



ФИНАНСОВОТО СЧЕТОВОДСТВО – БАЗА В ПРОЦЕСА ПРИ СЪБИРАНЕТО НА ТАКСИ ЗА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА МПС

Десислава Йосифова
diosifova@abv.bg

**ВТУ „Тодор Каблешков” 1574 София, ул. „Гео Милев” №158
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: екотакси; продуктови такси; излезли от употреба МПС

Резюме: В настоящия доклад се прави преглед на основни разграничителни признаци на понятията продуктова такса и екотакса и каква е тяхната същност според съответни критерии. На тази основа се конкретизират фундаментални функции, като инструмент на политиката по администрирането, изчисляването и събирането на тези такси, изпълнявани от счетоводните системи на лицата, които пускат на пазара продукти, причиняващи масоворазпространени отпадъци от ИУМПС.

По своята същност налагането на продуктови такси съответно екотакси е в резултат от въвеждането на принципа за „разширена отговорност на производителя“ (РОП). В ЕС той е регламентиран с комплекс от няколко директиви, които са транспонирани в българското законодателство по отношение на различни МРО.

Принципът за РОП, освен в ЕС е широко застъпен и на световно ниво, в т.ч. в САЩ, Канада, Япония, Австралия, Бразилия, Мексико, Турция и др.

В България са поставени количествени цели за събиране, повторна употреба, рециклиране и оползотворяване на 6 вида МРО, съответно и 6 направления на РОП, като 5 от тях по един или друг начин са свързани с автомобилния сектор.

Съгласно въведената дефиниция в Рамковата Директива за отпадъците „схема за РОП“ означава набор от мерки, предприети от държавите членки (ДЧ), с цел да гарантират, че производителите на продукти носят финансова или финансова и оперативна отговорност за управлението на отпадъците като етап от жизнения цикъл на продукта след превръщането му в отпадък“ [1]. Чрез измененията в последния законодателен пакет за кръгова икономика на ЕС¹ се въвеждат минимални изисквания към тези системи за прилагане на унифицирани подходи, като ДЧ имат 2 годишен преходен период за транспониране на тези правила до 5 юли 2020 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Хронологично в ЕС, след отговорностите за отпадъците, причинени от

¹ През 2018 г. е приет законодателен пакет за кръгова икономика, който включва промяна на Рамковата Директива 2008/98/ЕО относно отпадъците и няколко други дъщерни директиви, а именно: Директивата за депонирането, Директивата за опаковките и Директивите за ИУЕЕО, НУБА и ИУМПС; Въвеждат се по-високи цели за повторна употреба и рециклиране на битовите отпадъци, които трябва да се постигнат до 2030 г., минимални изисквания към РОП, въвеждане на задължително разделно събиране за биоотпадъци (до 2023г.), на текстил и опасни отпадъци (до 2025 г.) и др.

опаковки², системи за разширена отговорност на производителя са въведени за следните продукти:

- излезли от употреба моторни превозни средства (ИУМПС);
- негодни за употреба батерии и акумулатори (НУБА);
- отработените масла (ОМ);
- електрическо и електронно оборудване (ИУЕЕО);
- излезли от употреба гуми (ИУГ).³

В България са поставени количествени цели за събиране, повторна употреба, рециклиране и оползотворяване на 6 вида МРО като 5 от тях са свързани с производството и експлоатацията на автомобили.⁴

Понятието „екотакса“ е навлязло като синоним на „продуктова такса“ или за обозначаване на възнаграждението, което се заплаща на организация по оползотворяване (ООп) на масово разпространени отпадъци, от нейните членове. Законодателството използва и двете понятия – в Закона за опазване на околната среда (чл.56а), употребява понятието **екотакси**, а в Закона за управление на отпадъците (ЗУО, чл.59), са определени лицата, които са задължени да заплащат **продуктова такса**.^{[2];[3]} Легалното определение на „продуктова такса“ е посочено в Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса⁵.^[4] Понятието „екотакса“ като легално такова, е въведено с допълнение в Закона за опазване на околната среда през 2008 г.⁶, постановяващ, че лицата, притежаващи МПС, които чрез своето устройство, действие или използвано гориво причиняват замърсяване на атмосферния въздух, нарушаване на озоновия слой и промяна в климата, заплащат еднократно при първа регистрация екотакса в размер, определен с акт на МС.⁷

По тази причина, при изследването на проблематиката за „екотакси“ следва да се прави разлика с продуктовете такси, заплащани на ПУДООС и вноските, заплащани на организации по оползотворяване.⁸ Таксата е в контекста на европейска директива 2000/53/ЕС⁹, която вменява на производителите и вносителите на автомобили отговорността за ИУМПС т.е. за тяхното събиране, рециклиране и оползотворяване.

Идеята за въвеждането на принципа за РОП се развива като естествена необходимост за постигане на засилващите се екологични цели в глобален аспект. Съответно, основна причина за въвеждането на екотаксите е, те да се използват като механизъм за покриване на бъдещи разходи, произтичащи от пусканите на пазара

² Директивата за опаковките също индиректно се позовава на този принцип, като изисква от ДЧ да вземат мерки, гарантиращи създаването на системи за събиране и рециклиране на отпадъците от опаковки.

³ Допълнителни потоци отпадъци, за които в ЕС са въведени подобни системи включват: отпадъци от строителство, лекарства и медицински отпадъци и др.

✓ ⁴ отпадъци от опаковки – от 2004 г.

✓ излезли от употреба моторни превозни средства (ИУМПС) – от 2005 г.

✓ излязло от употреба електрическо и електронно оборудване (ИУЕЕО) – от 2006 г.

✓ отпадъчни масла и нефтопродукти (ОМ) – от 2006 г.

✓ негодни за употреба батерии и акумулатори (НУБА) – от 2006 г.

✓ излезли от употреба гуми (ИУГ) – от 2011 г.

⁵ „таксата, която се заплаща за пластмасови торбички за пазаруване и за продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци, както и за МПС, придобивани за лична употреба чрез въвеждането им на територията на страната от друга държава – членка на ЕС, или внасянето им от държава извън ЕС“, Допълнителни разпоредби, § 1, т.7 от Наредбата

⁶ Обн. ДВ, бр. 52 от 2008 г.

⁷ Съгласно чл. 56а, ал. 1, като в ал. 2, се постановява, че Екотаксата по ал. 1 постъпва в ПУДООС.

⁸ Първият вариант не е класическо прилагане на принципа за РОП – продуктови такси съществуват и се заплащат още от 2001 г. по отношение на излезлите от употреба гуми и ИУМПС, без да са обвързани с конкретно изпълнение на задължения и цели за събиране и оползотворяване, в т.ч. рециклиране. За втория вариант, е налице хипотеза на класически случай на прилагане на принципа за РОП, при който, производителите и вносителите заплащат на ООп вноска/екотакса/договорно възнаграждение, на базата на договор, съгласно който тя поема отговорността за изпълнение на ангажиментите им за управление на съответния отпадък и заложените цели за неговото третиране.

⁹ Директива 2000/53/ЕО от 18 септември 2000г относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 269, p. 34)

продукти, в момент, когато те станат отпадъци. Установено е, че наложените принципи като този на превенцията и принципът „замърсителят плаща“, са крайно недостатъчни за постигане на целите за опазване на околната среда. Един от първите учени, които обосновават тази концепция е шведският учен Томас Линдхвист от университета Лунд, (Международен институт за индустриална икономика на околната среда) през 1990 г. През 2000 г. той защитава дисертация, в която излага концепцията за прехвърляне на разширената отговорност на производителя за по-чисто производство като основен принцип на политиката за насърчаване на екологичните подобрения на продуктите системи.¹⁰ Чрез този механизъм разходите за третиране на отпадъците се калкулират в цената на продукта, което от своя страна цели, производителите да подобрят жизнения цикъл на своите продукти във фазата на превръщането им в отпадък.

През 2014 г. одиторската и консултантска компания „Делойт“ по поръчка на ЕК представя извършено проучване на моделите в ЕС за реализиране на политиката за "РОП". Съществено място заема проблемът с нивото на прозрачност, необходима за реална оценка на ефективността от тази политика (за разходите, печалбите и количеството отпадъци), тъй като без достоверна информация за реални количества и пр. не е възможно да се оцени дали целите действително се постигат.

Ключова разлика между възможните модели за колективни системи за такси за ИУМПС в сравнение с такси за други МРО (батерии, електроуреди и т.н.) идва от значително по-високата стойност на един ИУ автомобил при оползотворяването му спрямо останалите отпадъци. В автомобила има редица ценни суровини с търговска стойност (стомана, чугун, мед, алуминий, пластмаса, гуми, вкл. стъклата, от които се произвеждат стъклени тухли). Останалите части се рециклират.¹¹

Дейностите, при които производителите на автомобили и автомобилни части/компоненти могат да постигнат подобрение в екологичните резултати в цялата верига за създаване на стойност в автомобилния сектор са илюстративно представени на **фигура 1**, като са включени основните сектори в обхвата на производството на автомобили и някои аспекти на сектора на третирането на ИУМПС.



Източник: Решение (ЕС) 2019/62 на ЕК от 19 декември 2018 относно секторния референтен документ за най-

¹⁰ Lindhqvist, T 2000, 'Extended Producer Responsibility in Cleaner Production: Policy Principle to Promote Environmental Improvements of Product Systems', Doctoral Thesis, The International Institute for Industrial Environmental Economics.

¹¹ 93 % от един автомобил може да се рециклира или оползотвори, като само 7 % от него, представляващи гумени уплътнения, тапицерии на седалки и арматурно табло, се изхвърлят.

добри практики за управление по околна среда, секторни показатели за екологични резултати и еталони за отлични постижения за сектора на производството на автомобили, *OJL 17, 18.1.2019, p. 58–93* [5]

Силно амортизираният автомобилен парк в България от всички около 4,5 милиона автомобили, в който над 80% от тях са повече от 10-годишни, както и запазващата се тенденция за растящ внос „втора ръка“ изисква от България, строго съблюдаване на европейското екологично законодателство и провеждане на адекватна национална политика в областта на контрола, рециклирането и оползотворяването на ИУМПС вкл. търговията със скрап. Годишно, по отчет на ресорната структура ИАОС, автомобилите, които се рециклират са между 35 000 и 60 000.

Пазарните участници изкупуват непотребни автомобили от техните собственици и след разкомплектоването им с продажбата на металите, резервните части и други компоненти формират печалба. Така изглежда пазарната логика при равни други условия. На практика тези икономически оператори работят при модифицирани правила. Причината е, че държавата е интегрирала в този пазар и друг такъв – този на **продуктовите такси от автомобилния внос**, на който са допуснати силно ограничен брой компании, имащи право (разрешително) да ги събират - организациите по оползотворяване. [6] Те имат специфични екологични цели и нямат право да формират печалба, за разлика от техните подизпълнители по конкретните дейности за събиране, рециклиране и оползотворяване на ИУМПС.

В изпълнение на политиката на ЕС за "РОП" в България, продуктовата такса от автомобилния внос е регламентирана в ЗУО. Прилага се система, при която лицата, пускащи на пазара определени продукти могат да изпълняват задължения за изпълнение на цели за събиране и рециклиране на отпадъци, както и всички останали задължения, за управление на съответния МРО както следва:

- **индивидуално**¹²;
- **колективно** – чрез включване в специално създадени организации за оползотворяване¹³, на които заплащат вноса / възнаграждение (същинските екотакси)
- заплащане на продуктови такси на **ПУДООС** (такса „неизпълнение на цели“).

Моделът, избран и нормативно регламентиран в България за функциониране на колективните схеми за събиране на такси за ИУМПС, има съответните предимства и недостатъци, които са предмет на изследване и анализиране в отделна разработка.

II. КОНЦЕПЦИЯ НА ПРОДУКТОВАТА ТАКСА / ЕКОТАКСАТА КЪМ НАСТОЯЩИЯ МОМЕНТ В Р. БЪЛГАРИЯ КАТО ДЧ НА ЕС

ЗУО регламентира принципите и целите, мерките и дейностите по управление на отпадъците, като принципът „РОП“, е въведен като фундаментален.¹⁴

В съответствие с него, производителите/вносителите трябва да поемат отговорност вкл. финансова за редица мерки, свързани с предотвратяване, намаляване и

¹² До момента само един вносител на българския автомобилен пазар, самостоятелно организира и заплаща рециклирането на определения му брой ИУМПС на база на внесените от него автомобили - "Еуратек" ООД

¹³ в България те са няколко - може да се каже, че към настоящия момент има определени проблемни зони с прозрачността за целия сектор, в който по специфичен начин са преплетени 2-та пазара, включващи 2-та вида взаимно обвързани услуги и дейности. А прозрачността тук е от особено значение, тъй като тази проблематика засяга широки кръгове на цялото общество – както по линия на екологичните аспекти и ефекти от страна на вноса и експлоатацията на МПС, така и по линия на понасяната финансова тежест за реалното заплащане на продуктовата такса от крайните потребители на автомобили (физически и юридически лица), независимо, че от законодателна гледна точка задължените лица са производителите/вносителите на МПС. Финансовата тежест на практика се поема от купувачите, тъй като дори ако фирмите - вносители на автомобили, ги регистрират в КАТ и плащат таксата, то тя се включва като част от продажната им цена.

¹⁴ Съгласно § 1, т.35 от Допълнителните разпоредби на ЗУО **разширена отговорност на производителя** е екологичен принцип, прилаган като съвкупност от мерки с цел намаляване на общото въздействие върху околната среда от даден продукт чрез въвеждане на задължения и отговорности за производителя на продукта по време на целия му жизнен цикъл и по-специално за ограничаване на съдържанието на опасни вещества, обратно приемане, повторна употреба, рециклиране и оползотворяване на отпадъците, получени в резултат на употребата на продукта.

рециклиране на отпадъци, образувани при производството на техните продукти.

Съгласно ЗУО **лицата, пускащи на пазара продукти**¹⁵, след употребата на които се образуват МРО, отговарят за разделното им събиране и третиране, както и за постигане на съответните цели за повторна употреба, рециклиране и/или оползотворяване¹⁶. Те имат право на избор за начина, по който ще изпълнят задълженията си по един от трите варианта, посочени по-горе.

Таблица № 1 Основни разграничителните признаци на продуктовата такса и екотаксата

№ ПО РЕД	КРИТЕРИЙ	ПРОДУКТОВИ ТАКСИ	ЕКО ТАКСИ
1.	Според субекта, по чиято сметка постъпват	вносят се по сметка на държавното предприятие - ПУДООС	под формата на Договорни възнаграждения към ООп, се внасят по тяхна сметка
2.	Основание, на което се внася	пуснати на пазара продукти, причинители на МРО от лице, което не изпълнява цели за тях - дължат се <u>въз основа</u> на нормативен акт - Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса приета на основание чл. 59, ал. 1 от ЗУО ¹⁷	пуснати на пазара причинители на МРО от членове на ООп - <u>Възнагражденията към ООп от своя страна, се дължат въз основа на договор с тази организация.</u> Освен въз основа на този договор, основанието за заплащането се определя в съответната наредба за съответния продукт, за който се дължат. Всяка наредба за определен вид продукт и МРО определя специфичните условия за заплащане на договорното възнаграждение, като общото между всички е, че то следва да покрива разходите на ООп, свързани с изпълнение на целите за събиране, транспортиране, повторна употреба, рециклиране и обезвреждане на отпадъците, образувани от пусканите продукти
3.	Характер на задължението	доброволно внасяне по сметка на ПУДООС или внасяне със санкционен характер, при неизпълнение на задълженията от лицата, определени с МЗ на МОСВ	договорено възнаграждение между организация по оползотворяване и неин член
4.	Направления за разходване на събраните средства от такси	от ПУДООС – за проекти и обекти за управление на отпадъците	от ООп – за изграждане на система и постигане на цели за разделно събиране, повторна употреба, рециклиране и/или оползотворяване на МРО на територията на Р. България
5.	Според вида продукт, за който се дължат ¹⁸	- ИУМПС - излязло от употреба електрическо и електронно оборудване (ИУЕЕО) - отпадъчни масла (ОМ)	- ИУМПС - излязло от употреба електрическо и електронно оборудване (ИУЕЕО) - отпадъчни масла (ОМ)

¹⁵ „Лица, които пускат на пазара на територията на Р.България продукти са: производителите, вносителите и лицата, които въвеждат на територията на страната от територията на друга ДЧ на ЕС, или внасят от държава извън ЕС съответните продукти и ги предоставят на друго лице срещу заплащане или безплатно, и/или ги използват като част от търговска, производствена или професионална дейност с цел продуктът да бъде разпространен или използван на територията на Р. България.“

¹⁶ чл.14 от ЗУО

¹⁷ В Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса (ДВ, бр.30/2016 г., изм. и доп., бр. 60/2018 г.) е регламентирано как и в какъв размер се заплаща продуктова такса, и реда за нейното възстановяване.

¹⁸ В чл. 4 от Наредбата за продуктова такса се определят изключенията и продуктите, за които не се дължат такси.

		- негодни за употреба батерии и акумулатори (НУБА) - излезли от употреба гуми (ИУГ); - опаковки и пластмасови торбички за пазаруване.	- негодни за употреба батерии и акумулатори (НУБА) - излезли от употреба гуми (ИУГ).
--	--	--	---

III. ДОКУМЕНТИ ЗА ОТЧИТАНЕ И ВНАСЯНЕ НА ПРОДУКТИТЕ ТАКСИ / ЕКОТАКСИТЕ¹⁹ - СЧЕТОВОДНИТЕ СИСТЕМИ КАТО ИНФОРМАЦИОННА БАЗА

След регистриране в регистъра на ИАОС за съответния вид продукт, лицата, пускащи на пазара продукти, след чиято употреба се образуват МРО следва:

- Да имат в наличност надлежно оформени всички документи (фактури, ПН и др.) за придобиване на продуктите (собствено производство / внос / въвеждане от др. ДЧ);
- Да имат в наличност надлежно оформени всички документи за предоставянето на продуктите срещу заплащане (първичен счетоводен документ) или безвъзмездно (друг документ, напр. договор).
- Да подават регулярно месечна справка-декларация, в която удостоверяват вида и количеството на пуснатите на пазара продукти и да изчисли дължимата такса съгласно приложимото законодателство и конкретна Наредба;
- Да изчисляват и заплащат* продуктова такса по сметка на ПУДООС **или** като алтернатива да платят възнаграждение (вноска за членство) на (ООп), **или** да финансират изпълнение на цели индивидуално(*Вж. по-нататък Вариант А и Б);
- Да подават към ИАОС до 20-то число на месеца, следващ всяко тримесечие, данни за количеството пуснати на пазара продукти – индивидуално или чрез ООп;
- В случай, че лицето изпрати/изнесе продукти **преди** да бъдат пуснати на пазара в България, за които е заплатило такси, то има право на възстановяването им, като подаде заявление и документи, удостоверяващи изпращането/износа на продуктите и стойността на таксите, които е заплатило.

А). При избран вариант продуктова такса - процедурен ред за заплащане на ПУДООС

Продуктовата такса се заплаща от лицата, пускащи на пазара на Р.България продукти, след чиято употреба се образуват МРО еднократно за количествата продукти, пуснати на пазара през предходния месец до 15-о число на текущия месец по сметката на ПУДООС. Изключение от това правило е при придобиване на МПС за лична употреба от внос или въвеждане от друга ДЧ на ЕС. В тези случаи продуктовата такса се заплаща преди **първоначалната регистрация на МПС** в отдел „Пътна полиция“ на СДВР или на съответната областна дирекция на МВР.

Лицата, които **не** заплащат продуктова такса са участващите в ООп (тъй като те алтернативно плащат екотакси под формата на договорни възнаграждения) и лицата, които индивидуално изпълняват задължения (съответно сами поемат цялостната финансова и организационна тежест от образуваните МРО от своите продукти). Важно е да се подчертае, че не се дължи такса за продуктите от прекия им производител при износ или съответно при изпращане към друга ДЧ на ЕС. *(Както е посочено в Табл. №1, единствено за пускащите на пазара пластмасови торбички е безалтернативно заплащането на продуктова такса без вариант екотакса към ООп.)*

Случаите на заплащане на продуктова такса към ПУДООС, при които важна роля изпълнява счетоводната система на предприятието с пазарни продукти, водещи до МРО, са:

- при неизпълнение на цели или непредставяне на доклад с фактически констатации от **регистриран одитор** – от ООп / лице, изпълняващо задълженията индивидуално.

¹⁹ Лицата, които пускат на пазара продукти, след чиято употреба се образуват МРО, следва да съхраняват документите за срок 5 години от изготвянето им и да могат да ги представят при поискване от компетентните органи.

➤ При **незаплащане** на уговореното възнаграждение и/или **непредоставяне на информация** относно количествата продукти, пуснати на пазара и/или при отчетени по-малки количества продукти от действително пуснатите на пазара за съответния отчетен период – от лицата, членуващи в ООп.

В горепосочените две хипотези, лицата, които са длъжни да заплатят продуктова такса, се определят със заповед на министъра на околната среда и водите. В случай, че дължимите суми не се изплатят доброволно, те се събират принудително от НАП.

Документалната основа за реализирането на механизмите при осъществяване на националната респ. европейската политика и екологично законодателство за управление на отпадъци от ИУМПС могат да се разграничат в 3 насоки:

1.) Документи-образци в електронен формат относно воденето на публичните регистри и документи - приложения в Наредбата, диференцирани според конкретния вид на продукта, пускан на пазара, чрез които се предоставя информацията за Национална информационна система „Отпадъци“ (НИСО), поддържана от ИАОС;

2.) Документална основа за определяне размера и заплащането на продуктова такса - документи, съгласно счетоводното, данъчното и митническото законодателство: първични счетоводни документи (фактури) за покупка или продажба на продукти, международна товарителница, платежно нареждане и др.;

3.) Документална основа за определяне размера относно възстановяване на продуктова такса, когато лицата имат това право - документи съгласно счетоводното, данъчното и митническото законодателство (първични счетоводни документи и др.).

Б). При избран вариант „екотакса“ - процедурен ред за заплащане на вноса към ООп

При избор на този вариант, лицата, пускащи на пазара такива продукти, трябва да станат член на ООп чрез сключване на договор, като едно лице не може да участва едновременно в повече от една организация за един и същ отпадък. Размерът, редът и условията за заплащане на възнаграждение на ООп се договарят и регламентират в клаузи от сключения договор. Членството в ООп обаче не освобождава лицата от регистриране в ИАОС, като пускащи на пазара такива продукти.

Конкретният размер на екотаксата се определя от ООп въз основа на присъщите за дейността ѝ разходи и други относими показатели, като обикновено се определя в процент от продуктовата такса. Например, лице-вносител, пуска на пазара оловни акумулаторни батерии – 10 000 кг. Продуктовата такса е 0.60 лв./кг. или общо 6000 лв., а възнаграждението към Организация по оползотворяване ще е процент от тази сума. За илюстриране - например 50% намаление на стойността на възнаграждението спрямо дължимата продуктова такса, което е 0.30 лв./кг. т.е. 3000 лв.

Документите относно определянето на размера и заплащането на екотакса са:²⁰

✓ договор и общи условия към него като образците се одобряват от министъра на околната среда и водите. След подписване на договор с ООп, лицата стават нейни членове и възнаграждението, което ѝ дължат е в размера и сроковете, определени в него, като получават профил в електронната система на съответната ООп;

✓ **месечна справка-декларация** с данни за вида и количеството пуснати на пазара продукти и изчисляване на дължимата екотакса;

✓ **проформа фактура.**

Горепосочените два документа се попълват по електронен път до 15-то число на месеца, следващ месеца, в който е пуснат на пазара съответния вид продукти в електронната система на ООп. Дори в случай, че през изтеклия месец лицата не са реализирали продукти, те следва да генерират нулева месечна справка-декларация.

От страна на ООп също се генерират съответни документи в системата:

²⁰ Вж. конкретна информация по въпроса от сайта на всяка ООп, тъй като те са длъжни да я качат на страницата си.

✓ **електронна фактура** за дължимото ѝ възнаграждение, която Ви изпраща на посочения от лицата имейл, като за тях възниква задължение за заплащане на екотаксата по банков път в 5-дневен срок от получаване на фактурата;

✓ **удостоверение по образец** като за МПС удостоверението е по образец съгласно приложение № 13 към чл.11, ал.4 от Наредбата. С копие на удостоверението се удостоверява, че лицата са членове на ООп и че за видовете и количествата, пуснати на пазара продукти, описани в него, те са заплатили екотакса.

За **възстановяване на екотакса** от страна на ООп, лицата - нейни членове генерират в системата месечна справка-декларация за възстановяване на база, на която получават кредитно известие и изпращат копия на фактура, митническа декларация / друг документ, удостоверяващ извеждането/износа на продуктите извън Р.България.²¹

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

От направения преглед на документалната обезпеченост, необходима за правилното отчитане при прилагането на европейското респ. националното законодателство за изпълнение на политиката по администрирането и събирането на продуктите/еко таксите, може да се обобщи, че счетоводната система на ООп и лицата, пускащи на пазара продукти, причиняващи МРО от ИУМПС изпълнява ключова роля. На тази основа, одитната функция от своя страна, която по тази специфична проблематика е вменена от законодателя на дипломираните експерт счетоводители - регистрирани одитори по смисъла на ЗНФО изпълняват и своите последващи отговорни функции, предмет на отделно изследване.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Рамкова Директива (ЕС) 2008/98/ЕО относно отпадъците и Директива (ЕС) 2018/851
- [2] Закон за опазване на околната среда, ДВ. бр. 91/ 2002г. посл. изм. ДВ. бр. 36 /2019 г.
- [3] Закон за управление на отпадъците, ДВ. бр.53 / 2012г. посл. изм. ДВ. бр. 56 /2019 г.
- [4] Наредба за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса за продукти, след употребата на които се образуват МРО, ДВ. 53/ 2008г. изм. ДВ 30 /2016 г.
- [5] Решение (ЕС) 2019/62 на ЕК от 19 декември 2018
- [6] „Рециклирани милиони“; в. Капитал, 12 август 2016г.

²¹Тук има общи черти с режима по ДДС при износ или ВОД при трансгранични сделки на територията на единния пазар в ЕС, (като логиката и причините за основание са други – продуктите вече не замърсяват съответната територия с отпадъци) - има потенциал за измами с продуктови респ. екотакси. Това от своя страна самостоятелен научно-приложен проблем и практическа зона за специализираните органи вкл. новата структура Европрокуратура.

FINANCIAL ACCOUNTING - BASIS IN THE PROCESS OF COLLECTING FEES FOR END-OF LIFE VEHICLES

Desislava Yosifova
diosifova@abv.bg

*University of Transport, Sofia. Geo Milev 158,
BULGARIA*

Key words: *product fees; eco-fees; end-of life vehicles*

Abstract: *In the current paper a review is made considering principal distinctive features of the terms “product fee” and “eco-fee” and, moreover, their essence in accordance with relevant criteria. Based on this, fundamental functions are specified as an instrument of the policy for collecting these fees, performed by accounting systems of the entities which launch products on the market that cause widespread waste from end-of life vehicles.*

In its essence, the product fees’ imposition, respectively eco-fees, is a result of the principle of extended producer responsibility’s introduction. In the European Union it is regulated with several directives which are transposed in the Bulgarian legislation with respect to different widespread waste.

Apart from the European Union, the principle of extended producer responsibility is vastly represented on a world level – for instance, the USA, Canada, Japan, Australia, Brazil, Mexico, Turkey, etc.

In Bulgaria, quantitative targets have been set for collection, reuse, recycling and recovery of 6 kinds of widespread waste, respectively 6 directions of extended producer responsibility given that 5 of them, one way or another, are connected to the vehicle sector.