането на което/която (чрез различни и последващи превози) да има възможност наведнъж да се въведат данни в електронната система.“

Въвежданата с наредбата допълнителна административна тежест с деклариране преди транспортиране и потвърждаване след получаване на СВФР ще доведе до повишаване на разходите, както на доставчиците, така и на получателите с назначаване на допълнителни служители, оскъпяване на логистика, увеличаване на опасността от погиване на стоките и бракове и др. Това може да се отрази на цените на хранителните продукти и от там на нивата на инфлация.

Предвид гореизложеното, апелираме за предприемане на действия по оттегляне на проекта на наредбата и провеждане на обсъждане с всички участници във веригата на доставки за формулиране на работещи текстове на наредба, които без свръхрегулации и излишна административна тежест да защитят интересите на фиска, легалния бизнес и потребителите.

На разположение сме за допълнително съдействие при предприемане на съответните действия по прилагане на законодателството.

---

С уважение,

Николай Вълканов  
Изпълнителен директор на Сдружение за модерна търговия