

25
години



**АСОЦИАЦИЯ НА ИНДУСТРИАЛНИЯ
КАПИТАЛ В БЪЛГАРИЯ**

Отговорният бизнес – за бизнес по правилата.

Изх. № 261/31.08.2022 г.

ДО

Г-ЖА МАРИЕТА НЕМСКА,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ

„ИКОНОМИЧЕСКА И СОЦИАЛНА

ПОЛИТИКА“ ПРИ МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Относно: Публикуван за обществено обсъждане Консултационен документ по подготовката на проект на нов Закон за държавните такси, публикуван на Портала за обществени консултации към Министерски съвет (МС)

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО НЕМСКА,

Във връзка с публикувания за обществено обсъждане на Портала за обществени консултации към Министерски съвет (МС) Консултационен документ по подготовката на проект на нов Закон за държавните такси (ЗДТ) представяме на Вашето внимание следното

СТАНОВИЩЕ

С настоящото Асоциация на индустриалния капитал в България (АИКБ) изразява следните позиции и конкретни бележки във връзка с обществено обсъждане на Консултационния документ за нов Закон за държавните такси в последователността, посочена в Трети раздел на документа: „ВЪПРОСИ ЗА ОБСЪЖДАНЕ“, както следва:

1. Необходимо ли е приемане на нов закон и кои са основните проблеми, които новият закон трябва да реши?

Отговорът на този въпрос е категорично „Да“. Законът за държавните такси (ЗДТ) от 1951 г. се основава на изключително общо формулирано, отчасти архаично и създаващо многобройни правни и практически проблеми задължение по чл. 60 от Конституцията на Република България на гражданите да заплащат „такси, установени със закон, съобразно техните доходи и имущество“. Предприетите до този момент промени на закона не формулират ясна основна цел, като не отговарят и на други основни изисквания на Закона за нормативните актове с оглед на непредприетите конкретни действия до този момент за кардинална промяна/изменение на ЗДТ от 1951 г.

Това, което може да се отбележи на следващо място, е, че до този момент не са отчетени резултатите от предишни проучвания и анализи, които идентифицират редица

критични проблеми от съдържателен характер, свързани с прилагането, ефективността и ефикасността на възприетия режим и определяне на функциите, вида, размера и използване на приходите от държавните такси (ДТ). Важно е да се отбележи, че те дават основни препоръки и конкретни предложения за разрешаването на набелязаните слабости в така действащата система на ДТ, и по-конкретно:

1. „Анализ на държавните такси, администрирани на централно ниво, и предложения за предприемане на мерки“, непубликуван доклад на РГ на Министерството на държавната администрация и административната реформа (2009);
2. „БЪЛГАРИЯ: Реформиране на режима на държавните такси“ - Световна банка (2009);
3. Доклад за последваща оценка на въздействието на Закона за държавните такси, финансирана по проект за „За по-добро обществено управление: институционализиране на процеса по оценка на въздействието в държавната администрация съфинансирана от ЕСФ на ЕС“ (2009);

Формулираните по системен и детайлизиран начин основни проблеми в цитираните документи следва да бъдат систематично актуализирани, по същество обобщени и приоритизирани, като отразят сегашната ситуация, съществуващите правни дефицити и практически потребности.

Именно на тази основа следва да бъде формулирана надеждна „Концепция“, която да предхожда изготвянето на проект на Закон за държавните такси, който след проведено широко обществено обсъждане да бъде приет.

Без да претендираме за изчерпателност, ние от АИКБ искаме да посочим основните проблемни/дефицитни области, на които да се наблегне при разрешаването им в Концепцията, а в последствие успешно да се имплементират и в самият нов ЗДТ:

- Ограничаване на сегашната практика на раздробяване на публичната услуга и/или промяна на наименованието, целящи увеличаване на общата тежест от такси в съответната тарифа;
- Изграждане и въвеждане в действие на ясни определения за държавни такси (ДТ) по функции и видове, вкл. преразглеждане на сегашните наименования „прости“, „пропорционални“, наложилите се в практиката лимитирани такси (с посочена долна и горна граница) и смесени такива (прости такси с пропорционален елемент след определена база) и др.;
- АИКБ счита, че е необходимо да се създаде „Единен регистър на държавните такси и действащите тарифи“;
- Ясна регламентация на безвъзмездното предлагане на публични услуги, ако вече са извършени данъчни плащания от ползвателите на съответните услуги;
- Необходимо е ясно да се разграничи терминологично и съдържателно терминът ДТ и т. нар. „квази държавни такси“, администрирани от „квази“ публичноправни организации – частни търговски дружества, които не разпределят печалба, както и действащи „цени и ценоразписи за предоставяни услуги“ от държавни и изпълнителни агенции. Като пример може да се посочат „продуктовите такси за масово разпространени отпадъци“, събирани от ПУДООС – тук липсва каквато и да е насрещна престация, т. е. пряко предоставяне на насрещна услуга или разпределение на събраните средства към общините или други лица с цел предоставяне на съответна услуга и покриване на свързаните разходи. Така наречените „лицензионни

възнаграждения“, заместващи продуктовете такси към ПУДООС, събирани от „квази“ публичноправни организации за услуги/дейности, за които липсва алтернатива, предоставяна от други субекти. Това води до усещане за неудовлетвореност у лицето, което е задължено с плащането на такъв вид такса/тарифа;

- Ясен законово регламентиран ред за връщане/възстановяване на плащания, както по ДТ от типа на (продуктови) такси, получавани от държавни предприятия, по ценоразпис/цени за услуги на държавни и изпълнителни агенции, така и за т. нар. квази ДТ от типа на „лицензионни възнаграждения“, получавани от квази публичноправни организации;
- Ясно регламентиране на единни принципи и критерии за определяне на размера и разпределение на приходите от събраните ДТ, приложими както за предоставяни административни услуги от държавни органи по Методиката за определяне на разходоориентиран размер на таксите по чл. 7а на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и разходването им, приета с ПМС №1/2012 г., така и в случаите по чл. 7а, ал. 6 на Закона и чл. 1, ал. , т. 2 и 3 на Методиката, т. е. „когато се събират такси в съответствие с методика по друг закон, приета от Министерския съвет“ или „когато таксите са в области със значение за защита на особено важни държавни или обществени интереси“, за които липсва ясно, нееднозначно правно основание, съобразено с Конституцията на Република България. Тук ясно искаме да подчертаем, че редица общи и специални директиви на ЕС определят по категоричен начин императивно задължение на държавите членки за определяне на плащанията и ДТ до размера на преките и надеждно определени косвени разходи, свързани с предоставяне на публични услуги (напр. Директива 2006/123/ЕО на ЕП и на Съвета относно услугите на вътрешния пазар, Директива ЕС 2019/904 относно намаляването на въздействието на определени пластмасови продукти върху околната среда и др.);
- Необходим е отказ от използване на ДТ като инструмент за генериране на приходи, като отпаднат всички ДТ и техните размери, които не са свързани с предоставяне на насрещни публични услуги, дейности или документи, съответно – не зависят от волята на потребителите (граждани и юридически лица) да поискат услуга, предприемане на съответно действие или издаване на документ срещу заплащане на такса, а имат характер на публично задължение към държавата и/или общината;
- Важно е да се отбележи още, че осъществяването на определени политически цели и функции чрез произволно налагане на „рестриктивните такси“ с възпиращи и санкциониращи размери следва да бъде прехвърлено към санкциите и глобите или към данъчната система, вкл. към специфичните данъци (акцизи, т. нар. еко и др. данъци), в случаи при които се цели обща безопасност или ограничаване на вредното въздействие върху човешкото здраве и околната среда;
- Необходимост от приемане на изрична обща законова регламентация на случаите, при които в специален закон могат да се въвеждат ДТ и на приложимите критерии за прилагане на тези изключения от общия режим;
- Категоричен отказ от използване на събраните приходи от ДТ за възнаграждения и допълнително материално стимулиране (ДМС) на администрацията, когато съответните разходи са финансирани от бюджета;

- Необходимост от ясно разписани правила за мониторинг и оценка на ефективността и въздействието на предлаганите нови и действащи ДТ и определяне на държавен орган с общи компетенции, който да извършва цялостен контрол и мониторинг върху дейностите, свързани с държавните такси, с оглед избягване на злоупотреби и ограничаване на възможностите за възникване на някакъв вид корупционни/сиви практики.

2. Следва ли в приложното поле на закона да се включат лица/организации, осъществяващи публични функции, на които със закон е възложено да изпълняват делегирани от държавата дейности, като се предвиди размерът на таксите, събирани от тях да се определя по реда за държавните такси?

Тук, отговорът ни е положителен, като е необходимо да се съобрази всичко посочено по точка 1 във връзка с плащания, имащи характер на ДТ, събирани от администратори на публични услуги от типа на т. нар. „квази публичноправни организации“ – търговски дружества.

3. Считате ли, че следва да се регламентира общ принцип в закона за диференциран размер на таксите в зависимост от срока за предоставяне на услугата (обикновени, бързи и експресни)? Какъв следва да бъде, според Вас, принципът за диференциация на размера на таксите?

Считаме, че трябва да има и да се регламентира един общ принцип в закона за диференциран размер на таксите в зависимост от срока за предоставяне на услугата. Това определяне трябва да се случи по един ясен, прозрачен и надежден начин на завишените допълнителни разходи, които произтичат от необходимите допълнителни ресурси за скъсяване на срока за предоставяне на съответната услуга/операция.

4. Подкрепяте ли определяне на по-нисък размер на такси за услуги, заявени по електронен път и какви са мотивите за това? По какъв начин следва да се определи, според Вас, намаленият размер на таксата за електронна административна услуга?

АИКБ счита, че е необходимо да се определи един такъв по-нисък размер на такси за услуги, които се извършват по електронен път. Това намаление на таксата за електронна услуга следва да се определи с оглед диференцирания размер на разходите за предоставяне на обикновена и електронна административна услуга. Преобладаващата част от гражданите са запознати, и в повечето случаи, когато имат тази възможност, се възползват и предпочитат именно тези услуги поради тяхната бързина на извършване и пестене на лично време.

5. Приложимо ли е според Вас определянето в нормативен акт на еднакви такси за определена група от едни и същи или сходни услуги?

Определено АИКБ застава зад едно такова добре предварително обмислено предложение, което да получи своята законова регламентация. С пълна сила това се отнася и до еднотипните услуги и дейности с еднакъв характер и разходи по тяхното предоставяне. За тази цел е необходимо да се създаде и публикува, съответно периодично актуализира, „Единен ценоразпис“ (с единични, долни и горни прагови стойности) според промените в пазарните условия и трендове.

6. Посочете видовете разходи, които според Вас следва да бъдат включени при определяне на размера на таксите в случаите, в които таксата е разходоориентирана?

Преди приемането (и след широко обсъждане), а в последствие - е необходимо да се включат в така планирания нов закон - прецизирани и определени по надежден начин преки и непреки разходи, както и редът за обща калкулация, регламентирани понастоящем в чл. 2 – чл. 4 от Методиката за определяне на разходоориентиран размер на таксите по чл. 7а на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и разходването им, приета с ПМС №1/2012 г. Тази тематика е застъпена и в няколко предходни анализа, свързани с ДТ. Тук е важно да се отбележи накратко, че капиталовите разходи следва да бъдат включени с припадащата им се част от годишните амортизационни отчисления за съответните услуги и дейности.

7. Следва ли да има възможност със специални закони да се уреди друг ред и начин за определяне на размера на държавните такси или да се изключат таксите по определени закони от приложното поле на бъдещия закон за държавните такси?

Отговорът, който даваме тук, е категорично отрицателен. Всички изключения, регламентирани понастоящем в §2 от ПР на Закона за държавните такси, които в своята съвкупност обхващат близо над 130 специални закона, следва да се елиминират, а тази практика да се ограничи и/или прекрати. На този въпрос се спряхме косвено в т. 1 от настоящото становище.

8. Подкрепяте ли възможността за определяне на различен размер на такси за дейности, административни услуги и режими и права по определени политики (стимулиращи, възпиращи) извън принципа за разходоориентираност на таксите?

АИКБ не подкрепя тази възможност. За провеждане на държавните политики в различните области на интервенция могат да бъдат използвани различни икономически инструменти, вкл. данъчната политика, глобите, различните видове санкции, държавната помощ и други такива.

В заключение искаме да подчертаем още веднъж, че АИКБ ясно застава зад позицията за необходимост от създаването на изцяло нов Закон за държавните такси, който да кореспондира адекватно със съвременните политики в областта на таксите и тарифите, отчитайки и имплементирайки същевременно и всички практики и политики, които имат ползотворно въздействие върху тази група обществени отношения, и до този момент са давали ползотворен резултат в икономическият живот на Република България.

С УВАЖЕНИЕ,


ДОБРИН ИВАНОВ,
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
НА АСОЦИАЦИЯ НА ИНДУСТРИАЛНИЯ
КАПИТАЛ В БЪЛГАРИЯ