СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И СТАНОВИЩА ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА АКЦИЗИТЕ И ДАНЪЧНИТЕ СКЛАДОВЕ

№	Дата и начин на постъпване на становището (официално, по ел. поща, чрез Портала за обществени консултации и т.н.)	Име на лице/наименование ЮЛ	Декларирани данни дали лицето действа от свое име или защитава позиция от името на друго лице/група лица	Предложения и становища	Приети/ неприети	Мотиви
1	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 23.09.2026 17:33:20**	**Борис Герев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Предлагам пълна и безпрекословна забрана на рекламите, обявите, банерите и всичко свързано с хазарта в каквито и да било медии, и в каквато и да била форма. Също предлагам на тези оператори да се наложат същите акцизи и данъци, както на горивата. Също, трябва всички игрални машини да бъдат свързани със НАП в реално време и наказанията за укриване на данъци и мапипулиране на апаратите да се санкционира с глоби в милиони евро, а не в жълти стотинки. В позициията си на гражданин на тази страна, подкрепям въвеждането на такива мерки.	**Не се приема**	Предложението е извън обхвата на законопроекта и не попада в приложното поле на Закона за акцизите и данъчните складове. Поставените въпроси относно хазартната дейност, нейният контрол, реклама и административнонаказателна отговорност са уредени в специалния Закон за хазарта.
2	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 23.09.2026 20:25:15**	**Марк Йосифов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго	Изразявам несъгласие с предложеното облагане на автомобили на база праг от 250 kW, доколкото в настоящия вид не е достатъчно ясно как ще се прилага този критерий по отношение на електромобилите. На първо място, не е ясно дали предложеното акцизно облагане изобщо обхваща електромобили и, ако ги	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новата редакция изрично се посочва, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По

	Получено писмо в МФ с вх. № 94-00-491/24.09.2026 г.		лице/група лица: ….	обхваща, коя точно стойност на мощността ще бъде използвана – максимална пикова мощност, мощност на електродвигателя, максимална 30-минутна мощност или стойността, вписана в регистрационните и хомологационните документи. При електромобилите тези показатели могат да се различават съществено. На второ място, електрическите автомобили имат специфични характеристики, които правят директното сравнение на мощността им с тази на автомобил с двигател с вътрешно горене проблематично. Електродвигателят може да развие значително по-висока краткотрайна пикова мощност, която е ограничена от електрониката, температурата, батерията и системите за защита. Пиковата стойност не е равнозначна на мощността, която автомобилът може да поддържа продължително. На трето място, прагът от 250 kW може да засегне не само автомобили от най-високия луксозен сегмент. При електромобилите задвижването на всички колела (AWD/4x4) често се реализира чрез отделен електродвигател на предната и задната ос. Това е конструктивно решение, което има отношение към сцеплението, стабилността и безопасността, а не само към динамичните характеристики на автомобила. Системната мощност на подобни автомобили може да надхвърля 250 kW, без автомобилът да представлява еквивалент на високопроизводителен автомобил с конвенционално задвижване. Например Tesla Model 3 Long Range AWD е именно такъв автомобил и има пикова системна мощност около 366 kW, въпреки че не е спортен или висок клас луксозен автомобил. Системната мощност на подобни автомобили може да надхвърля 250 kW, без това да ги поставя в категорията на високопроизводителните автомобили. Поради това считам, че преди въвеждането на подобен праг е необходимо законопроектът изрично да дефинира как се		отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще бъде установена въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ.

				определя мощността при електромобилите и да използва единна, обективна и проверима методика, основана на официалните хомологационни данни. В противен случай един и същ електромобил би могъл да попадне в различна категория на облагане в зависимост от това дали се използва неговата пикова системна мощност или нормативно определената мощност, посочена в хомологационната документация.		
3	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 23 септември 2026 г. в 23:54:05**	**Йордан Гетев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Подкрепям яснотата като цел на данъчното законодателство и във връзка с това предлагам прецизиране на проекта в една точка, която според мен ще породи спорове още при първите производства. Чл. 2, т. 4 и чл. 18 определят обхвата чрез „мощност на двигателя, равна на или по-голяма от 250 киловата (kW)“. Проектът не съдържа определение на понятието и не препраща към конкретен документ или показател. При автомобилите с двигател с вътрешно горене това не създава затруднение, тъй като е налице една стойност. При електрическите автомобили обаче в документите съществуват най-малко две различни стойности: 1. Максимална нетна мощност (пикова, краткотрайна) — посочена в сертификата за съответствие; 2. Максимална продължителна номинална мощност — вписвана в поле P.2 на свидетелството за регистрация. Разликата между тях е съществена. Например за Tesla Model Y Long Range в немското свидетелство за регистрация (Zulassungsbescheinigung Teil II) в поле P.2 е вписана стойност 153 kW, при пикова мощност около 378 kW. Аналогично съотношение е характерно за повечето електрически автомобили с два електродвигателя. Следователно от избора на показател зависи дали даден автомобил изобщо попада в обхвата на акциза — при пиковата стойност в обхвата влизат масови модели от средния клас, докато при продължителната номинална	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новата редакция изрично се посочва, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще бъде установена въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ.

				мощност почти нито един от тях не достига прага от 250 kW. Тази неяснота има и практическо измерение. По чл. 76г декларацията се подава от физически лица пред митническите органи преди първоначалната регистрация, като меродавни за производството са наличните официални документи. Липсата на изрично правило създава риск от различна практика по отделните териториални дирекции и от спорове, които биха могли да бъдат избегнати с едно изречение в закона. ПРЕДЛОЖЕНИЕ: В чл. 18 или в допълнителните разпоредби да се създаде определение, което изрично посочва меродавния показател за мощност, като за електрическите и хибридните автомобили се указва коя стойност се прилага и от кой документ се взема. В случай че волята на вносителя е обхватът да се определя по данните от свидетелството за регистрация, предлагам изричен текст, че меродавна е стойността в поле P.2, съответно съответстващият ѝ показател от сертификата за съответствие. Като илюстрация прилагам копие от свидетелство за регистрация на Tesla Model Y Long Range, в което поле P.2 съдържа 153 kW. Личните данни в документа са заличени.		
4	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 24.09.2026 06:28:55**	**Мартин Владев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект за изменение и допълнение на ЗАДС, изразявам своето категорично несъгласие и се обявявам против приемането на законопроекта относно въвеждането на акциз за автомобил в този му вид. Въпреки заявените в мотивите цели за подобряване на данъчната справедливост чрез облагане на стоки с луксозен характер, предложените текстове съдържат сериозни нормативни и технически пропуски, които ще компрометират контрола, ще затруднят прилагането и	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна

				ще отворят реални възможности за масово заобикаляне на закона. 1. Неяснота относно източника на данни за мощността и броя двигатели: Проектът залага праг от 250 kW мощност на двигателя, но не определя кой точно технически показател служи за данъчна основа. Всяко превозно средство при първоначална регистрация задължително разполага с Европейски сертификат за съответствие (Certificate of Conformity - CoC). В CoC обаче са вписани различни стойности за мощност в зависимост от архитектурата на задвижване: * При електрически автомобили (EV): Съвременните електромобили често са оборудвани с повече от един двигател (системи с два, три или дори четири мотора). В CoC се посочват различни стойности за мощност - "максимална 30-минутна постоянна мощност" и "пикова/максимална нетна мощност". * При хибриди (PHEV/HEV): Вписани са отделно мощността на двигателя с вътрешно горене, мощността на електромотора/електромоторите и системната сумарна мощност. Липсата на изрично уточнение коя конкретна клетка от CoC ще се използва за изчисление на акциза, създава правна несигурност и опасност от субективно, противоречиво прилагане от контролните органи и корупционни практики. 2. Разминаване с категориите на КАТ и вратички за заобикаляне: Предложената конструкция на законопроекта създава предпоставки за лесно избягване на акциза: * Разминаване с категория "B" и вратичката с 6+ места: Дефиницията в чл. 18 ограничава приложното поле до автомобили с не повече от 5 места. Управлението на автомобил с категория "B" според нормативите на МВР (КАТ) е обвързано както с броя места (до 8+1), така и с максимално допустимата маса (до 3500 кг).		мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще се установява въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ. Предложена е редакция на дефиницията за „лек автомобил“, като текстът е прецизиран и съобразен с разпоредбата на § 6, т. 12, б. „а“ от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата (ЗДвП), където се съдържа дефиниция за лек автомобил – за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8. По отношение на коментара за липса на системна интеграция между Агенция „Митници“ и Министерството на вътрешните работи, следва да се има предвид, че обмена на информация ще се осъществява въз основа на действаща Инструкция за взаимодействие между органите на Министерството на вътрешните работи и Агенция „Митници“. .

				Изкуственото ограничаване в законопроекта само до 5 места е в разрез с утвърдените категории на превозните средства и автоматично изключва най-тежките, мощни и скъпи SUV модели и луксозни ванове (масово хомологирани за 6 или 7 места), с което директно се обезсмисля целта за облагане на луксозния сегмент. * Софтуерно ограничаване на мощността (De-tuning): Съществува възможност за внос на автомобили със софтуерно ограничена мощност под 250 kW при контрола за регистрация, последвано от софтуерно отключване (Over-The-Air обновяване или ремап) след преминаване на митническата процедура. * Текста по чл. 18 "в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 5, включително водача" е логически абсурд - от самия текст е невъзможно да се разбере категорично дали ограничението се брои със или без водача. 3. Насърчаване на шофирането с чужда регистрация: Високият размер на акциза за нови автомобили (10 000 евро + 10 евро/kW) създава силен икономически стимул за регистриране на такива превозни средства в други държави членки (напр. Румъния или Германия). Това пряко ще насърчи масовото регистриране и ежедневно управление на територията на страната на автомобили с чуждестранни регистрационни номера (чрез чуждестранни юридически лица или оперативен лизинг), което не само ще лиши бюджета от заложените приходи, но и значително ще затрудни пътно-транспортния контрол и събираемостта на глоби от МВР. 4. Дестимулиране на пазара на нови автомобили и намаляване на приходите Законопроектът въвежда двойно по-висока базова ставка на специфичния акциз за нови автомобили (10 000 евро) в сравнение с употребяваните такива (5 000 евро). Това на практика		

				"наказва" покупката на нови, по-сигурни и по-екологични автомобили. Същевременно, тъй като акцизът се дължи единствено преди първоначалната регистрация на автомобила в страната, последващата препродажба на вече регистрирани мощни автомобили на вътрешния пазар остава напълно необлагаема. Този дисбаланс допълнително ще намали търсенето на нови превозни средства, като пренасочи купувачите към внос на употребявани коли или към вече регистрираните такива в страната. В резултат на това, вместо очакваното реализиране на допълнителни бюджетни приходи, реалните постъпления ще бъдат значително по-ниски от прогнозираните, а автопаркът ще продължи да застарява. 5. Липса на системна интеграция с КАТ и МВР Предвидената процедура по подаване на декларация не по-рано от 14 дни преди първоначалната регистрация разчита изцяло на ръчно деклариране. Законопроектът не залага механизъм за автоматизиран обмен на данни между системите на Агенция „Митници“ и МВР въз основа на VIN номер. Това генерира административна тежест и риск от грешки или умишлено подаване на неверни данни. 6. Отсъствие на екологична диференциация Еднаквият размер на акциза за нови автомобили без оглед на типа задвижване поставя автомобилите с нулеви локални емисии (електромобили) наравно с конвенционалните високомощни двигатели с вътрешно горене, което противоречи на европейските политики за насърчаване на декарбонизацията. Поради изброените непреодолими структурни, технически и логически дефекти, настоявам законопроектът в частта му за въвеждане на акциз върху автомобилите да бъде оттеглен или изцяло пренаписан.		
5	**Получено на taxpolicy@minfin.bg**	**Мартин Владев**	☒ Лицето действа от свое име	Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект за изменение и допълнение на ЗАДС, изразявам своето категорично несъгласие и се обявявам против	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат

	24.09.2026 12:10		☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	приемането на законопроекта относно въвеждането на акциз за автомобил в този му вид. Като гражданин, който в момента е в процедура по изчакване на вече поръчан и предплатен нов автомобил, аз съм пряко и несправедливо засегнат от липсата на всякаква предвидимост в този законопроект. Въпреки заявените в мотивите цели за подобряване на данъчната справедливост чрез облагане на стоки с луксозен характер, предложените текстове съдържат сериозни нормативни и технически пропуски, които ще компрометират контрола, ще затруднят прилагането и ще отворят реални възможности за масово заобикаляне на закона. 1. Неяснота относно източника на данни за мощността и броя двигатели: Проектът (раздел V с чл. 18) залага праг от 250 kW мощност на двигателя, но не определя кой точно технически показател служи за данъчна основа. Всяко превозно средство при първоначална регистрация задължително разполага с Европейски сертификат за съответствие (Certificate of Conformity - CoC). В CoC обаче са вписани различни стойности за мощност в зависимост от архитектурата на задвижване: • При електрически автомобили (EV): Съвременните електромобили често са оборудвани с повече от един двигател (системи с два, три или дори четири мотора). В CoC се посочват различни стойности за мощност - "максимална 30-минутна постоянна мощност" и "пикова/максимална нетна мощност". • При хибридни автомобили (PHEV/HEV): Вписани са отделно мощността на двигателя с вътрешно горене, мощността на електромотора/електромоторите и системната сумарна мощност. • При конвенционални автомобили с двигател с вътрешно горене (ДВГ): В сертификата (CoC)		в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще се установява въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ. Предложена е редакция на дефиницията за „лек автомобил“, като текстът е прецизиран и съобразен с разпоредбата на § 6, т. 12, б. „а“ от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата (ЗДвП), където се съдържа дефиниция за лек автомобил – за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8. По отношение на коментара за липса на системна интеграция между Агенция „Митници“ и Министерството на вътрешните работи, следва да се има предвид, че обмена на информация ще се осъществява въз основа на действаща Инструкция за взаимодействие между органите на Министерството на вътрешните работи и Агенция „Митници“.

				стойността се вписва изрично като "максимална нетна мощност". Използваното в законопроекта общо и неточно понятие "мощност на двигателя" създава терминологично разминаване. Законът очевидно е писан единствено с презумпцията за ДВГ, но дори тук липсва правна препратка към точния реквизит от европейския сертификат, което е недопустимо за данъчен закон. Липсата на изрично уточнение коя конкретна клетка от CoC ще се използва за изчисление на акциза, създава и опасност от субективно, противоречиво прилагане от контролните органи и корупционни практики при регистрация на автомобили. 2. Неадекватност на прага от 250 kW спрямо технологичното развитие и пазарната реалност при електромобилите: Заложеният праг от 250 kW (приблизително 340 к.с.) е концептуално остарял и не отразява съвременните реалности на автомобилния пазар. Допреди едва седем години мощности от този порядък бяха ексклузивна привилегия единствено на суперколи и автомобили от най-високия луксозен сегмент. Днес, благодарение на архитектурата на електрическото задвижване (особено при моделите с два двигателя и двойно предаване), мощност над 250 kW се среща масово в стандартни електромобили от средния ценови клас, предназначени за широкия и семеен потребител. Така предложеният механизъм напълно подменя заявената си цел: вместо да облага екстравагантни луксозни стоки, той наказва купувачите на достъпни, модерни и сигурни семейни електромобили от средния сегмент, при които тази мощност е стандартна техническа характеристика на самата технология за задвижване. 3. Разминаване с категориите на КАТ и вратички за заобикаляне:		

				Предложената конструкция на законопроекта създава предпоставки за лесно избягване на акциза: • Разминаване с категория "B" и вратичката с 6+ места: Дефиницията в чл. 18 ограничава приложното поле до автомобили с не повече от 5 места. Управлението на автомобил с категория "B" според нормативите на МВР (КАТ) е обвързано както с броя места (до 8+1), така и с максимално допустимата маса (до 3500 кг). Изкуственото ограничаване в законопроекта само до 5 места е в разрез с утвърдените категории на превозните средства и автоматично изключва най-тежките, мощни и скъпи SUV модели и луксозни ванове (масово хомологирани за 6 или 7 места), с което директно се обезсмисля целта за облагане на луксозния сегмент. • Софтуерно ограничаване на мощността (De-tuning): Съществува възможност за внос на автомобили със софтуерно ограничена мощност под 250 kW при контрола за регистрация, последвано от софтуерно отключване (Over-The-Air обновяване или ремап) след преминаване на митническата процедура. • Текста по чл. 18 "в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 5, включително водача" е логически абсурд - от самия текст е невъзможно да се разбере категорично дали ограничението се брои със или без водача. 4. Насърчаване на шофирането с чужда регистрация: Високият размер на акциза за нови автомобили (10 000 евро + 10 евро/kW) създава силен икономически стимул за регистриране на такива превозни средства в други държави членки (напр. Румъния или Германия). Това пряко ще насърчи масовото регистриране и ежедневно управление на територията на страната на автомобили с чуждестранни регистрационни номера (чрез чуждестранни юридически лица или оперативен лизинг), което не само ще лиши бюджета от заложените		

				приходи, но и значително ще затрудни пътно-транспортния контрол и събираемостта на глоби от МВР. 5. Дестимулиране на пазара на нови автомобили и намаляване на приходите: Законопроектът въвежда двойно по-висока базова ставка на специфичния акциз за нови автомобили (10 000 евро) в сравнение с употребяваните такива (5 000 евро). Това на практика "наказва" покупката на нови, по-сигурни и по-екологични автомобили. Същевременно, тъй като акцизът се дължи единствено преди първоначалната регистрация на автомобила в страната, последващата препродажба на вече регистрирани мощни автомобили на вътрешния пазар остава напълно необлагаема. Този дисбаланс допълнително ще намали търсенето на нови превозни средства, като пренасочи купувачите към внос на употребявани коли или към вече регистрираните такива в страната. В резултат на това, вместо очакваното реализиране на допълнителни бюджетни приходи, реалните постъпления ще бъдат значително по-ниски от прогнозираните, а автопаркът ще продължи да застарява. 6. Липса на системна интеграция с КАТ и МВР: Предвидената процедура по подаване на декларация не по-рано от 14 дни преди първоначалната регистрация разчита изцяло на ръчно деклариране. Законопроектът не залага механизъм за автоматизиран обмен на данни между системите на Агенция "Митници" и МВР въз основа на VIN номер. Това генерира административна тежест и риск от грешки или умишлено подаване на неверни данни. 7. Отсъствие на екологична диференциация: Еднаквият размер на акциза за нови автомобили без оглед на типа задвижване поставя автомобилите с нулеви локални емисии (електромобили) наравно с		

				конвенционалните високомощни двигатели с вътрешно горене, което противоречи на европейските политики за насърчаване на декарбонизацията. 8. Липса на преходни разпоредби и нарушаване на правната предвидимост за вече поръчани автомобили: Проектът не предвижда гратисен период или клауза за заварило положение за превозни средства, които вече са поръчани и се намират в процес на производство или доставка. Производственият цикъл и логистиката на нов автомобил по индивидуална заявка стандартно отнемат между 3 и 6 месеца (а за определени модели и по-дълго). Липсата на преходни правила поставя купувачите в пълна финансова и правна непредвидимост. Гражданите и бизнесите, които са сключили договори, платили са капаро и са планирали бюджета си при едни правни условия, ще бъдат изненадани с неочаквана надценка от над 10 000 евро в момента на пристигане и първоначална регистрация на автомобила. Това на практика придава утежняващо действие на нормата спрямо вече възникнали търговски взаимоотношения и ще генерира вълна от откази от поръчки, загуби за автодилърите и правни спорове. Поради изброените непреодолими структурни, технически и логически дефекти, настоявам законопроектът в частта му за въвеждане на акциз върху автомобилите да бъде оттеглен или изцяло пренаписан.		
6	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 24.09.2026 г. 11:26:40**	**Михаил Лалов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Предлагащите безумния текст на "§ 2. В чл. 3, ал. 1 се създава т. 12: „12. лицата, които внасят или въвеждат на територията на страната леки автомобили с мощност на двигателя равна на или по-голяма от 250 киловата (kW).“." и "§ 15. В глава трета, раздел IV се създава чл. 40а: „Чл. 40а. (1) Акцизната ставка за употребяваните автомобили с мощност на двигателя равна на или по-голяма от 250 kW е специфичен акциз в размер на 5 000	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се

				евро + 8 евро за 1 kW за разликата над 250 kW. (2) Акцизната ставка за новите автомобили с мощност на двигателя равна на или по-голяма от 250 kW е специфичен акциз в размер на 10 000 евро + 10 евро за 1 kW за разликата над 250 kW.“" да се запознаят с параметри и начина на работа на електрическите автомобили. Приемането на закона в този си вид ще ущетява с акциз всички Електрически автомобили предлагащи по-голям пробег с едно зареждане. Ако искате променете закона леки коли с вместимост на резервоара за гориво над 60 литра да плащат акциз. Надявам се преди да приемете даден закон, първо да посмелите за адекватността на предложените текстове.		предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя.
7	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 24.09.2026 г. 13:13:42**	**Антон Атанасов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с внесения законопроект за облагане с акциз на всички автомобили над 250 киловата, имам възражения. Смятам че не е редно електромобилите, които не замърсяват, да бъдат третирани наравно с останалите автомобили на бензин, дизел и т.н. Също така, прави впечатление как един и същи електромобил с един и същи двигател, в Германия е записан 155 киловата, а в Швейцария да кажем 366 киловата. Говорим за абсолютно еднакви автомобили. Редно е да се уеднаквят стандартите. А защо без акциз ще бъдат мощни 7-местни джипове, които карат тежки бизнесмени и олигархи? Може би защото вие сте част от тях или?!	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя.
8	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 24.09.2026 г. 15:04**	**Цветелин Николов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с предложението за въвеждане на специфично акцизно облагане на нови и употребявани автомобили с мощност на двигателя над определен праг, представям настоящото становище и възражения по изложените мотиви и частичната предварителна оценка на въздействието.	**Не се приема**	Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от

				1. Относно твърдението, че действащата нормативна уредба не отчита в достатъчна степен потреблението и придобиването на автомобили с висока мощност В т. 1 от частичната предварителна оценка е посочено, че действащата нормативна уредба не осигурява възможност за специфично акцизно облагане на нови и употребявани автомобили с висока мощност и „луксозен характер“ и че поради това придобиването и потреблението на такива автомобили не се отчита в достатъчна степен при формирането на данъчната тежест. Считам, че това твърдение не отразява в достатъчна степен съществуващата данъчна и финансова тежест, свързана с притежаването и използването на автомобил с по-висока мощност. На първо място, действащият режим на данъчно облагане на превозните средства вече въвежда диференциация в зависимост от мощността на автомобила, като наред с нея се отчитат и други характеристики, включително годината на производство и екологичната категория. Следователно не може да се приеме, че автомобилите с по-висока мощност са поставени при идентична данъчна тежест спрямо автомобилите с ниска мощност. Показателен пример е облагането в Столична община. При автомобил с мощност около 220 к.с. годишният данък може да бъде приблизително 260 евро, докато при автомобил със същата регистрация и мощност около 75 к.с. данъкът е приблизително 25 евро. Това представлява разлика от близо десет пъти. Следователно твърдението, че по-високата мощност не се отчита в достатъчна степен при формирането на данъчната тежест, следва да бъде допълнително обосновано с конкретни данни и анализ на съществуващото облагане.		Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не споделяме изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW.

				На второ място, при автомобилите с двигатели с вътрешно горене по-високата мощност обичайно е свързана и с по-високо потребление на гориво, макар конкретният разход да зависи от конструкцията, масата, технологията и начина на използване на автомобила. Потреблението на горива от своя страна вече е обект на косвено данъчно облагане чрез акциз и данък върху добавената стойност. Така собственикът на автомобил с по-висока мощност може да понася по-висока обща данъчна тежест не само чрез данъка върху превозното средство, но и чрез по-високите разходи за гориво и съответно по-високия размер на включените в цената на горивото акциз и ДДС. Поради това считам, че преди да се направи извод за наличие на недостатъчно данъчно облагане, следва да бъде извършен цялостен анализ на съвкупната данъчна тежест върху притежаването и използването на автомобила, а не да се разглежда единствено липсата на специфичен акциз върху самото превозно средство. 2. Относно използването на мощността на двигателя като критерий за определяне на „луксозен“ автомобил Считам, че предложеното облагане на база мощност на двигателя не съответства на целта за облагане на стоки с „луксозен характер“. Мощността на автомобила сама по себе си не е надежден показател за неговата пазарна стойност, луксозен характер или способността на неговия собственик да понесе допълнителна данъчна тежест. Особено ясно този проблем се проявява при употребяваните автомобили. Автомобил, който е бил висок клас и с висока мощност при първоначалното си производство, след определен период може да има значително ниска пазарна стойност. Възможно е например употребяван автомобил с мощност над		

				определения праг от 250 kW (приблизително 340 к.с.) да се продава за сравнително ниска сума. При подобна хипотеза фиксираният акциз би могъл да представлява съществен процент от реалната пазарна стойност на автомобила. По този начин данъчната тежест няма да бъде свързана с неговия действителен „луксозен характер“ или стойност, а единствено с техническа характеристика на двигателя. Същевременно е напълно възможна обратната ситуация — нов автомобил с много висока пазарна стойност, например над 120 000 евро, да бъде оборудван с двигател с мощност под определения праг и поради това да остане извън обхвата на акциза. Това води до очевидно несъответствие между заявената цел на мярката — облагане на стоки с луксозен характер — и избрания критерий за нейното прилагане. На практика един автомобил с многократно по-висока цена може да бъде освободен от предложеното облагане, докато значително по-евтин употребяван автомобил може да попадне в обхвата му единствено поради това, че разполага с по-мощен двигател. Поради това считам, че мощността на двигателя не следва да бъде използвана като самостоятелен критерий за определяне на автомобил като „луксозен“. Ако целта на законодателя действително е да се въведе допълнително облагане на луксозни автомобили, следва да бъде разгледан критерий, който е пряко свързан с икономическата стойност на придобиваното имущество, а не само с неговата техническа характеристика. 3. Относно съответствието на предложеното облагане с правото на Европейския съюз Предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност следва да бъде преценено и от гледна точка на изискванията на правото на Европейския съюз, и по-специално на член 110 от Договора за		

				функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки. В тази връзка следва да бъде отчетена и практиката на Съда на Европейския съюз по дело C-2/09, образувано по преюдициално запитване на Върховния административен съд на Република България и отнасящо се именно до данъчното облагане на употребявани автомобили в България. По това дело Съдът на ЕС изрично приема, че внесените в България употребявани превозни средства следва да се считат за подобни стоки на вече регистрираните в България употребявани превозни средства, които са били внесени в страната като нови, независимо от техния произход. Съдът приема също така, че член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, при който употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, са обложени по различен начин от употребяваните превозни средства, вече регистрирани на територията на България. Особено съществено за настоящото предложение е, че в разглеждания от Съда случай размерът на акциза е бил определян въз основа на мощността на двигателя. Съдът изрично отбелязва, че използването единствено на мощността като основа за изчисляване на акциза не позволява да бъде отчетено действителното състояние на употребявания автомобил. Това обстоятелство е пряко относимо към настоящото предложение, доколкото и сега се предлага въвеждане на специфичен акциз, основан на техническия показател мощност на двигателя. Считам, че наличието на вече постановено решение на Съда на ЕС по сходен казус следва да бъде взето предвид при оценката на необходимостта и законосъобразността		

				на предлаганата мярка. Не следва да се въвежда нов режим на акцизно облагане, който създава риск от повторно възникване на проблеми, за които вече е дадено задължително тълкуване на правото на Европейския съюз. Особено притеснително е, че при употребяван автомобил предложеното облагане е обвързано с неговата първоначална техническа характеристика — мощността на двигателя — вместо с неговото действително състояние, възраст, степен на амортизация и реална пазарна стойност. Това може да доведе до значителна разлика в данъчната тежест между: • употребяван автомобил с висока мощност, който е на значителна възраст и има ниска пазарна стойност и • сходен автомобил, който е нов или почти нов и има многократно по-висока пазарна стойност. Същевременно при автомобил, придобит от друга държава членка и въвеждан за първоначална регистрация в България, възниква въпросът дали допълнителният акциз няма да доведе до данъчно третиране, което поставя внесения употребяван автомобил в по-неблагоприятно положение спрямо сходен автомобил, който вече се намира на българския пазар. Съдът на ЕС изрично е приел, че подобно различно третиране може да повлияе върху избора на потребителите и е несъвместимо с член 110 ДФЕС. Поради изложеното считам, че не следва да бъде приемано предложението за въвеждане на специфичен акциз върху автомобилите единствено въз основа на мощността на двигателя. Считам, че преди приемането на подобна мярка следва да бъде извършена задълбочена оценка на съответствието ѝ с член 110 ДФЕС и с практиката на		

				Съда на Европейския съюз, включително решение по дело C-2/09. В противен случай съществува риск от въвеждане на режим, който не само не постига убедително заявената цел за облагане на автомобили с „луксозен характер“, но и може да доведе до различно данъчно третиране на сходни автомобили в зависимост от държавата членка, от която са придобити. С оглед на изложеното считам, че предложението за въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност следва да бъде отхвърлено в настоящия му вид.		
9	**Получено на портала за обществени консултации и 25.09.2026 г. 12:17**	**Цветелин Николов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам несъгласие с предложението за въвеждане на акциз върху автомобили с мощност над 250 kW (приблизително 340 к.с.), тъй като считам, че избраният критерий не е подходящ за определяне на автомобилите като „луксозна стока“, създава риск от несъответствие с правото на Европейския съюз и води до непропорционална данъчна тежест в редица случаи. 1.Несъответствие с принципите на правото на ЕС и решение C-2/09 „Калинчев“ Особено внимание следва да бъде обърнато на решение на Съда на Европейския съюз по дело C-2/09 „Калинчев“, образувано по преюдициално запитване на Върховния административен съд на Република България. Делото е именно относно акцизното облагане на употребявани автомобили, въведени в България, и съвместимостта на този режим с член 110 ДФЕС. Съдът приема, че внесените употребявани автомобили са подобни стоки на вече регистрираните в България употребявани автомобили и че член 110 ДФЕС не допуска режим, при който внесените употребявани автомобили са обложени по начин, който води до по-висока данъчна тежест в сравнение със сходни	**Не се приема**	Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на

				автомобили, които вече се намират на националния пазар. Настоящото предложение поражда сериозни въпроси именно в тази посока, доколкото предвижда специфичен акциз върху употребявани автомобили при тяхното въвеждане в България от други държави членки. Необходимо е да се отчете, че при употребяван автомобил неговата стойност и икономическа характеристика се променят значително с течение на времето. Автомобил с висока мощност, който е бил скъп при първоначалното си производство, може след 10–15 години да има пазарна стойност, многократно по-ниска от първоначалната. Налагането на фиксиран акциз върху такъв автомобил единствено поради мощността му може да доведе до значителна данъчна тежест, несъответстваща на неговата реална пазарна стойност. Поради това считам, че предложението следва да бъде внимателно проверено за съответствие с член 110 ДФЕС и с установената практика на Съда на ЕС, преди да бъде прието. 2. Автомобилите с по-висока мощност вече носят по-висока данъчна и финансова тежест Мотивът, че автомобилите с висока мощност не са достатъчно отчетени при формирането на данъчната тежест, не отчита съществуващото облагане и реалните разходи, свързани с притежаването и използването им. По-мощните автомобили, особено тези с двигатели с вътрешно горене, обичайно имат по-висок разход на гориво. Върху цената на горивата вече се начисляват акциз и ДДС. Следователно при по-високо потребление на гориво собственикът плаща и по-висок абсолютен размер на тези косвени данъци. Освен това данъкът върху превозните средства вече е диференциран според мощността, както и според други		двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не споделяме изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW.

				характеристики на автомобила. При действащия режим мощността е изрично включена в определянето на данъка, а в София например има отделни диапазони за по-мощните автомобили. Към това следва да се добавят и разходите за поддръжка, резервни части и ремонти. При много от по-мощните автомобили тези разходи са по-високи, като върху извършените услуги и закупените части отново се начислява ДДС. Следователно не може да се приеме, че автомобилите с висока мощност до момента са извън системата на по-високо облагане. Напротив — в редица случаи те вече генерират по-висока данъчна тежест чрезсъществуващите данъци и косвени данъци, свързани с тяхното използване. 3. Прагът от 250 kW не идентифицира „луксозен автомобил“ Използването на мощността като критерий за определяне на автомобил като „луксозна стока“ е неподходящо. Особено очевиден е проблемът при електрическите автомобили. При тях високата мощност на електромотора не е непременно свързана с висока пазарна цена или луксозен характер. На пазара съществуват напълно достъпни електрически автомобили, включително семейни модели, които могат да надхвърлят определения праг от 250 kW. Така автомобил може да бъде относително достъпен като цена, да е предназначен за масовия потребител и въпреки това да попадне в обхвата на акциза единствено поради номиналната мощност на електрическата си система. Това показва фундаменталния проблем на предложеното облагане — мощността не е еквивалент на лукс.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в § 4 от законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новата редакция изрично се посочва, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.

				4. Възможно е употребяван автомобил за 7–8 хил. евро да бъде обложен с 5 хил. евро акциз Предложената фиксирана ставка за употребявани автомобили създава особено сериозен проблем. На пазара съществуват употребявани автомобили с мощност над 250 kW, чиято реална пазарна стойност може да бъде около 7–8 хил. евро. При автомобил на стойност 8 000 евро акциз от 5 000 евро представлява 62,5% от стойността на самия автомобил. Това е изключително значително увеличение на разхода за придобиване и не отговаря на логиката на облагане на „луксозна стока“. Фактът, че даден автомобил има мощен двигател, не означава, че неговият собственик придобива стока с висока икономическа стойност. Същевременно е напълно възможна обратната ситуация — чисто нов автомобил на стойност над 100 000 евро да има мощност под 250 kW и да не попадне в обхвата на акциза. По този начин предложението може да доведе до парадоксална ситуация: евтин употребяван автомобил с висока мощност да бъде облаган с хиляди евро, докато нов автомобил за над 100 000 евро да не бъде обложен, ако мощността му е под определения праг. Това показва, че предложената мярка не облага „лукса“, а определена техническа характеристика на автомобила. 5. Екстремният пример с Ferrari 250 GTO Най-ясно несъответствието между „мощност“ и „луксозна стока“ може да се илюстрира с автомобил като Ferrari 250 GTO. Този модел е сред най-скъпите автомобили, продавани на публичен търг, като отделни екземпляри са достигали цена от десетки милиони евро.	**Приема се**	С оглед постъпилите възражение със законопроекта са направени редакции в разпоредбите относно режима за облагане с акциз на автомобилите, като е предложена скала на облагане. Размерът на акциза за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре ще се определя в зависимост от максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, като ставките са в диапазон от 500 до 6 000 евро.

				Въпреки това автомобил от подобен тип би могъл да не попадне в обхвата на предложеното облагане, ако не отговаря на определения праг на мощността. Обратно, сравнително достъпен семеен електрически автомобил, закупен за 10–15 хил. евро, би могъл да попадне в обхвата на акциза, ако техническите му характеристики надхвърлят прага. Този пример показва пределно ясно, че мощността на двигателя не може да бъде надежден критерий за определяне на една стока като луксозна. 6. Да отпадне предложението за акциз върху употребявани автомобили, въведени от други държави членки на ЕС С оглед на изложените аргументи считам, че от проекта следва да отпадне разпоредбата, предвиждаща акциз върху употребявани автомобили, въведени в България от други държави членки на Европейския съюз. Подобна мярка създава риск от различно данъчно третиране на сходни автомобили в зависимост от това дали вече са регистрирани и намират се на българския пазар или тепърва се въвеждат от друга държава членка. Това следва да бъде разгледано особено внимателно с оглед на член 110 ДФЕС и решение C-2/09 „Калинчев“. 7. Ако все пак бъде използван критерий „мощност“, прагът следва да бъде значително по-висок Ако законодателят въпреки изложените аргументи приеме, че мощността може да бъде използвана като критерий за определяне на обхвата на подобно облагане, прагът от 250 kW следва да бъде значително завишен. Праг от порядъка на 600 к.с. (около 441 kW) би ограничил обхвата до автомобили, които по-често попадат в сегмента на високопроизводителните автомобили. Дори и при такъв праг обаче остава основният проблем — съществуват автомобили с висока мощност и ниска		

				пазарна стойност. Поради това по-високият праг би ограничил проблема, но не би го решил принципно. 8. Ако целта е облагане на „луксозни стоки“, по-подходящ критерий е стойността на автомобила Ако действителната цел на законодателя е да се обложат автомобилите с изразен луксозен характер, по-логично и обосновано би било да се използва критерий, свързан с пазарната или покупната стойност на автомобила, а не неговата мощност. Например би могъл да бъде обсъден праг от порядъка на 150 000–200 000 евро, над който да се прилага допълнително облагане. Този подход би бил значително по-близък до заявената цел на мярката, тъй като пряко свързва данъчната тежест с икономическата стойност на придобиваната стока. При употребяваните автомобили следва да се отчита реалната им стойност, а не цената, на която автомобилът е бил продаван като нов преди години. Заключение Предложеното облагане има съществен проблем в самата си концепция: използва технически показател — мощност на двигателя — като заместител на икономическо понятие като „луксозна стока“. Мощността не може надеждно да определи нито цената, нито луксозния характер на автомобила. Това е особено видно при електрическите автомобили и при силно обезценените употребявани автомобили. Същевременно автомобилите с висока мощност вече са обект на по-висока данъчна и финансова тежест чрез данъка върху превозните средства, акциза и ДДС върху горивата, както и чрез по-високите разходи за поддръжка и ремонт. Налице е и необходимост от задълбочена проверка за съответствие на предложението с член 110 ДФЕС и		

				практиката на Съда на Европейския съюз, по-специално решение C-2/09 „Калинчев“. Поради изложеното считам, че предложението за въвеждане на акциз върху автомобили с мощност над 250 kW следва да бъде отхвърлено. Ако законодателят счита за необходимо да въведе допълнително облагане на автомобилите с действително луксозен характер, следва да бъде разработен различен механизъм, основан преди всичко на икономическата стойност на автомобила, а не на мощността на двигателя.		
10	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 24.09.2026 15:06**	**Тодор Данчев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с обществената консултация по проекта за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове, публикувана на Портала за обществени консултации: https://strategy.bg/bg/public-consultations/12731, представям следното становище относно предложеното облагане с акциз на леки автомобили с мощност 250 kW и повече. Считам, че прилагането на един и същ праг от 250 kW към автомобили с двигател с вътрешно горене и към изцяло електрически автомобили следва да бъде преразгледано. В мотивите към предложението високата мощност се използва като показател за луксозен характер на автомобила. При електромобилите обаче връзката между максималната мощност и „лукс“ е значително по-слаба. Много електромобили от масовия и средния ценови сегмент, особено във версии с два електромотора, задвижване на четирите колела (AWD) и по-голям пробег, сравнително лесно преминават прага от 250 kW. Това не означава непременно, че купувачът търси спортен или луксозен автомобил. AWD може да бъде избрано за по-добро сцепление и сигурност през зимата, а Long Range версия – за по-голям практически пробег при дълги пътувания.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя.

				Като конкретен пример, Tesla Model 3 Long Range AWD от предходното поколение е посочен от ADAC с максимална системна мощност 324 kW, като същевременно е категоризиран като автомобил от среден клас. Подобен автомобил би попаднал значително над предложения праг, въпреки че трудно може да се приеме, че самата мощност го превръща в луксозна стока. Допълнителен проблем е резкият ефект на прага. Автомобил непосредствено под 250 kW не дължи този акциз, докато при достигане на прага се въвежда значителна фиксирана сума – 10 000 евро за нов и 5 000 евро за употребяван автомобил, преди добавянето на компонента за мощност над прага. При употребяван електромобил от среден клас тази сума може да представлява съществен процент от пазарната му стойност и да има много по-силен ефект, отколкото при действително скъп луксозен автомобил. Моля да бъде разгледано отделно въздействието върху изцяло електрическите автомобили и по-конкретно: 1. да се анализира какъв дял от електромобилите с AWD и Long Range конфигурации попадат над 250 kW и какви са реалните им пазарни цени; 2. да се обмисли отделен, по-висок праг за изцяло електрически автомобили, определен на база такъв анализ, или критерий, който съчетава мощността със стойността на автомобила, ако действителната цел е облагането на луксозни автомобили; 3. да се прецени дали фиксираната начална сума на акциза не създава прекомерно голямо различие между автомобили непосредствено под и над прага; 4. да се уточни изрично коя стойност на мощността ще се използва при електромобилите – максимална системна мощност, стойността в регистрационните документи/CoC или друг показател, тъй като при		

				електрическите автомобили тези показатели могат да се различават. Считам, че ако целта на мярката е по-високо облагане на автомобили с действително луксозен характер, използването само на единен праг от 250 kW не отчита достатъчно технологичните особености на електрическото задвижване и може да засегне непропорционално автомобили, които не принадлежат към луксозния сегмент. Предлагам тази част от проекта да бъде преразгледана и да бъде извършена отделна оценка на въздействието за изцяло електрическите автомобили преди определянето на приложим праг за тях.		
11	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 24.09.2026 г. 14:45:17**	**Габриел Каменов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Предлагам в законопроекта изрично да се регламентира начинът за определяне на мощността на електрическите автомобили, като се използват установените европейски стандарти за измерване и хомологация. За разлика от автомобилите с двигатели с вътрешно горене, при електромобилите съществува значителна разлика между максималната пикова мощност, която може да бъде достигната за кратък период, и мощността, която задвижващата система може да поддържа продължително. Разликата може да бъде няколкократна. Това разграничение вече е нормативно установено: Правило №85 на ИКЕ на ООН, публикувано в Официалния вестник на ЕС (ОВ L 323, 7.11.2014 г.), определя методиките за измерване на максималната нетна мощност и максималната 30-минутна мощност на електрическите задвижващи системи. Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Европейската комисия, Приложение VIII, предвижда отделното посочване на максималната нетна мощност (т. 27.3) и максималната 30-минутна мощност (т. 27.4) в сертификата за съответствие на автомобила (CoC). Препоръчвам за целите на законопроекта при електрическите	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.

				автомобили да се използва максималната 30-минутна мощност съгласно Правило №85, удостоверена в европейския сертификат за съответствие (CoC). По този начин ще се използва стандартизирана и обективно измерима характеристика, която отчита спецификата на електрическото задвижване, вместо кратковременната пикова мощност, използвана основно за характеризиране на динамичните възможности на автомобила. Изричното нормативно определяне на използваната мощност ще осигури правна яснота, еднозначно прилагане на закона и съпоставимост между различните производители и модели. Нормативни източници: Правило №85 на ИКЕ на ООН — Официален вестник на ЕС Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 — Приложение VIII Уточнение: Проверих нормативните препратки, включително конкретните точки 27.3 и 27.4. Не успях обаче да отворя самия законопроект на сайта на Министерството на финансите. Затова текстът е формулиран като самостоятелно техническо предложение, без твърдение, че в проекта със сигурност липсва съответното определение.		
12	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 24.09.2026 г. 16:04:59**	**Венцислав Панов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Това е пълен абсурд, електрически автомобили масово са над 250kw, защото там технологията е много по различна от Двигател с вътрешно горене който замърсява въздуха брутално... А електрически автомобили уж бяха с приоритет пред всички останали... Сега с тоя глупав закон, те са най потърпевшите. Това е пълен абсурд, поне изключете електрическите автомобили от тоя закон. Какво пречат те, на кого???? Скандинавските държави 97% от новия автопарк са електрически автомобили и имат само бонуси и стимули от правителството. Тука обратното, вие изобщо не мислите! Скоро очаквайте брутално протести!	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.

13	**Получено на портала за обществени консултации и 25.09.2026 г. 04:54**	**Георги Василев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Предлагам основно разпоредбите за автомобилите да отпаднат от законопроекта. Да не се приемат предложенията по-долу. I. Общи бележки 1. Мощността на двигателя не е надежден критерий за „луксозен характер“. Мотивите обосновават мярката с облагането на „стоки с луксозен характер“, но прагът не е свързан нито с цената, нито с пазарната стойност на автомобила. Така автомобил с мощност 249 kW и цена от няколкостотин хиляди евро остава необложен. В същото време електрически семеен автомобил от среден клас с мощност 250 kW дължи 10 000 евро. Не извършвайте поредния рекет и геноцид над Българските граждани.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.
14	**Получено на портала за обществени консултации и 24.09.2026 г. 20:11**	**Димитър Канев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Настоящото становище е насочено изцяло към новия акциз върху леките автомобили и не засяга останалите части на законопроекта. Считам, че в сегашния си вид тази мярка е недостатъчно обоснована, вътрешно противоречива, създава риск от несъответствие с правото на ЕС и засяга заварени правоотношения. Затова предлагам основно разпоредбите за автомобилите да отпаднат от законопроекта, а при условие че бъдат запазени, да се приемат предложенията по-долу. I. Общи бележки 1. Мощността на двигателя не е надежден критерий за „луксозен характер“. Мотивите обосновават мярката с облагането на „стоки с луксозен характер“, но прагът не е свързан нито с цената, нито с пазарната стойност на автомобила. Така автомобил с мощност 249 kW и цена от няколкостотин хиляди евро остава необложен. В същото време електрически семеен автомобил от среден клас с мощност 250 kW дължи 10 000 евро. Акцизът се включва в данъчната основа по ЗДДС, затова реалното поскъпване за купувача е с 20% по-високо от самия акциз. Рязкото прагово натоварване (от 0 на 10 000 евро	**Приема се**	Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар.

				при 1 kW разлика) противоречи на принципите на пропорционалност и равенство пред данъчния закон. 2. Липсва количествена обосновка. В раздел III от мотивите се твърди „положително въздействие“ върху бюджета, но няма оценка на очакваните приходи, на броя засегнати автомобили или на ефекта върху пазара. В публикуваните материали не откривам и оценка на въздействието, каквато изисква Законът за нормативните актове за нова данъчна тежест от такъв мащаб. Предлагам в оценката на въздействието отделно да се посочат очакваните приходи от облагането на изцяло електрическите автомобили, броят на засегнатите регистрации и очакваният ефект върху обновяването на автомобилния парк. Това ще позволи решението за тях да се вземе въз основа на съпоставими фискални и екологични данни. 3. Риск от несъответствие с правото на ЕС. В раздел V от мотивите се сочи, че проектът няма отношение към правото на ЕС. Това не е така: Употребявани автомобили – чл. 110 ДФЕС. Акцизът по чл. 40а, ал. 1 се дължи само за употребявани автомобили, въведени от друга държава членка. Сходните употребявани автомобили, които вече са регистрирани в страната, не носят никакъв акциз. България вече е била страна по такъв спор. По дело C-2/09 (Kalinchev), по преюдициално запитване от Върховния административен съд, Съдът на ЕС се е произнесъл по облагането на внесени употребявани автомобили с по-висок акциз от този за вече намиращите се в обращение в страната автомобили. Последицата беше приемането на Закона за възстановяване на надвнесен акциз за употребявани автомобили (ДВ, бр. 98 от 2010 г.), с който се връща надвнесеният акциз за автомобили, въведени в периода 2007–2009 г. Повтарянето на сходен модел		Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не споделяме изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW.

				създава реален риск от съдебни спорове, възстановяване на акциза с лихви и наказателна процедура. Формалности при движението между държави членки. Автомобилите не са хармонизирани акцизни стоки. Съгласно чл. 1, пар. 3 от Директива (ЕС) 2020/262 държавите членки могат да облагат такива стоки само ако облагането не поражда формалности, свързани с преминаването на граница, в търговията между държави членки. С § 27, т. 2 (нова ал. 11 на чл. 76л) се въвежда изискване автомобилите да се придружават от уведомление при движението им. Това е точно такава формалност. II. Конкретни предложения Предложение 1. Изключване на изцяло електрическите автомобили В § 4 от проекта, в предложения чл. 18, второто изречение да придобие следната редакция: „Не са леки автомобили по смисъла на този закон специализираните автомобили със служебно предназначение, линейките, противопожарните автомобили, автомобилите със специален режим на движение, както и автомобилите, които нямат двигател с вътрешно горене и се задвижват изключително от един или повече електрически двигатели.“ Изключението обхваща само автомобилите с изцяло електрическо задвижване. Хибридните автомобили, включително зареждаемите от външен източник, остават в обхвата на акциза, тъй като разполагат и с двигател с вътрешно горене. При окончателното оформяне следва да се провери съгласуваността на тази редакция с препратките към чл. 18 в останалите разпоредби на проекта. Мотиви: Посочената в мотивите цел е облагането на автомобили с висока мощност и луксозен характер. Мощността сама	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще бъде установена въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ. Предложена е редакция относно начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с

				по себе си обаче не измерва нито цената, нито екологичния ефект на автомобила. При изцяло електрическото задвижване високата обявена мощност е техническа характеристика на задвижването, а не доказателство за луксозен характер. Затова прагът от 250 kW обхваща и масови семейни модели с двумоторно задвижване. Акцизът от 10 000 евро се дължи още при достигане на прага, така че облагането започва с рязък скок, независимо от стойността на автомобила. Изцяло електрическите автомобили не отделят CO_2 и замърсители от изпускателната тръба. Регламент (ЕС) 2023/851 е част от политиката на ЕС за намаляване на емисиите от новите леки автомобили, а Законът за местните данъци и такси освобождава електрическите автомобили от данъка върху превозните средства. Облагане, което оскъпява придобиването на такъв автомобил с 10 000 евро и повече, действа в обратна посока на прехода към транспорт без преки емисии. Проектът използва израза „мощност на двигателя“, без да уточнява коя стойност се взема при автомобил с два или повече електрически двигателя. Не е ясно дали това е сборът или мощността на всеки двигател, нито дали се отчита максималната, продължителната или удостоверената при регистрацията мощност. При фиксиран праг и значителен начален размер на акциза тази неопределеност създава риск от различно прилагане и е в противоречие с изискването на чл. 60, ал. 1 от Конституцията елементите на данъка да се определят със закон. Изключването на изцяло електрическите автомобили отстранява този риск за тях, без да засяга облагането на автомобилите с двигател с вътрешно горене. Предложение 2. Защита на заварени договори и отпадане на обратното действие на § 65 § 65 да се измени така:		вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.

				„§ 65. (1) Акциз по чл. 2, т. 4 не се дължи за автомобили, въведени или внесени на територията на страната преди влизането в сила на този закон. (2) Акциз по чл. 2, т. 4 не се дължи и за автомобили, за които преди обнародването на този закон в „Държавен вестник“ е сключен писмен договор за покупко-продажба или е направена поръчка с платен аванс, удостоверени с документ с достоверна дата, фактура или платежен документ.“ Мотиви: Съгласно новата т. 24 на чл. 20, ал. 2 данъчното събитие е въвеждането на автомобила. Сегашният § 65 облага автомобили, въведени в страната преди влизането в сила на закона. Това означава облагане на факт, настъпил преди закона да съществува, т.е. фактическо обратно действие. То е несъвместимо с принципа на правовата държава (чл. 4, ал. 1 от Конституцията) и с принципа на правната сигурност. Гражданите и търговците, които са сключили договори и платили аванси при действащия режим, са определили цената и условията въз основа на законодателството към момента на сделката. Сроковете за доставка на нови автомобили често са няколко месеца. Лицата не могат да влияят върху тях, а при кратък срок между обнародването и 1 януари 2027 г. нямат реална възможност да съобразят поведението си. Защитата се предоставя само за правоотношения, възникнали преди обнародването на закона и удостоверени с документ с достоверна дата, фактура или платежен документ. Така се изключва възможността за създаване на договори с антидатиране. Обвързването на защитата със срок за регистрация е неоправдано, защото сроковете за производство и доставка не зависят от купувача. Лицето не може да понесе данъчна тежест заради забава на производителя или доставчика.		

				Предложение 3. Отпадане на праговия (фиксиран) компонент Ако акцизът бъде запазен, в чл. 40а (§ 15) фиксираните суми от 10 000 евро и 5 000 евро да отпаднат. Акцизът да се определя само като сума за всеки kW над прага. Алтернативно, прагът да се обвърже и с пазарната стойност на автомобила, така че да съответства на обявената в мотивите цел за облагане на луксозни стоки. Предложение 4. Употребявани автомобили Чл. 40а, ал. 1 да отпадне. Ако бъде запазен, в него да се въведе механизъм, който гарантира, че акцизът за употребяван автомобил, въведен от друга държава членка, не надвишава остатъчния акциз, включен в стойността на сходните автомобили, вече регистрирани в страната. Такъв механизъм е например намаляване на акциза в зависимост от възрастта и обезценката на автомобила. Без него разпоредбата ще е в противоречие с чл. 110 ДФЕС. Предложение 5. Отстраняване на правно-технически дефекти Чл. 18 (§ 4): изразът „броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 5, включително водача“ е вътрешно противоречив. При буквално тълкуване седемместните луксозни автомобили излизат извън обхвата, а петместните семейни автомобили попадат в него. В SUV сегмента истински луксозните и най-скъпи автомобили са със седем места, при което масово са освободени и от облагане с ДДС. Това само по себе си показва произволността на критериите и несъстоятелността на социалните претенции на мотивите на законопроекта. Чл. 30а (§ 8): данъчната основа е определена като „специфичен акциз“. Това е кръгово определение, защото акцизът не може да бъде собствена данъчна основа. Данъчната основа следва да е броят киловати.		

				Липсват определения на „нов“ и „употребяван“ автомобил, макар че от тях зависи ставката (10 000 или 5 000 евро). Необходимо е изрично определение, например чрез препращане към понятието „нови превозни средства“ по ЗДДС. Срокове: § 26 (чл. 76г, ал. 2) предвижда подаване на декларацията „не по-рано от 14 дни“ преди регистрацията. § 65 предвижда подаване „в срок до 14 дни преди регистрацията“. § 16 изисква плащане „не по-късно от 3 дни“ преди регистрацията. Трите разпоредби са несъгласувани и не позволяват еднозначно да се определи кога лицето е изпълнило задължението си. Чл. 76г, ал. 6 (§ 26): условията за възстановяване на акциза при извеждане на автомобила от страната са изцяло оставени на правилника. Правото на възстановяване е елемент на данъчното задължение и следва да бъде уредено в закона, включително възстановяване, съразмерно на остатъчната стойност. III. Заключение Предлагам разпоредбите на § 1, § 2, § 4, § 5, т. 2, § 8, § 15, § 16, § 26, § 27, т. 2, § 32, т. 2 (нова ал. 27 на чл. 84), § 41, т. 2, § 65 и § 66 да отпаднат от законопроекта. Мярката следва да бъде внесена отново само след извършване на оценка на въздействието и анализ на съответствието с правото на ЕС. Субсидиарно, моля предложения 1–5 да бъдат приети. Моля становището да бъде отразено в справката по чл. 26, ал. 5 от ЗНА, заедно с мотивите в случай на неприемане.		
15	**Получено писмо в МФ с вх. № 15-00-109/24.09.2026 г.**	**Асоциация на автомобилните производители**	☐ Лицето действа от свое име ☒ Лицето защитава позиция от името на друго	Асоциацията на автомобилните производители, представляваща водещи компании в автомобилния сектор в България, изразява своята позиция във връзка с предложеното разширяване на обхвата на акцизното облагане чрез включване на леки автомобили с мощност на двигателя, равна на или по-голяма от 250 kW.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.

			лице/група лица: ….	ААП разбира необходимостта от провеждане на устойчива и предвидима данъчна политика и от осигуряване на необходимите приходи в държавния бюджет. Същевременно считаме, че предложената мярка следва да бъде допълнително анализирана, тъй като избраният критерий за облагане – мощността на двигателя – не позволява достатъчно прецизно да бъде определен действителният икономически и „луксозен“ характер на автомобила. С проекта за пореден път се дискриминират новите автомобили отчитайки моралното и физическото остаряване на автомобилния парк в България. По данни на МВР средната възраст на автомобилите в края на 2025 г. е около 18 години. I. Критерият 250 kW не е достатъчен показател за стойността и луксозния характер на автомобила. Съгласно предложението се предвижда акциз за леки автомобили с мощност на двигателя, равна на или по-голяма от 250 kW. Предложението е мотивирано с необходимостта от допълнителни бюджетни приходи и с целта да се постигне по-добро съответствие между данъчната тежест и характеристиките на автомобилите с висока мощност и луксозен характер. ААП счита, че мощността сама по себе си не представлява достатъчно надежден критерий за определяне на „луксозен“ автомобил. Автомобили с еднаква мощност могат да имат значително различна: • пазарна цена; • покупна цена; • данъчна стойност; • предназначение; • технологично оборудване; • разход на енергия; • екологичен отпечатък;		По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще бъде установена въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ. Предложена е редакция относно начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.

				• степен на обезценяване. Поради това единственото използване на мощността като критерий може да доведе до облагане на автомобили с напълно различен икономически профил. Смятаме, че определянето на праг на мощност е необосновано и не отразява характера на автомобила, особено при електрически и електрифицирани автомобили. II. Особено внимание следва да бъде отделено на електрическите автомобили Предложеният критерий поставя особено важен въпрос по отношение на електрическите автомобили. При електромобилите мощността в kW е конструктивна характеристика на електрическото задвижване и не може автоматично да бъде приравнявана към „луксозен характер“. Електрически автомобил с висока пикова мощност може да има нулеви емисии от ауспуха и да бъде част от политиката за декарбонизация на транспорта. Поради това ААП счита, че е необходимо да бъде извършен отделен анализ на въздействието на предложеното облагане върху: • електрическите автомобили; • plug-in хибридните автомобили; • хибридните автомобили; • автомобилите с двигатели с вътрешно горене. Необходимо е да се прецени дали облагането на електромобил само поради мощността му не би създало противоречие с останалите политики и стимули за насърчаване на електрическата мобилност. III. Различното облагане на нови и употребявани автомобили следва да бъде обосновано Проектът предвижда значително различна начална ставка: • 10 000 евро за нов автомобил;		

				• 5 000 евро за употребяван автомобил. ААП счита, че е необходимо в мотивите и оценката на въздействието да бъдат представени конкретни икономически и пазарни основания за това разграничение. Следва да бъде анализирано и влиянието върху: • официалните вносители; • търговците на автомобили; • вторичния пазар; • физическите лица; • предприятията; • трансграничната търговия в рамките на ЕС. • не е предоставено време за обществено обсъждане и оценка на въздействието; Необходимо е отчитането на каналите за внос на употребявани автомобили, а именно дял на автомобили внасяни от частни лица под форма на вътрешно - общностно придобиване и свързаното с това действие на ДДС като допълнителна тежест при внос на нови автомобили. IV. Необходимо е да се изясни данъчното третиране при внос и вътреобщностно придобиване Предложението предвижда акцизът да се дължи от лицата, които внасят или въвеждат на територията на страната съответните автомобили. В тази връзка е необходимо да бъдат изяснени всички практически хипотези, включително: 1.закупуване на нов автомобил от официален вносител; 2.вътреобщностно придобиване от друга държава членка; 3. внос от трета държава; 4. придобиване на употребяван автомобил от друга държава членка; 5. придобиване от физическо лице; 6. прехвърляне между дружества;		

				7. автомобили, закупени преди влизането в сила на закона, но регистрирани след това. Особено важно е да бъде избегнато двойно или кумулативно данъчно натоварване при различните режими. V. Взаимодействие между акциза и ДДС ААП счита за необходимо Министерството на финансите изрично да представи анализ на взаимодействието между новия акциз и данъка върху добавената стойност. Следва да бъде изяснено дали и при какви условия начисленият акциз ще участва в данъчната основа за ДДС. Това е от съществено значение за крайната цена на новите автомобили и за предприятията, регистрирани по ЗДДС. Прилагането на акциз, върху който впоследствие се начислява ДДС, увеличава ефективната данъчна тежест и следва да бъде отчетено в оценката на въздействието. VI. Необходима е оценка на въздействието върху автомобилния пазар ААП счита, че преди окончателното приемане на мярката следва да бъдат публикувани конкретни количествени данни относно: • броя на автомобилите, които ще попаднат в обхвата; • разпределението им по нови и употребявани; • разпределението по вид задвижване; • очакваните бюджетни приходи; • очакваното изменение на продажбите; • ефекта върху официалния автомобилен сектор; • ефекта върху вторичния пазар; • потенциалния ефект върху регистрацията на автомобили в България спрямо други държави членки.		

				Тези данни са особено важни, тъй като целта на мярката е едновременно да се увеличат бюджетните приходи и да се постигне определен модел на данъчна тежест. VII. Риск от стимулиране на регистрацията на автомобили извън България ААП счита, че следва да бъде извършен анализ на потенциалното влияние върху избора на държава за регистрация на автомобили с висока мощност. При наличие на съществена допълнителна данъчна тежест може да възникне стимул за използване на алтернативни механизми за придобиване, собственост или регистрация на автомобили. Поради това мярката следва да бъде оценена не само от гледна точка на потенциалните приходи, но и от гледна точка на реалното данъчно поведение и възможността за избягване или преместване на данъчното събитие. VIII. Преходни разпоредби Предложения срок за въвеждане на промяната е много кратък и поставя под риск съществуващи сделки с крайни клиенти по поръчки за производство. Необходимо е да бъдат въведени ясни преходни правила за автомобилите, за които: • договорът за покупко-продажба е сключен преди влизането в сила на закона; • автомобилът е произведен или поръчан преди тази дата; • автомобилът е платен изцяло или частично преди тази дата; • автомобилът се намира в транспорт към България; • автомобилът е внесен или въведен в страната преди датата на влизане в сила, но все още не е регистриран. Липсата на ясни преходни правила би могла да създаде значителна правна несигурност за потребителите, търговците и официалните вносители. IX. Предложение на ААП		

				С оглед на изложеното Асоциацията на автомобилните производители предлага: 1. Да бъде извършена допълнителна оценка на въздействието на предложеното акцизно облагане. 2. Да бъде преразгледан критерият „250 kW“ като единствен критерий за определяне на автомобилите, подлежащи на облагане. 3. Да бъде разгледана възможността за комбиниран критерий, отчитащ не само мощността, но и икономическата стойност и екологичните характеристики на автомобила. 4. Да бъде извършен отделен анализ за електрическите и хибридните автомобили. 5. Да бъде допусната възможността за изключване от обхвата на акциза на автомобили с нулеви емисии от ауспуха. 6. Да бъдат публикувани конкретни данни за очаквания брой засегнати автомобили и очакваните бюджетни приходи. 7. Да бъде извършен анализ на взаимодействието между акциза и ДДС. 8. Да бъдат регламентирани изрично всички хипотези при вътреобщностно придобиване и внос от трети държави. 9. Да бъдат предвидени ясни преходни правила за вече закупени, поръчани, платени или транспортирани автомобили. 10. Преди окончателното приемане на промените да бъде проведен експертен диалог с представителите на автомобилния сектор. ААП подкрепя принципа на прозрачна, предвидима и икономически обоснована данъчна политика. Същевременно считаме, че при въвеждането на нов вид данъчно облагане на автомобилите следва да бъде намерен механизъм, който едновременно:		

				•осигурява необходимите бюджетни приходи; •не създава необоснована данъчна тежест; •не поставя в неблагоприятно положение официалните вносители; •не нарушава принципа на данъчна неутралност; •отчита технологичните различия между видовете задвижване; •не възпрепятства прехода към по-чиста мобилност; •гарантира предвидимост и правна сигурност за бизнеса и потребителите. ААП изразява готовност да участва в работна среща с Министерството на финансите, Министерството на транспорта и съответните държавни институции за обсъждане на предложенията.		
16	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 25.09.2026 г. 00:00:17**	**Михаил Михаилов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	В закона и наредбите, регламентиращи вписването на мощността на автомобилите с електродвигатели, не е ясно дефинирано какво точно се вписва като стойност. В някои текстове се среща понятието "максимална постоянна номинална мощност", което понятие се асоциира със стандартен показател на електромобилите, споменаван в европейски регламент. В нашето законодателство не се намира ясно описание какво точно се списва в идентификатор P.2 от регистрационния талон на автомобил, заради което съществуват разнородни случаи с талони на електромобили, в които са вписани различни параметри. В някои случаи е вписан параметъра "пикова мощност" а в други споменатият по-горе. Прецизирайте текста, за да е ясно описано кой параметър трябва да се вписва в талона и/или влияе на калкулацията на нововъведения акциз.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.
17	**Получено на taxpolicy@minfin.bg**	**Симеон Иванов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава	С настоящото изразявам категоричното си несъгласие с предложението за въвеждане на акциз върху електрически автомобили с мощност над 250 kW. Смятам, че подобна мярка е неефективна от финансова	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се

	25.09.2026 г. 07:52:04		позиция от името на друго лице/група лица: ….	гледна точка и изключително вредна от икономическа, екологична и стратегическа перспектива за България. Основните ми аргументи срещу така предложената промяна са следните: 1. Неразбиране на спецификите на електрическата технология За разлика от автомобилите с двигатели с вътрешно горене (ДВГ), при електрическите автомобили (ЕА) високата мощност (kW) не е лукс, а конструктивна и технологична специфика: Енергийна ефективност и рекуперация: По-мощните електродвигатели позволяват по-голяма рекуперация (връщане на енергия в батерията при спиране), което прави автомобила по-ефективен, а не по-разхищаващ. Масовост на прага от 250 kW: Границата от 250 kW (~340 к.с.) при ДВГ автомобилите обозначава висок клас спортни или луксозни коли. При електрическите автомобили обаче това е стандартна мощност за среден клас семейни автомобили (включително с задвижване на четирите колела (AWD)). Така мярката ще засегне не „суперлуксозни“ коли, а нормални семейни превозни средства и ще намали цялостно обновяването на българския автопарк с по-екологични автомобили.		уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.
18	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 25.09.2026 г. 08:22:35**	**Ангел Ангелов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Не би трябвало двг и електрически превозни средства да се третират еднакво. Повечето електрически превозни средства имат мощност над 250kw, особено във версията на задвижване на 4-те колела, но това не ги прави луксозни. На практика този закон увеличава цената на употребяван такъв автомобил от среден клас с 30% докато наистина луксозните и скъпи такива, като бмв 7-ма серия и Ауди Q8 които струват от 150К € няма да бъдат засегнати, понеже пиковата им мощност не надвишава 250KW…	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.

19	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 25.09.2026 г. 09:13:40**	**Костадин Белоев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Новия проект за Закона за акцизите ще убие търговския бранш на автомобили в България! Моля, помислете добре и направете изменения които са в интерес на всички българи, а не само да мислите как да запълвате държавния бюджет! Също така, ако този закон бъде приет бъдете готови за протести!	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.
20	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 24.09.2026 г. 15:33:19**	**Любомир Джантов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изразявам категоричното си несъгласие с предложения Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС) в частта му за въвеждане на нов акциз за мощни автомобили от 1 януари 2027 г. Мотивите ми за това са следните: Негативен икономически ефект върху пазара: Въвеждането на толкова драстичен налог (минимум 10 000 евро за нов и 5 000 евро за употребяван автомобил) ще доведе до рязко изкуствено поскъпване на превозните средства. Това неминуемо ще свие автомобилния пазар в България, ще ограничи продажбите на официалните вносители и ще откаже голяма част от потребителите от покупка на по-модерни, сигурни и технологични превозни средства. Липса на ясна и обоснована цел: В предложените мотиви липсва ясна конкретика какъв точно структурен или обществен проблем адресира този акциз. Ако целта е екологична, е абсолютно нелогично да се облагат изцяло електрически автомобили и модерни хибриди, които не отделят вредни емисии. Ако целта е единствено фискална (пълнене на бюджета), наказването на потребителите, избиращи по-висок клас превозни средства, е дискриминационно и ще стимулира сивия сектор и регистрациите на автомобили в съседни държави от ЕС. Смятам, че законопроектът в този му вид е недообмислен, вреден за бизнеса и потребителите и следва да бъде оттеглен или изцяло преработен.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. Предложена е редакция относно начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще бъде установена въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ.

21	**Получено писмо в МФ с вх. № 94-00-496/25.09.2026 г.**	**Любомир Пламенов Джантов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с предложените промени в ЗАДС, предвиждащи въвеждането на изцяло нов акциз за мощни леки автомобили (равни на или над 250 kW), влизащ в сила от 1 януари 2027 г. Като гражданин и потребител изразявам сериозна загриженост относно липсата на Преходни разпоредби в законопроекта, които да защитават субектите с вече възникнали търговски правоотношения преди публикуването на проекта. Моят конкретен казус е следният: Август 2026 г. сключих официален договор и заплатих капаро за покупка на нов, 100% електрически автомобил с мощност 475 kW (646 к.с.) на стойност 64 000 евро. Поради технологични срокове за производство и доставка, автомобилът ще пристигне в България и ще бъде готов за първоначална регистрация в Пътна полиция (КАТ) в периода януари – февруари 2027 г. Към момента на капариране и сключване на сделката (август 2026 г.), действащото българско законодателство не предвиждаше подобен налог, което е послужило като фискална основа за планиране на личния ми бюджет. При липса на изключения, към началото на 2027 г. аз ще бъда задължен да заплатя непредвиден допълнителен разход в размер на около 12 250 евро под формата на акциз, за да регистрирам собствения си автомобил. Във връзка с това, моля за Вашето официално становище по следните въпроси: 1.Предвижда ли се въвеждането на заварено положение (гратисен период) за автомобили, които са капарирани или закупени с валиден договор преди датата на публикуване на законопроекта (23.09.2026 г.), но чиято регистрация в КАТ ще се извърши след 01.01.2027 г.? 2.Какви документи ще се изискват (напр. договор за покупко-продажба, банково извлечение за платено	**Приема се**	Виж коментара по т. 20

				капаро), за да се докаже, че сделката е сключена при стария данъчен режим? 3.Тъй като става въпрос за 100% електрически автомобил с нулеви емисии, предвиждат ли се корекции в законопроекта, съобразени с европейските практики, при които електромобилите са изключени от подобни тежки регистрационни налози? Вярвам, че принципите на правовата държава изискват предвидимост и правна сигурност за гражданите, без законите да действат с обратна сила върху вече реализирани финансови ангажименти.		
22	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 25.09.2026 г. 11:54:14**	**Георги Майсторски**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Такава тежка намеса в свободния пазар на автомобили, ще афектира абсолютно всички купувачи, тази промяна няма да афектира само тези закупуващи автомобили над 250кв. Основната причина за това е че предвид неоправдано високия предложен акциз от 5000 евро, много хора ще преустановят търсенето си към автомобили близо до този праг но под него, което ще увеличи и цената на предлаганите автомобили съответно. Пазарния принцип диктува че това ще доведе и до увеличение на цените надолу по веригата, поради преразпределение на търсенето. Моля ви преразгледайте тези суми и сроковете в които ще се въведат в сила, акциз в размер от 1000 евро за употребявани автомобили би предотвратил шок върху пазара и крайния клиент. Предвид модерните мощности и размери на автомобилите, формулировката на този закон не е адекватна. Мощността сама по себе си няма как да е критерии за "луксозен" автомобил. Автомобил с тежест от 3000кг и 250кв е също толкова бавен като автомобил с тежест 1500кг и 125кв.	**Приема се**	С оглед постъпилите възражения в законопроекта е предложена промяна в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.
23	**Получено на taxpolicy@minfin.bg**	**Калин Арсов Асоциацията на собствениците**	☐ Лицето действа от свое име	Във връзка с публикувания проект АСЕБ извърши собствен технически анализ на реални сертификати за съответствие (Certificate of Conformity - CoC) на чисти	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат

	25.09.2026 г. 16:41	**на електромобили в България (АСЕБ)**	☒ Лицето защитава позиция от името на Асоциацията на собствениците на електромобили в България	електрически автомобили от няколко различни производителя. Резултатите потвърждават наличието на съществена специфика при определянето и отразяването на мощността на електрическото задвижване. В сертификатите за съответствие се съдържат отделни показатели за мощност, включително „Maximum net power“ (т. 27.3) и „Maximum 30 minutes power“ (т. 27.4). При част от анализираните автомобили разликата между двете официално удостоверени стойности е многократна, като един и същ автомобил може да бъде над прага от 250 kW според единия показател и значително под него според другия. Това потвърждава необходимостта техническите особености на чистите електрически автомобили да бъдат отчетени при окончателното формулиране на предложената мярка. В тази връзка АСЕБ се обръща към Министерството на финансите с молба публично заявеното изключване на чистите електрически автомобили да бъде отразено изрично и недвусмислено в нормативния текст, така че да не съществува възможност за различно тълкуване при бъдещото му прилагане. Считаме за важно изключването да обхваща ясно чистите електрически автомобили, независимо от стойността на максималната им мощност, като в нормативния текст бъде използвана установената в българското и европейското законодателство терминология. АСЕБ ще представи и подробно официално становище в рамките на текущата обществена консултация, в което ще изложим техническите и правните аргументи и ще предложим конкретна нормативна формулировка за недвусмисленото изключване на чистите електрически автомобили от обхвата на мярката.		в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.

				АСЕБ остава на разположение на Министерството на финансите и дирекция „Данъчна политика“ за предоставяне на експертна информация относно техническите особености на електрическите автомобили и при необходимост за участие в експертна среща по темата. Ще бъдем благодарни да получим информация дали заявеното изключване на чистите електрически автомобили ще бъде отразено в актуализирания текст на проекта.		
24	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 25.09.2026 г. 14:36**	**Христо Пацев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Изключете електрическите автомобили от акциза за луксозни коли. Има много луксозни и скъпи автомобили, които са под 250kw, а повечето електрически с голям пробег са над 250kwh и не са луксозни. Изключвам Мерцедес и Бмв. Цял свят субсидира електрическите автомобили, тук не само, че няма субсидия, а искате и допълнителен акциз да добавите. Не е измислено коректно. Сложете цената като праг за акциза, не мощността. Няма електрически автомобил с голяма батерия, който да е под 250 kw. А такъв може да се вземе на старо, а дори и нов за много по-ниска цена от луксозните марки.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз.
25	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 25.09.2026 15:32 Получено писмо в МФ с вх. № 94-00-500/25.09.2026 г.**	**Деница Стоянова Йорданова**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Бихме искали да изразим несъгласието си с предложените промени, предвиждащи въвеждането на акциз върху леките автомобили с мощност на двигателя 250 kW и повече, и по-конкретно с начина, по който новият режим би засегнал вече придобити и внесени автомобили, както и малките и средните предприятия, извършващи търговия с такива автомобили. Дружеството ни е малък български бизнес, чиято основна дейност е вносът на употребявани американски автомобили. Значителна част от автомобилите, които внасяме, са с мощност над 250 kW. Те се закупуват основно от автомобилни търгове и в преобладаващата си	**Не се приема**	С оглед постъпилите възражения в законопроекта е предложена промяна в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. Предвид съществото намаляване на размера на дължимия акциз не се предвижда въвеждането на преходен период за засегнатите лица.

				част са автомобили с щети от ПТП и/или механични повреди. 1. Предвиденият срок е практически недостатъчен Спецификата на този бизнес е такава, че автомобилите не могат да бъдат регистрирани непосредствено след пристигането им в България. Необходимо е време за доставка, диагностика, закупуване и доставка на резервни части, извършване на ремонт, техническо привеждане към изискванията за регистрация, преминаване на необходимите процедури по индивидуално одобряване/техническо изпитване и едва след това регистрация в КАТ. Между публикуването на законопроекта на 23.09.2026 г. и предвидената дата 01.01.2027 г. има малко повече от три месеца. В този изключително кратък период трябва да се вместят всички изброени дейности и административни процедури. За автомобилите, закупени от САЩ, ситуацията е още по-сложна поради необходимото време за вътрешен транспорт в САЩ, морски транспорт до Европа, митнически процедури, доставка до България, осигуряване на необходимите резервни части и извършване на ремонта. Следователно за част от автомобилите, които вече са закупени и за които вече са направени значителни разходи, е обективно възможно да не могат да бъдат ремонтирани и регистрирани до 31.12.2026 г. 2. Спазването на срока не зависи единствено от търговеца Проблемът не се изчерпва с времето, необходимо за ремонт. Значителна част от внесените от САЩ автомобили трябва да преминат през процедура по индивидуално одобряване/техническо изпитване преди		

				първоначалната им регистрация в България, а след това и през съответните процедури по регистрация в КАТ. При приемането на предложените промени може основателно да се очаква голям брой собственици и търговци да се опитат да приключат тези процедури преди 01.01.2027 г., за да избегнат възникването на значително ново акцизно задължение. Това създава реален риск от извънредно натоварване на компетентните органи и техническите служби. Системата за подаване и обработване на заявления за индивидуално одобряване може да бъде натоварена със значително по-голям брой заявления от обичайния, а звената на „Пътна полиция“ ще трябва в рамките на много кратък период да обработят увеличен брой първоначални регистрации. Така изпълнението на изискването в определения срок няма да зависи единствено от действията на собственика или търговеца. Дори автомобилът да бъде напълно ремонтиран и технически готов, собственикът му може да не успее да приключи административните процедури до 31.12.2026 г. поради липса на свободни часове, административно забавяне или недостатъчен капацитет за обработване на всички заявления. Считаме за несправедливо настъпването на толкова значителна финансова последица да бъде обвързано със срок, чието спазване може да зависи от административния капацитет на държавните органи, а не от поведението на задълженото лице. 3. Вече внесените автомобили са придобити при конкретна предварителна икономическа калкулация Автомобилите, придобити и внесени от юридически лица с цел последваща препродажба преди 01.01.2027 г., представляват стока, закупена в рамките на конкретен бизнес модел и при предварително направени финансови разчети.		

				При закупуването на всеки автомобил търговецът калкулира покупната цена, аукционните такси, вътрешния и международния транспорт, митническите задължения, ДДС, разходите за ремонт и резервни части, техническите процедури, регистрацията и очакваната продажна цена. На тази база се взема стопанското решение дали конкретният автомобил изобщо е икономически обосновано да бъде закупен и внесен. За автомобилите, които вече са закупени, платени или внесени при действащия към момента режим, това решение вече е взето, средствата са инвестирани и значителна част от разходите са необратими. Последващото въвеждане на ново акцизно задължение в размер на хиляди евро за автомобил променя изцяло първоначалната икономическа калкулация. Търговецът не е имал възможност да включи този разход в себестойността, да го отчете при определяне на максималната покупна цена или да се откаже от придобиването на автомобила. Не считаме за приемливо стопански субект, извършил инвестиция при една действаща нормативна и данъчна рамка, впоследствие да бъде поставен пред избора или да приключи ремонта и регистрацията в извънредно кратък срок, или да понесе значителен нов разход, който не е съществувал и не е могъл да бъде калкулиран към момента на придобиването. 4. Новият акциз не може просто да бъде добавен към продажната цена Особено важно е да се отчете, че автомобил с мощност над 250 kW не означава непременно нов, луксозен или скъп автомобил. Употребяван американски автомобил на 8, 10 или 15 години, закупен след ПТП или с механична повреда, може да има сравнително ниска реална пазарна		

				стойност, независимо че фабричната му мощност надхвърля определения в законопроекта праг. При подобен автомобил акциз от няколко хиляди евро може да представлява значителен процент от неговата пазарна стойност и да направи ремонта, регистрацията и последващата му продажба икономически необосновани. Не може да се приеме и че търговецът просто ще прехвърли новия разход върху крайния клиент чрез увеличение на продажната цена. Пазарната цена на употребявания автомобил се определя от пазара, възрастта, състоянието, пробега, оборудването и редица други фактори. Ако пазарната стойност на даден автомобил е определена, добавянето на няколко хиляди евро към цената единствено заради възникналото акцизно задължение може да го направи непродаваем. В такъв случай новият акциз ще бъде поет фактически от търговеца чрез намаляване или пълно заличаване на предварително калкулираната печалба, а при определени автомобили ще превърне сделката директно в загуба. За малките предприятия няколко автомобила с подобна непредвидена допълнителна тежест могат да означават десетки хиляди евро допълнителен разход, блокиране на значителна част от оборотния капитал и реален риск за продължаването на дейността. 5. Необходим е ясен преходен режим за вече придобитите автомобили Разбираме необходимостта държавата да осигурява приходи в бюджета и правото на законодателя да променя данъчната и акцизната политика. Не оспорваме въвеждането на нови правила за бъдещи сделки, при които търговецът предварително ще знае за съществуването на акциза и ще може да го включи в		

				икономическата си калкулация още преди да вземе решение за закупуване на автомобила. Считаме обаче, че е необходимо ясно разграничение между бъдещ внос и автомобили, за които преди въвеждането на новия режим вече е поет необратим финансов ангажимент. Поради това предлагаме в законопроекта да бъде предвиден преходен режим, съгласно който новият акциз да не се прилага за автомобили, за които преди определената от законодателя дата може да бъде доказано, че: • са закупени и платени; • са натоварени или се намират в процес на международен транспорт; • са пристигнали на територията на Европейския съюз или Република България; • са преминали митническо оформяне; • или по друг обективен начин може да бъде доказано, че собственикът или търговецът е поел необратим финансов ангажимент за придобиването им преди въвеждането на новия режим. За тези автомобили правото на прилагане на досегашния режим следва да се определя от датата на придобиването или поемането на необратим финансов ангажимент, а не от това дали собственикът е успял физически да приключи ремонта, техническите процедури и регистрацията до 31.12.2026 г. Алтернативно, ако подобно изключение не бъде възприето, следва да бъде предвиден достатъчно дълъг и реалистичен преходен период, който да отчита както технологичното време за доставка и възстановяване на автомобилите, така и административния капацитет на техническите служби и държавните органи. Една мярка, насочена към увеличаване на бюджетните приходи, не следва да създава непропорционален риск.		

26	**Получено на портала за обществени консултации и 27.09.2026 г. 23:41**	**Кирил Кирилов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Становище против въвеждането на акциз върху леки автомобили с мощност ≥250 kW Настоящото становище е насочено изцяло към предложения нов акциз върху леки автомобили с мощност на двигателя, равна или по-голяма от 250 kW, и не засяга останалите части на законопроекта. Настоявам разпоредбите, въвеждащи този акциз, да отпаднат от проекта. 1. Критерият „250 kW“ не измерва луксозен характер Мотивите описват целта на мярката като облагане на „стоки с луксозен характер“. Мощността на двигателя обаче не е показател нито за цена, нито за пазарна стойност, нито за реален луксозен статус на автомобила: • Автомобил с мощност 249 kW и цена от няколкостотин хиляди евро остава напълно необложен. • Масов семеен електромобил със стандартно двумоторно задвижване, закупен за 25–35 хил. евро, надхвърля прага единствено защото електрическите двигатели по своята техническа природа развиват висока номинална мощност — без това да го прави луксозна стока. • Употребяван автомобил на 8–10 години с мощен, но остарял и силно обезценен двигател, с реална пазарна стойност 7–8 хил. евро, попада в същия режим като чисто нов автомобил на същата мощност. Щом критерият едновременно оставя необложени свръхскъпи автомобили и тежко облага бюджетни автомобили, той не измерва „лукс“ и не постига декларираната цел. Мярката е произволна, а не основана на икономическа логика. 2. Мярката ограничава — вместо да насърчава — подмяната на автомобилния парк с по-нови и по-чисти автомобили Основната засегната група не са собственици на екзотични суперкари, а хора, които са спестявали	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите свързани с режима на облагане с акциз на автомобилите.

				средства именно за да си купят по-нов автомобил с по-съвременен двигател и по-ниски реални емисии от този, с който разполагат в момента. За тях предложението означава: • Автомобил, за който вече са събрани средства, поскъпва допълнително с 5 000 до 10 000 евро, независимо от възрастта му, тъй като ставката е фиксирана и не намалява с годините. • Тъй като акцизът се включва в основата за ДДС, реалното оскъпяване е с още около 20% над самата сума на акциза. • Хора, които вече са сключили договор, платили аванс или транспортират автомобил към България, се сблъскват с непредвидено ново задължение за нещо, което вече са платили. Резултатът е обратен на обявената екологична и фискална логика: вместо да насърчи подмяната на по-старите и по-замърсяващи автомобили с по-нови, мярката прави тази подмяна финансово непосилна за средната класа и задържа именно по-старите, по-емисионни автомобили в по-дълга експлоатация. По този начин законопроектът действа срещу собствената си декларирана цел — а именно да отчете екологичния и социален ефект на потреблението, а не да го възпира. 3. По-подходящ и обоснован критерий е възрастта на автомобила, а не мощността Ако целта действително е екологична и фискална справедливост, обективният проблем не е мощността на двигателя, а възрастта на автомобилния парк. Автомобили на 10–15 и повече години: • изпускат многократно повече вредни емисии на километър в сравнение със съвременните двигатели, независимо от мощността им, поради остарели горивни и очистващи системи;		

				• заплащат данък върху превозните средства и такси за годишен технически преглед, които проверяват изправност и безопасност, но не отразяват реалния екологичен отпечатък и не компенсират нанесената вреда; • не подлежат на никакъв допълнителен фискален механизъм, който да отчита по-високия им екологичен отпечатък спрямо нов автомобил. Ако законодателят настоява за допълнително облагане с екологична насоченост, то трябва да бъде насочено към превозни средства над определена възраст (например 10–15 години), а не към мощността на двигателя. Такъв подход би: • насочил тежестта към реалния източник на по-високи емисии, а не към произволен технически показател; • насърчил, а не възпрепятствал, подмяната на стария автомобилен парк с по-нови и по-чисти автомобили; • избегнал парадокса нов, скъп, но нискомощностен автомобил да остава необложен, докато масов по-нов автомобил с по-висока мощност се облага тежко. 4. Мярката засяга основни права на гражданите • Право на собственост и оправдани правни очаквания. Хора, които вече са платили и получили автомобила си преди приемането на закона, се изправят пред ново финансово задължение за сделка, приключена при действащите към момента правила. Облагане на нещо, случило се преди законът да съществува, накърнява доверието на гражданите в предвидимостта на държавата и стабилността на правния ред. • Равно третиране на гражданите. Автомобил, вече регистриран в България, не носи никакъв акциз, докато същият по вид и възраст автомобил, внесен от друга държава, се облага тежко само защото се въвежда по-късно. Това създава две категории собственици на		

				еднакви стоки — третирани различно единствено заради момента и мястото на придобиване, а не заради разлика в стойността или екологичния отпечатък. • Свобода на придвижване и заселване. Гражданин, който се премества да живее или работи в България, или българин, който се завръща от чужбина след години в чужбина, ще дължи хиляди евро само за да регистрира автомобил, който вече законно притежава и ползва от преди преместването си. Липсва каквото и да е изключение за такива случаи, което прави преместването в страната по-скъпо и по-малко привлекателно без обективна причина. • Непропорционална административна тежест. Изискването автомобилът да се придружава от специално уведомление при движението му между държави е допълнителна пречка, която не се прилага за автомобили, останали в страната, и превръща обичайното презграничното пътуване с личен автомобил в административно усложнена процедура. Заключение и искане Предложеният акциз върху автомобили с мощност ≥250 kW не облага лукса — облага произволно избран технически показател, който засяга непропорционално именно хората, положили усилия да се сдобият с по-нов и по-екологичен автомобил. Мярката е: • необоснована - критерият мощност не съответства на заявената цел за облагане на луксозни стоки; • вредна за екологичните цели - възпрепятства, вместо да насърчава, обновяването на автомобилния парк с по-нови и по-нискоемисионни автомобили; • непропорционална - фиксирано оскъпяване от 5 000–10 000 евро (плюс ДДС върху него), независимо от възрастта и реалната стойност на автомобила;		

				• несправедлива към гражданите - създава различно третиране на еднакви автомобили, засяга вече приключени сделки и утежнява свободното придвижване и заселване на хората. Поради изложеното настоявам разпоредбите, въвеждащи специфичен акциз върху леки автомобили по чл. 40а и свързаните с тях параграфи, да отпаднат от законопроекта в настоящия му вид. Ако законодателят счита за необходимо допълнително облагане с екологична насоченост, предлагам то да бъде преработено на основата на възрастта на автомобила и реалните му емисии, а не на мощността на двигателя. Моля настоящото становище да бъде отразено в справката по чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове.		
27	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 28.09.2026 г. 09:50 Получено на портала за обществени консултации 28.09.2026 г. 09:51**	**„ЕЛЕКТРОДРАЙВ“ ЕООД**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	ЕлектроДрайв“ ЕООД е търговец и вносител на нови леки автомобили от китайски производители, които предлага на българския пазар чрез платформата AutoChina.bg. Значителна част от продуктовото ни портфолио са изцяло електрически автомобили (BEV) и електрически автомобили с удължител на пробега (EREV). Затова сме пряко засегнати от предложената мярка като лица, които внасят автомобилите и следва да дължат акциза. Дружеството внася единствено автомобили с най-съвременни технологии за задвижване и управление. Не предлагаме конвенционални автомобили с двигател с вътрешно горене. Основният ни фокус са BEV и EREV — автомобили, при които двигателят с вътрешно горене се използва само като генератор на електроенергия. Именно тази технология е отговорът на недостатъчно развитата мрежа от зарядни станции в България. Тя дава на българските потребители електрическо задвижване всеки ден, без страх от изчерпване на батерията при дълги пътувания. I. Обобщение на позицията	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите свързани с режима на облагане с акциз на автомобилите. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще бъде установена въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ. Предложена е промяна в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с

				Подкрепяме целта на проекта акцизът да обложи автомобилите с луксозен характер и висок екологичен отпечатък. Считаме обаче, че критерият „мощност на двигателя“ е технически неподходящ за електрическите задвижвания и води до облагане на най-чистите автомобили на пазара. Приветстваме публично заявеното от заместник-министъра на финансите намерение изцяло електрическите автомобили да бъдат изключени от облагането. Това намерение следва да получи ясен законов текст и да обхване и автомобилите с удължител на пробега (EREV). Нашите искания са: 1. BEV — изрично освобождаване от акциз на изцяло електрическите леки автомобили, независимо от мощността им. 2. EREV — освобождаване на автомобилите, при които задвижването на колелата се осъществява само от електродвигател, а двигателят с вътрешно горене служи единствено като генератор, при емисии на CO2 под 50 g/km по WLTP. 3. ICE — запазване на облагането за автомобилите с двигател с вътрешно горене (бензин и дизел), включително употребяваните автомобили от стария автопарк, при които мощността е реален показател за разход на гориво и емисии. 4. Преходен режим — облагането да не засяга автомобили, внесени законосъобразно преди влизането на закона в сила на 1 януари 2027 г., които са наличност при вносителите. Използвана терминология За яснота позицията използва следните понятия и предлага съответното им третиране за целите на акциза:		мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. Предвид същественото намаляване на размера на дължимия акциз не се предвижда въвеждането на преходен период за засегнатите лица.

Съкращение	Наименование	Кой задвижва колелата	Предла трети
BEV	Battery Electric Vehicle —	Само електродвигател	Освобож
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle —	Само електродвигател,	Освобож
EREV	Extended-Range Electric Vehicle	Само електродвигател;	Освобож при CO2
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle	ДВГ и електродвигател,	Облага ICE
HEV	Hybrid Electric Vehicle — пълен	ДВГ и електродвигател;	Облага ICE
MHEV	Mild Hybrid Electric Vehicle	ДВГ; електромоторът	Облага ICE
ICE	Internal Combustion Engine —	Само ДВГ	Облага с

Свързани понятия:
ZEV / ZLEV — превозни средства с нулеви емисии / с нулеви и ниски емисии (0–50 g CO2/km) по Регламент (ЕС) 2019/631.
WLTP — световна хармонизирана процедура за изпитване на леки автомобили, по която се измерват разходът и емисиите на CO2; прилага се по Регламент (ЕС) 2017/1151.
CoC — ЕС сертификат за съответствие, издаден от производителя; съдържа мощността, вида на задвижването и емисиите по WLTP.
Правило № 85 на ИКЕ на ООН — метод за измерване на мощността на задвижването, включително максималната 30-минутна мощност при електродвигателите.
ДВГ — двигател с вътрешно горене.
II. Изцяло електрическите автомобили (BEV) не следва да бъдат облагани

				1. Мощността на електродвигателя не е показател за лукс и замърсяване. Електродвигателят развива висока пикова мощност по конструкция, а не като израз на луксозен характер. Масови семейни модели в средния ценови сегмент надхвърлят 250 kW само заради двумоторно задвижване на двете оси. Това бе признато и от Министерството на финансите, което публично заяви, че при електрическите автомобили мощността се допълва от батериите и затова ще ги изключи от акциза. 2. Пиковата мощност не е сравнима с мощността на ДВГ. Правило № 85 на ИКЕ на ООН измерва за електрическите задвижвания както максималната (пикова) мощност, така и максималната 30-минутна мощност. Пиковата мощност е достъпна само за секунди. Облагането по нея би поставило електромобила в по-неблагоприятно положение от бензинов автомобил със сходни реални показатели. 3. Нулеви емисии от ауспуха. BEV не отделя CO2, азотни оксиди и фини прахови частици при движение. Той е категоризиран като превозно средство с нулеви емисии по Регламент (ЕС) 2019/631. Облагането му противоречи на целта на екологичния данък и на ангажиментите на България по Европейската зелена сделка. 4. Вътрешна съгласуваност на данъчното законодателство. Електрическите автомобили са освободени от данъка върху превозните средства по Закона за местните данъци и такси именно с цел насърчаване на чистия транспорт. Законодателят не може едновременно да насърчава една категория стоки с местен данък и да я санкционира с акциз. Такова противоречие нарушава принципа на последователност и предвидимост на данъчната политика. 5. Оправданите очаквания на потребителите. Години наред държавната политика и публичните кампании насърчават гражданите да купуват електромобили и		

				хибриди именно заради по-ниската данъчна тежест. Хиляди български семейства и фирми са взели решението си на тази основа. Внезапното облагане на същите автомобили с акциз би подкопало доверието в държавата и би обезсмислило собствената ѝ политика. III. Автомобилите с удължител на пробега (EREV) са електромобили по същество 1. Конструкция. При EREV колелата се задвижват само от електродвигател. Малък двигател с вътрешно горене работи единствено като генератор, който зарежда батерията, и няма механична връзка с колелата. Така EREV се различава съществено от конвенционалния хибрид и от plug-in хибрида (PHEV), при които ДВГ задвижва колелата пряко. 2. Мощността на генератора е ниска. Двигателят-генератор обикновено е с мощност значително под прага от 250 kW. Високата обща мощност на EREV идва изцяло от електродвигателите, поради което важат същите съображения като при BEV. 3. Нискоемисионно превозно средство по правото на ЕС. Регламент (ЕС) 2019/631 определя като превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) тези с емисии на CO2 между 0 и 50 g/km. Повечето EREV модели попадат в тази категория по стандарта WLTP благодарение на големия електрически пробег. Предлагаме именно този обективен и проверим критерий да бъде използван в закона. 4. Технология на прехода. EREV решават практическия проблем с недостатъчната зарядна инфраструктура в страната. Те позволяват ежедневното движение да бъде изцяло електрическо, без ограничение при дълги пътувания. Облагането им би забавило прехода към електромобилност в България, която и без това изостава от средното ниво в ЕС.		

				5. Отговор на въпроса за хибридите. Министерството на финансите заяви, че търси балансирано решение за хибридните автомобили. Считаме, че критерият „задвижване само чрез електродвигател + CO2 под 50 g/km по WLTP“ е точно такова решение. Той разграничава обективно нискоемисионните технологии от автомобилите, които реално използват горивото за задвижване. IV. Облагането следва да се запази за автомобилите с ДВГ (бензин и дизел) 1. Мощността е реален показател при ДВГ. При бензиновите и дизеловите двигатели по-високата мощност означава по-голям работен обем, по-висок разход на гориво и повече емисии на CO2 и вредни вещества. Тук критерият на проекта отразява точно целта на мярката. 2. Принципът „замърсителят плаща“. Принципът е залегнал в чл. 191, пар. 2 от Договора за функционирането на ЕС и в Закона за опазване на околната среда. Облагането на мощните автомобили с ДВГ го прилага последователно, а облагането на електромобилите би го обърнало. 3. Данъчна справедливост. Мотивите към проекта сочат като цел облагането на стоки с луксозен характер. Мощните автомобили с ДВГ съчетават двата признака — висока цена и висок екологичен отпечатък. Ето защо подкрепяме облагането им при предложените в чл. 40а ставки: 5 000 евро + 8 евро за всеки kW над 250 kW за употребяваните и 10 000 евро + 10 евро за всеки kW над 250 kW за новите автомобили. 4. Конституционна съобразност. Различното третиране на BEV/EREV и ICE се основава на обективен, измерим и легитимен критерий — емисиите. То не представлява дискриминация по смисъла на чл. 6 и чл. 19 от Конституцията, а обосновано разграничение. Обратно,		

				еднаквото облагане на коренно различни технологии по неподходящ критерий създава неравенство. Това е и същността на технологично неутралното облагане: данъчната тежест следва да зависи от реалните емисии и разхода на енергия, а не само от броя киловати. 5. Хибридите PHEV, HEV и MHEV. При тези автомобили ДВГ задвижва колелата пряко, а мощността му е реален показател за разход и емисии. Поради това считаме за обосновано те да останат в режима на облагане, приложим за автомобилите с ДВГ. Така разграничението се прави по обективен технически критерий — дали колелата се задвижват от двигател с вътрешно горене. 6. Твърдо подкрепяме акциза за стария автопарк с ДВГ. „ЕлектроДрайв“ ЕООД категорично подкрепя въвеждането на акциза за бензиновите и дизеловите автомобили, включително за употребяваните автомобили, които се внасят от други държави. Стари автомобили с ДВГ и ниски екологични стандарти се внасят масово в България и влошават качеството на въздуха в градовете. Акцизът е правилният инструмент да ограничи този внос и да насочи потребителите към нови, чисти технологии. V. Проектът противоречи на глобалния преход към автономна електрическа мобилност 1. Световните технологични лидери развиват безпилотния транспорт — и той е електрически. Waymo (Alphabet), Baidu Apollo Go, Pony.ai и WeRide вече предлагат търговски услуги с роботаксита. Автомобилната индустрия навлиза в нов етап, в който автомобилът се превръща в технологична платформа. Тези платформи се изграждат върху електрическо задвижване.		

				2. Европа вече тества автомобили без шофьор. Към септември 2026 г. тестовете са факт в редица европейски държави: Хърватия — Pony.ai, Verne и Uber тестват в Загреб роботакси без водач с пътници по обществени пътища. Германия — Waymo тества в Мюнхен и планира търговска услуга там до края на 2027 г. Испания — Uber и WeRide са одобрени за тестове на автономни коли в Мадрид, а Iveco и PlusAI тестват автономни камиони. Великобритания — Waymo, Wayve и Baidu Apollo Go тестват роботаксита в Лондон. Швейцария, Белгия, Люксембург, Словакия — автономни автобуси, минибуси и пилотни програми на WeRide, Baidu, Pony.ai, Bolt и Stellantis. ИКЕ на ООН одобри през 2026 г. нормативна рамка за напълно автономните превозни средства. Европейските институции подготвят обща среда за изпитвания, която да улесни разрешаването им във всички държави членки. 3. Автономните автомобили по конструкция надхвърлят прага от 250 kW. Те са предимно двумоторни, с пълно задвижване, тежки заради сензорите и изчислителните системи, и се нуждаят от резерв на мощност за безопасни маневри. Прагът на проекта би ги обложил автоматично с акциз от поне 10 000 евро на нов автомобил по чл. 40а, ал. 2. Така България сама би се изключила от тестовете и внедряването на тази технология. 4. Законът в сегашния си вид убива бизнеса и иновацията. Вносители като нас инвестират в нови технологии, сервизна база, обучение на персонал и зарядна инфраструктура. Акциз, който поскъпва точно най-иновативните модели, прави тези инвестиции нерентабилни. Потребителите ще бъдат насочени обратно към по-стари и по-замърсяващи автомобили, а		

				инвеститорите в автономна мобилност - към съседните държави. Това е обратното на целите на Националния план за възстановяване и устойчивост и на Европейската зелена сделка. 5. България може да стане европейски хъб за новите електромобили. Китайските и други производители на електромобили търсят входна точка към единния европейски пазар. Държавата, която предложи най-предвидима данъчна среда и най-бърза процедура по одобряване, ще привлече техните логистични центрове, складове, сервизи и дистрибуция за целия регион. България има реален шанс да бъде тази държава, ако вместо нов акциз облекчи достъпа на най-новите електромобили. За целта предлагаме Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА) да въведе облекчена и ускорена процедура за одобряване на нови модели BEV и EREV, включително при индивидуално одобряване. Процедурата може да включва електронно подаване на документите, твърди срокове за произнасяне и признаване на изпитванията, проведени от акредитирани лаборатории в ЕС. Така България ще привлече инвестиции, ще създаде работни места и ще увеличи данъчните приходи от ДДС и корпоративен данък, вместо да ги загуби в полза на съседните държави. 6. Автомобилите от Китай вече носят най-високата митническа тежест в ЕС. Освен стандартното мито от 10%, от 31 октомври 2024 г. електромобилите, произведени в Китай, се облагат и с изравнителни мита по Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/2754. Тези мита са за срок от пет години, до края на октомври 2029 г., и са в размер от 7,8% до 35,3% според производителя: BYD - 17%, Geely — 18,8%, SAIC — 35,3%, останалите сътрудничещи производители — 20,7%. Общата митническа тежест достига до 45,3% от стойността на		

				автомобила. Европейската комисия подготвя и изравнителни мита за китайските плъгин хибриди. Върху тази сума се начислява и ДДС, чиято основа при внос включва митата и акциза. Добавянето на акциз от 10 000 евро и повече би довело до каскадно облагане: мито, изравнително мито, акциз и ДДС върху всички тях. Китайските електромобили вече плащат най-високата данъчна цена за достъп до европейския пазар. Нов национален акциз върху тях би ги направил практически непродаваеми в България, без да постигне никаква екологична цел. VI. Правна сигурност и преходен режим за вносителите Проектът обвързва задължението с първоначалната регистрация, а не с датата на вноса. Според новия чл. 76г, ал. 2 (§ 26) акцизът се заплаща преди първоначалната регистрация на автомобила. Според § 65 от преходните разпоредби същото важи и за заварените автомобили, въведени в страната преди влизането на закона в сила на 1 януари 2027 г. (§ 67). Освен това § 66 допълва Закона за движението по пътищата, така че автомобил без платен акциз не може да бъде регистриран. Така акциз ще се дължи и за автомобили, внесени законосъобразно през 2026 г., ако бъдат регистрирани след 31 декември 2026 г. За вносителите това означава обратно действие по отношение на вече извършени сделки. Поръчките към производителите се правят месеци напред, а цените към клиентите са договорени без акциз. Налагането на ново задължение върху складова наличност противоречи на принципа на правна сигурност и защитата на оправданите правни очаквания, признати от Конституционния съд и Съда на ЕС. Предлагаме § 65 от преходните разпоредби да бъде изменен, така че акциз да не се дължи за автомобили, за които вносът е извършен или митническата декларация е приета преди влизането на закона в сила. Алтернативно, срокът за		

				регистрация без акциз да бъде удължен най-малко до 30 юни 2027 г. за автомобилите, които към датата на обнародване са собственост на вносител или търговец. VII. Конкретни предложения за редакция Предложенията се отнасят до следните разпоредби на проекта: § 1 (нова т. 4 в чл. 2), § 4 (нов чл. 18), § 15 (нов чл. 40а), § 26 (нов чл. 76г) и § 65 от преходните и заключителните разпоредби. Предложение 1 — изключване на BEV, FCEV и EREV от обхвата (§ 4, нов чл. 18). Проектът вече изключва от понятието „леки автомобили“ специализираните автомобили, линейките и противопожарните автомобили. По същата логика в чл. 18 да се създаде изречение трето: *„Не са леки автомобили по смисъла на този раздел и изцяло електрическите леки автомобили, леките автомобили с горивни клетки, както и леките автомобили, при които задвижването на колелата се осъществява изключително от електродвигател, а двигателят с вътрешно горене служи само за генериране на електрическа енергия, когато емисиите на въглероден диоксид по WLTP, вписани в сертификата за съответствие, не надвишават 50 g/km.“* Към същата разпоредба да се създаде изрично уточнение, за да се избегнат различни тълкувания от митническите органи: *„Изречение трето се прилага за нови и за употребявани леки автомобили, независимо дали се внасят от трета държава, включително от Китайската народна република, или се въвеждат от друга държава членка на Европейския съюз по реда на чл. 76г.“* Предложение 2 — дефиниции. Проектът използва понятието „мощност на двигателя“ в чл. 2, т. 4, чл. 18 и чл. 40а, без да го определя. В § 1 от допълнителните разпоредби на ЗАДС да се създадат определения:		

				„„Изцяло електрически лек автомобил“ е лек автомобил, задвижван само от електродвигател, чиято енергия се съхранява в акумулаторна батерия, зареждана от външен източник.“ *„„Лек автомобил с удължител на пробега“ е лек автомобил, при който колелата се задвижват само от електродвигател, а бордовият двигател с вътрешно горене няма механична връзка с колелата и служи единствено като генератор.“* *„„Лек автомобил с горивни клетки“ е лек автомобил, задвижван само от електродвигател, чиято енергия се произвежда от бордови горивни клетки, използващи водород.“* *„„Плъгин хибриден лек автомобил“ е лек автомобил, оборудван с двигател с вътрешно горене и електродвигател, всеки от които може да задвижва колелата самостоятелно или съвместно, с акумулаторна батерия, зареждана и от външен източник.“* *„„Хибриден лек автомобил“ е лек автомобил, оборудван с двигател с вътрешно горене и електродвигател, при който батерията се зарежда само от бордови източници, включително мек хибрид с напрежение на системата до 60 V.“* *„„Лек автомобил с двигател с вътрешно горене“ е лек автомобил, при който колелата се задвижват от двигател с вътрешно горене, работещ с бензин, дизелово гориво, втечнен нефтен газ или природен газ, самостоятелно или съвместно с електродвигател.“* *„„Мощност на двигателя“ за изцяло електрическите автомобили и за автомобилите с удължител на пробега е максималната 30-минутна мощност, определена по Правило № 85 на ИКЕ на ООН и вписана в сертификата за съответствие.“*		

				Предложение 3 — доказване. Обстоятелствата се удостоверяват с ЕС сертификат за съответствие (CoC) или с данните от одобряването на типа, без допълнителен оглед. *Предложение 4 — нова редакция на § 65 от преходните разпоредби.* *„§ 65. Акциз не се дължи за леки автомобили по чл. 2, т. 4, за които до деня на влизане в сила на този закон е възникнало данъчно събитие по Закона за данък върху добавената стойност при внос или вътреобщностно придобиване, независимо от датата на първоначалната им регистрация.“* *VIII. Заключение* *Акцизът върху мощните автомобили е легитимен инструмент, но само ако облага това, което цели - луксозното потребление с висок екологичен отпечатък. BEV и EREV са технологиите, които ще изместят двигателя с вътрешно горене, и не бива да бъдат облагани като него. Облагането им би спряло иновациите, включително автономния транспорт, и би ударило бизнеса, който ги развива в България. Същевременно твърдо подкрепяме въвеждането на акциза за автомобилите с ДВГ, включително за стария употребяван автопарк. Молим предложенията ни да бъдат приети и сме на разположение за участие в работни срещи по проекта.*		
28	**Получено писмо в МФ с вх. № 94-00-503/28.09.2026 г. Получено на портала за обществени консултации**	**Едуард Нейчев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Пиша във връзка с предложения законопроект за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове, с който се предлага създаването на чл. 40а и въвеждането на специфичен акциз върху нови и употребявани леки автомобили с мощност на двигателя, равна или по-голяма от 250 kW. Категорично се противопоставям на предложеното въвеждане на този акциз и считам, че мярката следва да бъде преразгледана	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите свързани с режима на облагане с акциз на автомобилите. Предложена е промяна в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната

	27.09.2026 г. 13:25			и оттеглена в настоящия ѝ вид. Основните ми аргументи са следните: 1. МОЩНОСТТА НА ДВИГАТЕЛЯ НЕ Е ДОСТАТЪЧЕН КРИТЕРИЙ ЗА „ЛУКСОЗЕН ХАРАКТЕР“ В мотивите е посочено, че целта е данъчна справедливост чрез облагане на стоки с „луксозен характер“. Не е обяснено обаче защо именно мощността на двигателя следва да бъде критерият, по който един автомобил се определя като луксозен. Мощността в kW не показва: * пазарната стойност на автомобила; * неговата възраст; * реалното му състояние; * оборудването; * броя на предишните собственици; * реалната му остатъчна стойност; * дали автомобилът е закупен като луксозен или спортен автомобил; *дали автомобилът се използва ежедневно, колекционерски или за специализирани цели. Един 8-10 годишен употребяван автомобил с мощен, но сравнително евтин двигател може да има многократно по-ниска пазарна стойност от нов автомобил с по-малка мощност. Прагът от 250 kW засяга и автомобили от масовия вторичен пазар. 250 kW са приблизително 340 к.с., а на вторичния пазар има множество автомобили с около 320–420 к.с., които поради възрастта и обезценяването си вече не представляват луксозни стоки и могат да бъдат придобити от домакинства със средни доходи. Самата мощност не е достатъчен критерий за определяне на даден автомобил като „луксозен“, особено когато не се отчита неговата възраст и реална пазарна стойност. 2. ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НЕ ОТЧИТА ВЪЗРАСТТА И РЕАЛНАТА СТОЙНОСТ НА УПОТРЕБЯВАНИЯ		полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C-2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C-2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий.

				АВТОМОБИЛ Особено проблематично е една и съща базова ставка от 5 000 евро да се прилага към всички употребявани автомобили с мощност ≥250 kW. Така автомобил на 1 година и автомобил на 10 години могат да бъдат поставени под един и същ режим единствено заради мощността на двигателя. Това не съответства на принципа на данъчна справедливост, посочен в мотивите. Ако целта действително е облагане на луксозно потребление, много по-логичен критерий би била реалната стойност на автомобила, евентуално комбинирана с мощност, възраст и категория на превозното средство. 3. СЪЗДАВА СЕ НЕПРОПОРЦИОНАЛНО ОБЛАГАНЕ За употребяваните автомобили се предлага: 5 000 евро + 8 евро за всеки kW над 250 kW. Това означава, че автомобил с мощност 250 kW получава задължение от 5 000 евро, а автомобил с 249 kW не попада в режима. Разликата между 249 и 250 kW е минимална от техническа гледна точка, но данъчното последствие е хиляди евро. Това поставя въпроса за пропорционалността на мярката и за обективната обосновка на избрания праг. 4. ОСНОВНАТА СТАВКА ОТ 5 000 ЕВРО Е ПРЕКАЛЕНО ВИСОКА ЗА УПОТРЕБЯВАН АВТОМОБИЛ При употребяван автомобил данъкът следва да отчита факта, че автомобилът вече е загубил значителна част от първоначалната си стойност. Фиксирана ставка от 5 000 евро, независимо от възрастта и пазарната стойност, може да представлява значителна част от стойността на самия автомобил. Например автомобил от 2018 г. с мощност около 276 kW би попаднал в категорията и би дължал приблизително 5 208 евро по предложената формула. Трудно може да се приеме, че подобно облагане автоматично представлява справедливо облагане на „луксозно потребление“, без да		С оглед на това, не споделяме изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW.

				се отчита реалната стойност на конкретния употребяван автомобил. 5. НЕ Е ДОКАЗАНО, ЧЕ МОЩНИЯТ АВТОМОБИЛ Е „ЛУКСОЗНА СТОКА“ В мотивите се използва понятието „стоки с луксозен характер“, но липсва достатъчно конкретна обосновка защо прагът от 250 kW идентифицира именно тази категория. Съществуват автомобили с мощност над 250 kW, които не са луксозни автомобили в обичайния смисъл на думата. От друга страна, съществуват автомобили с много висока цена, луксозно оборудване и значителна пазарна стойност, които могат да останат извън обхвата на акциза поради мощност под 250 kW. Това поставя под въпрос доколко предложената мярка действително постига заявената цел. 6. СЪЗДАВА СЕ НОВО ДАНЪЧНО НАТОВАРВАНЕ ВЪРХУ АВТОМОБИЛИ, КОИТО ВЕЧЕ СА ПРИДОБИТИ Особено важно е да се предвиди ясна защита за лицата, които са придобили автомобилите си преди влизането в сила на новото облагане. Ако автомобилът вече е закупен, платен, транспортиран и законно придобит преди влизането в сила на режима, последващото въвеждане на ново финансово задължение само заради това, че административната регистрация се извършва по-късно, би поставило гражданите в изключително неблагоприятно положение. Затова считам, че законопроектът задължително трябва да съдържа ясни преходни правила за вече придобити автомобили. Необходимо е да се разглежда моментът на придобиване/внос и документално доказуемото възникване на правото на собственост, а не единствено датата на първоначалната регистрация в КАТ. 7. НЕОБХОДИМ Е ИЗРИЧЕН АНАЛИЗ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕТО С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ България вече е имала режим на акциз върху		

				автомобилите, който е бил предмет на дело пред Съда на Европейския съюз — дело C-2/09 Kalinchev. В това дело Съдът разглежда именно режима на облагане на употребявани автомобили и въпроса за различното данъчно третиране на употребявани автомобили, внесени от други държави членки, спрямо автомобили, които вече са били в движение в България. Поради тази история считам, че при повторното въвеждане на акциз върху автомобилите е необходимо да бъде представен подробен анализ на съответствието на предложената уредба с чл. 110 ДФЕС и приложимото право на ЕС. Този анализ не следва да бъде формален, а да разгледа конкретно употребяваните автомобили, придобити в други държави членки, автомобилите с произход от трети държави и автомобилите, които вече са били въведени в свободно обращение в ЕС. 8. ПРЕДЛАГАМ ДА БЪДЕ РАЗГЛЕДАНА ПО-СПРАВЕДЛИВА АЛТЕРНАТИВА Ако законодателят действително счита, че е необходимо допълнително облагане на луксозните автомобили, предлагам вместо фиксиран акциз единствено според мощността да се разгледа модел, който отчита: * възрастта на автомобила; * реалната или нормативно определена пазарна стойност; * мощността; * категорията и предназначението на автомобила; * амортизацията; * разликата между нов и употребяван автомобил. За употребяваните автомобили би могло да се въведе значително намалена ставка, която да се определя според възрастта, или прогресивно намаляване на акциза с всяка изминала година. Като минимум считам, че трябва да бъдат предвидени: * преходен режим за вече придобити автомобили;		

				* изключение или специален режим за автомобили, придобити преди влизането в сила на закона; * ясни правила за автомобили, които вече са внесени/въведени в ЕС преди влизането в сила на режима; * механизъм за отчитане на възрастта и остатъчната стойност на употребяваните автомобили; * подробна оценка на въздействието върху гражданите и пазара на употребявани автомобили. 9. МОЛЯ ЗА ПУБЛИЧНА ОБОСНОВКА НА РАЗМЕРА НА 5 000 И 10 000 ЕВРО Моля да бъде публикувана конкретна финансова и икономическа обосновка на избора именно на: * 250 kW като праг; * 5 000 евро базов акциз за употребяван автомобил; * 8 евро за всеки kW над прага; * 10 000 евро базов акциз за нов автомобил; * 10 евро за всеки kW над прага. Необходимо е да стане ясно въз основа на какви данни са определени тези стойности и какъв е очакваният бюджетен ефект. 10. ЛИЧЕН ИКОНОМИЧЕСКИ ПРИМЕР – АВТОМОБИЛ, ПРИДОБИТ ПРЕДИ ПРЕДЛАГАНАТА ПРОМЯНА Бих искал да посоча и конкретен пример за реалния ефект, който предложеното законодателство би имало върху гражданин, който вече е взел необратимо икономическо решение преди да бъде предложено новото данъчно задължение. Притежавам употребяван автомобил Dodge Charger R/T, произведен през 2018 г., с мощност на двигателя около 276 kW. Причината за покупката е ,че подобен тип автомобил не се произвежда в Европа, автомобила се води като удобен highway cruiser, няма нищо общо с луксозните европейски и японски луксозни седани, нивото на обурудването е ниско. Двигателят, въпреки мощността си от 276 kW, това не е причината за покупката, а изключителната му здравина, надеждност и евтина подръжка. Автомобилът е закупен от мен чрез публичен търг в Съединените		

				американски щати, като към момента на придобиването съм заплатил договорената покупна цена, таксите по придобиването и разходите по транспортирането му. Автомобилът вече е в процес на транспортиране към България и се очаква да пристигне в страната през октомври 2026 г. Автомобилът е употребяван и е закупен с повреди от пътнотранспортно произшествие. Поради това след пристигането му е необходимо време за извършване на необходимите ремонтни дейности, преминаване през необходимите технически проверки и последваща регистрация. Към момента на закупуването на автомобила не съм имал разумна възможност да предвидя, че ще бъде въведено допълнително задължение в размер на приблизително 5 000 евро за самото му първоначално регистриране в България. По предложената формула автомобил с мощност около 276 kW би бил обложен с приблизително 5 208 евро. Това представлява съществено допълнително увеличение на общата цена на придобиване на автомобила (над 50% от платената до момента стойност на автомобила), което възниква след като покупката вече е извършена и автомобилът вече е платен и транспортиран. В конкретния случай няма реалистична възможност просто да бъде отменена покупката или автомобилът да бъде върнат на продавача поради последващата промяна в българското данъчно законодателство. Същевременно автомобилът е физически в процес на придвижване към България преди влизането на новото облагане в сила, но поради обективно необходимите ремонтни дейности и технически процедури е възможно да не съществува достатъчно физическо време за приключване на ремонта, преминаване през технически преглед/Технотест и първоначална регистрация преди 1 януари 2027 г. Така гражданин, който е придобил автомобила си преди промяната и вече е поел всички		

				разходи по покупката и транспортирането му, би могъл да бъде поставен в значително по-неблагоприятно финансово положение единствено поради това, че административната процедура по първоначалната регистрация не е могла да бъде приключена до определена дата. Считам, че именно за такива случаи е необходимо да бъде предвидена ясна преходна разпоредба. Предлагам автомобилите, за които преди датата на влизане в сила на новия акциз е налице доказуемо придобиване, сключена сделка, извършено плащане и/или започнат транспорт към България или към Европейския съюз, да не бъдат облагани с новия акциз само поради това, че първоначалната регистрация в България е извършена след влизането в сила на новите разпоредби. Като алтернатива би могъл да бъде предвиден достатъчно дълъг преходен период, позволяващ на вече придобитите автомобили да бъдат ремонтирани, технически проверени и регистрирани при режима, действащ към момента на тяхното придобиване. Това би било по-предвидимо и справедливо решение за гражданите, които добросъвестно са взели своите икономически решения преди приемането на новото данъчно задължение. ЗАКЛЮЧЕНИЕ Считам, че предложеното облагане в настоящия му вид не представлява достатъчно обоснована и справедлива система за облагане на „луксозни“ автомобили. То използва един единствен технически показател — мощността на двигателя — като заместител на множество икономически характеристики, които всъщност определят дали даден автомобил представлява луксозна стока. Фиксираният акциз от 5 000 евро за употребявани автомобили също така не отчита възрастта, състоянието и реалната стойност на конкретния автомобил. Поради изложеното настоявам предложението за въвеждане на акциз върху		

				автомобилите с мощност ≥250 kW да бъде оттеглено в настоящия му вид. Ако законодателят счита, че е необходимо подобно облагане, настоявам то да бъде преработено така, че да бъде пропорционално, основано на обективни икономически критерии, да отчита възрастта и реалната стойност на употребяваните автомобили и да съдържа ясни преходни правила за вече придобити автомобили.		
29	**Получено на портала за обществени консултации и 28.09.2026 г. 11:38**	**Тодор Тодоров**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	ПРЕДЛОЖЕНИЕ 1: Изключване на изцяло електрическите автомобили от обхвата на новия акциз • Засегнат текст: § 4 от законопроекта (относно чл. 18). • Предлагана редакция: В чл. 18 да се създаде ново изречение трето: *„Не са леки автомобили по смисъла на този раздел и изцяло електрическите превозни средства, задвижвани единствено с електрически двигател (категория BEV).“* • Мотиви от позицията на гражданин: o В мотивите към законопроекта мярката е обоснована с облагане на стоки с „луксозен характер“ и генериране на бюджетни приходи. o При съвременните електромобили мощност от 250 kW (около 340 к.с.) не е лукс, а стандартна инженерна специфика, необходима за безопасност, ефективно ускорение на тежката батерия и висока степен на рекуперация на спирачната енергия. Редица масови семейни електрически автомобили (включително със задвижване на четирите колела) надхвърлят прага от 250 kW. o Налагането на минимален акциз от 5 000 до 10 000 евро върху тези превозни средства на практика ще блокира зеления преход, ще накаже финансово гражданите, опитващи се да шофират без вредни емисии, и противоречи на целите на ЕС за декарбонизация на транспорта.	**Приема се** **Приема се**	С оглед на постъпилите възражения в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новата редакция изрично се посочва, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. Предложена е промяна в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната

						полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.
				ПРЕДЛОЖЕНИЕ 2: Защита на селския туризъм и правото на лична употреба на ракия от специализирани малки обекти за дестилиране (СМОД) • Засегнат текст: § 38 от законопроекта (относно чл. 100, ал. 1). • Предлагана редакция: В чл. 100, ал. 1 накрая да се добави текстът: *„с изключение на случаите, в които в регистрирани места за настаняване от клас „В“ (къщи за гости, семейни хотели) се държи ракия с платен акциз единствено за лична консумация на домакинството или за безплатна дегустация/комплимент към гостите, в обем до 30 литра годишно.“* • Мотиви от позицията на гражданин: o Законопроектът цели пресичане на сивата икономика и нелегалната търговия с наливен алкохол в заведения и хотели. o Предложената пълна забрана за държане на домашна ракия от СМОД във всякакви помещения, свързани със стопанска дейност, обаче засяга непропорционално гражданите в селските райони, които развиват семеен бизнес. o Често собствениците на къщи за гости живеят в същия имот, където се настаняват туристи. Попадането им под ударите на санкции от 1 000 до 2 000 евро само заради наличието на собствено изварена и законно обложена ракия в собствения им дом е прекомерна административна намеса в традиционния бит и пречи на развитието на автентичния селски туризъм.	**Не се приема**	Предложена е редакция на разпоредбата на чл. 100. Следва да се има предвид, че домашната ракия е предназначена за лична консумация на физическите лица, а не за предлагане на места, свързани със стопанска дейност, в т.ч. къщи за гости и семейни хотели. Дерогацията, която България прилага е свързана с намалена акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено за тяхно лично и семейно потребление до 30 литра годишно на семейство.

				ПРЕДЛОЖЕНИЕ 3: Запазване на правото на защита за малките независими производители на бира • **Засегнат текст:** § 18, т. 1 от законопроекта (относно чл. 55а, ал. 7). • **Предлагана редакция:** В § 18, т. 1 думите *„което подлежи на предварително изпълнение от датата на издаването му, освен ако съдът разпореди друго“* да отпаднат. • **Мотиви от позицията на гражданин:** o Като потребители, българските граждани имат интерес от запазването на конкурентен и разнообразен пазар на качествени местни занаятчийски продукти. o Въвеждането на автоматично предварително изпълнение при отнемане на удостоверение на малка пивоварна на практика води до фалит на микропредприятията още преди съдът да е преценил дали решението на контролния орган е законосъобразно. o Презумпцията за невиновност и правото на ефективна съдебна защита трябва да бъдат гарантирани, като се използва общият ред по чл. 60 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК), а не автоматична санкция по закон.	**Не се приема**	Предложението е обусловено от необходимостта да се предотврати неправомерното прилагане на намалена акцизна ставка в периода между установяването на обстоятелствата, водещи до отпадане на предпоставките за статута на независима малка пивоварна, и окончателното приключване на съдебното производство. По смисъла на чл. 4, т. 38 от ЗАДС, независимата малка пивоварна е данъчен склад. Същият подход се използва и по отношение на лицензираните складодържатели и регистрираните по закона лица (чл. 24е, ал. 2; чл. 53, ал. 3; чл. 58, ал. 2 и т.н.).
				ПРЕДЛОЖЕНИЕ 4: Балансирани правила при блокиране на съдържание в интернет • **Засегнат текст:** § 37 от законопроекта (относно чл. 99в, ал. 4, т. 1). • **Предлагана редакция:** Срокът за премахване на обяви по чл. 99в, ал. 4, т. 1 да бъде променен от *„двадесет и четири часа“* на *„до три работни дни“*. • **Мотиви от позицията на гражданин:** o Ограничаването на незаконната търговия онлайн с нелегални акцизни стоки е наложителна мярка за защита на потребителите. o Срокът от едва 24 часа за премахване на съдържание под заплаха от пълно блокиране на даден	**Приема се**	Разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				сайт обаче носи риск от непропорционално спиране на легитимни платформи за обяви (в които гражданите продават лични вещи), особено когато уведомленията съвпаднат с почивни или празнични дни. Това застрашава правата на потребителите и свободното общуване в дигиталната среда.		
30	**Получено писмо в МФ с вх. № 09-00-1/28.09.2026 г.**	**ПП „Зелено движение“**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	ПП „Зелено движение“ представя настоящото становище по проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове (ЗИД на ЗАДС) в частта, с която се предлага въвеждането на акциз върху леки автомобили с мощност на двигателя, равна на или по-голяма от 250 киловата (kW). Предвид хоризонталния характер на предложената мярка и нейното пряко отношение към данъчната политика, автомобилния транспорт, политиката в областта на климата, изпълнението на Националния план за възстановяване и устойчивост и задълженията на Република България по правото на Европейския съюз, становището се предоставя едновременно на Министерството на финансите, заместник министър-председателя и председател на Консултативния съвет за Европейската зелена сделка, Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на околната среда и водите и компетентните постоянни комисии на Народното събрание. I. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНАТА ПРОМЯНА: С § 1 от ЗИД се предлага в чл. 2 ЗАДС да бъде създадена нова т. 4, с която като акцизни стоки се определят „леки автомобили с мощност на двигателя равна на или по-голяма от 250 kW“. С § 4 се създава нов раздел „Автомобили“ и нов чл. 18, който включва нови и употребявани пътнически и състезателни автомобили, като от обхвата се изключват определени специализирани автомобили, линейки, противопожарни	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите свързани с режима на облагане с акциз на автомобилите. С новата редакция изрично се посочва, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. Предложена е промяна и в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.

				автомобили и автомобили със специален режим на движение. С § 15 се предлага специфичният акциз за употребяван автомобил да бъде 5 000 евро плюс 8 евро за всеки киловат от разликата над 250 kW, а за нов автомобил 10 000 евро плюс 10 евро за всеки киловат от разликата над 250 kW. ПП „Зелено движение“ счита, че преди окончателното приемане на тези разпоредби е необходимо да бъдат изяснени няколко съществени въпроса относно екологичната логика на мярката, съответствието ѝ с европейската политика за декарбонизация на транспорта, начина на определяне на мощността при електрическите автомобили, разграничението между нови и употребявани автомобили и пропорционалността на предложения данъчен праг. II. ЕВРОПЕЙСКАТА КЛИМАТИЧНА ПОЛИТИКА И ДЕКАРБОНИЗАЦИЯТА НА ТРАНСПОРТА: Европейската зелена сделка постави транспорта сред секторите, в които е необходимо значително структурно намаляване на емисиите. С Европейския закон за климата, Регламент (ЕС) 2021/1119, Европейският съюз (ЕС) установи правно обвързваща цел за климатична неутралност до 2050 г. През март 2026 г. с Регламент (ЕС) 2026/667 беше въведена и обвързваща междинна цел за намаляване с 90 процента на нетните емисии на парникови газове до 2040 г. спрямо 1990 г. (EUR-Lex) Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност (Sustainable and Smart Mobility Strategy) определя като обща европейска посока намаляването на емисиите от транспорта с 90 процента до 2050 г. Стратегията поставя сред основните инструменти ускореното навлизане на превозни средства с нулеви емисии, развитието на необходимата инфраструктура и използването на икономически инструменти, които отразяват		

				принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“. (Mobility and Transport) Регламент (ЕС) 2023/1804 за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива въвежда задължителни национални цели и конкретни изисквания за развитието на публично достъпна зарядна инфраструктура за електрически превозни средства. (EUR-Lex) Действащият Регламент (ЕС) 2019/631, изменен с Регламент (ЕС) 2023/851, съдържа значително по-строги цели за средните емисии на въглероден диоксид от новите леки автомобили. Регламентът предвижда намаление от 55 процента до 2030 г. и при действащата нормативна редакция цел за 100 процента намаление спрямо целта за 2021 г. от 2035 г. (EUR-Lex) Тази европейска рамка не означава, че електрическите автомобили са освободени по принцип от всички национални данъци. Държавите членки използват различни модели на автомобилно данъчно облагане. Например Австрия облага чисто електрическите автомобили чрез данък, който включва компонент според продължителната мощност на електродвигателя и компонент според масата на автомобила. (Министерство на финансите на Австрия) От гледна точка на климатичната политика обаче е необходимо националното данъчно законодателство ясно да разграничава мощността на автомобила като технически параметър от неговия емисионен профил. Автомобил с двигател с вътрешно горене и електрически автомобил с нулеви преки емисии на въглероден диоксид от изпускателната система могат да имат еднаква мощност, но съществено различни преки емисии при движение. Поради това въвеждането на данъчно задължение, основано единствено на мощността, следва да бъде придружено от ясна оценка как мярката взаимодейства с политиките за насърчаване на транспорта с нулеви емисии.		

				III. СЪГЛАСУВАНОСТ С НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ: Особено внимание следва да се обърне на реформата за електрическа мобилност по Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ), финансиран чрез Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ), който е основният компонент на европейския инструмент „Следващо поколение ЕС“. Фазата за изпълнение на реформите и инвестициите по МВУ приключи на 31 август 2026 г., като окончателните искания за плащане трябва да бъдат представени до края на септември 2026 г. Следователно към момента България се намира в заключителната фаза на механизма, а не в началото на прилагането му. (EUR-Lex) Реформа C8.R5 „Електрическа мобилност“ (Electric mobility) има за официална цел увеличаване на използването на транспорт с нулеви и ниски емисии в България. Ключов етап 178 е свързан с влизането в сила на нормативни актове в областта на електрическата мобилност. Изпълнението на този ключов етап изискваше промени в няколко различни нормативни акта. Европейската комисия (ЕК) прие като доказателства за изпълнението промени в Наредба № 6 относно присъединяването към електрическите мрежи, разпоредби в Закона за обществения транспорт относно публично достъпната зарядна инфраструктура и промени в Закона за корпоративното подоходно облагане, въвеждащи отделно данъчно амортизационно третиране на електрическите превозни средства. На 19 юни 2026 г. Европейската комисия оцени предварително ключов етап 178 като „задоволително изпълнен“ (satisfactorily fulfilled). В оценката е записано изрично, че целта на реформата е да увеличи		

				използването на транспорт с нулеви и ниски емисии в България. Това обстоятелство е пряко релевантно към настоящия ЗИД на ЗАДС. Член 24, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2021/241 за създаване на Механизма за възстановяване и устойчивост предвижда, че удовлетворителното изпълнение на ключовите етапи и цели предполага мерките, свързани с вече удовлетворително изпълнени етапи и цели, да не са впоследствие отменени или обърнати от съответната държава членка. ЕК е разработила специална рамка за разглеждане на подобен „обрат на ключови етапи и цели“ (reversal of milestones and targets). (EUR-Lex) В насоките на Комисията от май 2026 г. изрично се посочва, че ако след 31 август 2026 г. бъде установен подобен обрат, Комисията може да започне процедура по намаляване на финансовия принос съгласно член 24, параграф 8 от Регламент (ЕС) 2021/241. (EUR-Lex) ПП „Зелено движение“ не твърди, че самото облагане на част от електрическите автомобили автоматично представлява подобен обрат. Ключов етап 178 не съдържа общо изискване за данъчно освобождаване на електрическите автомобили. Той обаче е част от реформа с изрично определена цел за увеличаване на използването на транспорт с нулеви и ниски емисии. Поради това въвеждането непосредствено след изпълнението на тази реформа на значително ново данъчно задължение върху част от електрическите автомобили следва предварително да бъде анализирано от гледна точка на съгласуваността с целите и ефекта на реформата. Предвид размера на предлагания акциз, ПП „Зелено движение“ счита за необходимо Министерството на финансите да извърши и публикува такава оценка и при		

				наличие на правна неяснота да проведе техническа консултация с Европейската комисия преди окончателното приемане на режима. IV. ЛИПСА НА ЕДНОЗНАЧНА ДЕФИНИЦИЯ ЗА МОЩНОСТТА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИТЕ АВТОМОБИЛИ: Предложеният ЗИД на ЗАДС използва понятието „мощност на двигателя“, без да посочва коя точно техническа величина се използва при автомобил с електрическо задвижване. Това е съществено, тъй като европейската система за типово одобряване разграничава различни величини. В европейския сертификат за съответствие (Certificate of Conformity, CoC), уреден с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683, за електрически двигател се съдържат отделно: 27.3. „максимална нетна мощност“ (Maximum net power); 27.4. „максимална мощност за 30 минути“ (Maximum 30 minutes power). (EUR-Lex) Правило № 85 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации ИКЕ на ООН; (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) определя максималната 30-минутна мощност като максималната нетна мощност на електрическото задвижване, която то може да отдава средно за период от 30 минути. (EUR-Lex) Същевременно поле P.2 на европейския регистрационен документ по Директива 1999/37/ЕО е формулирано като „максимална нетна мощност“ (maximum net power). (EUR-Lex) Следователно не е достатъчно в националния закон да бъде записано единствено „мощност на двигателя“. Необходимо е изрично да се определи коя стандартизирана величина се използва за данъчни цели.		

				Това има пряко финансово значение. В зависимост от използваната величина един и същ електрически автомобил може да се окаже под или над прага от 250 kW. V. АВТОМОБИЛИ С ДВА ИЛИ ПОВЕЧЕ ЕЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ: Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 предвижда данните за електрическите машини да бъдат описвани отделно при наличие на повече от една електрическа машина. (EUR-Lex) Предложеният български ЗИД обаче използва понятието „двигателя“ в единствено число и не определя как следва да бъде изчислена мощността при автомобили с два или повече електродвигателя. Съществува европейска национална практика, която решава този въпрос нормативно. В Австрия при превозни средства от категории M и N, които се задвижват само от един или повече електродвигатели, се използва сборът от техните продължителни номинални мощности, като за тези категории се отчита 30-минутната мощност. (RIS) Този подход не е задължителен за България, но показва необходимостта методът да бъде записан изрично в нормативен акт, а не да бъде оставян за последващо административно тълкуване. VI. ЛИПСВА ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗА „НОВ“ И „УПОТРЕБЯВАН“ АВТОМОБИЛ: Предложеният чл. 40а предвижда съществено различни ставки за нови и употребявани автомобили, но проекта на ЗИД на ЗАДС не съдържа определение кога един автомобил се счита за нов и кога за употребяван. При мощност 300 kW например акцизът по предложената формула е 10 500 евро за нов автомобил и 5 400 евро за употребяван автомобил.		

				Правото на Европейския съюз вече съдържа установен критерий за „ново превозно средство“ за целите на данъка върху добавената стойност. Съгласно Директива 2006/112/ЕО сухопътно моторно превозно средство се счита за ново, когато доставката е извършена до шест месеца след първото му пускане в експлоатация или когато е изминало не повече от 6 000 километра. (EUR-Lex). Този критерий не се прилага автоматично към акциза. Той обаче предоставя съществуващ и правно познат модел, който националният законодател може изрично да възприеме, ако желае да използва същото разграничение. VII. РЯЗЪК ДАНЪЧЕН ПРАГ ПРИ 250 kW: Проектът не предвижда облагане само за автомобили „над 250 kW“. Използваният текст посочва „равна на или по-голяма от 250 kW“. Практическият ефект е, че автомобил с 249 kW не дължи акциз, докато автомобил с точно 250 kW попада изцяло в базовата ставка от 5 000 евро за употребяван и 10 000 евро за нов автомобил. Следователно около прага възниква значителна данъчна дискретност, която не се увеличава постепенно с мощността. ПП „Зелено движение“ счита, че този ефект следва да бъде отделно анализиран в оценката на въздействието, включително чрез данни за броя засегнати автомобили и очакваните бюджетни приходи. VIII. КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РЕДАКЦИЯ НА ЗАКОНОПРОЕКТА: ПП „Зелено движение“ предлага преди окончателното приемане да бъдат разгледани следните редакции: 1. Изрично третиране на автомобилите с нулеви емисии Основният вариант, който ПП „Зелено движение“ поставя за обсъждане, е автомобилите с нулеви преки		

				емисии на въглероден диоксид да бъдат изключени от предложения акциз. В § 1 текстът на новата т. 4 на чл. 2 може да бъде редактиран така: „4. леки автомобили по чл. 18 с мощност, равна на или по-голяма от 250 киловата (kW), с изключение на леките автомобили със специфични емисии на въглероден диоксид (CO_2) от 0 грама на километър, определени съгласно приложимото право на Европейския съюз.“ В § 15, нов чл. 40а, може да бъде създадена нова ал. 3: „(3) Акциз по ал. 1 и 2 не се дължи за леки автомобили със специфични емисии на въглероден диоксид (CO_2) от 0 грама на километър.“ Тази редакция би отделила данъчното третиране на превозните средства с нулеви преки емисии от това на автомобилите с двигатели с вътрешно горене. 2. Алтернативен вариант, ако електрическите автомобили останат в обхвата Ако законодателят реши електрическите автомобили да останат в обхвата на акциза, е необходимо понятието „мощност“ да бъде определено изрично. В § 8, с който се създава нов чл. 30а, могат да бъдат добавени следните алинеи: „(2) За лек автомобил с изцяло електрическо задвижване за мощност по смисъла на този закон се приема максималната 30-минутна мощност на електрическото задвижване, определена съгласно Правило № 85 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации и удостоверена в сертификата за съответствие или в документацията за типовото одобрение на превозното средство.“ „(3) При лек автомобил с повече от един електродвигател се използва сборът от максималните 30-минутни мощности на електродвигателите, удостоверени в документацията за типовото одобрение,		

				освен когато в същата документация е определена отделна нормативно призната стойност за цялото електрическо задвижване.“ „(4) За определяне на мощността по ал. 2 и 3 не се използват рекламни, търговски или други стойности за кратковременна пикова мощност, които не са част от документите за типово одобрение или сертификата за съответствие.“ Този подход би направил данъчната основа проверима и еднакво приложима от Агенция „Митници“, Министерството на вътрешните работи и органите, отговарящи за типовото одобряване. 3. Определяне на понятията „нов“ и „употребяван“ автомобил Предлагаме в ЗАДС да бъдат създадени изрични определения. Възможна редакция е: „Нов лек автомобил“ е лек автомобил, за който към датата на възникване на задължението за акциз не са изминали повече от шест месеца от датата на първото му пускане в експлоатация или който е изминал не повече от 6 000 километра.“ „Употребяван лек автомобил“ е лек автомобил, който не отговаря на определението за нов лек автомобил.“ Предложената формулировка използва познатия критерий от Директива 2006/112/ЕО, без да предполага автоматичното му действие извън приложното поле на тази директива. (EUR-Lex) 4. Прецизиране на новия чл. 18 Предложеният чл. 18 съдържа неясна формулировка относно местата за сядане: „броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 5, включително водача“. Предлагаме текстът да бъде редактиран така: „Чл. 18. Леки автомобили по смисъла на този закон са новите и употребяваните пътнически и състезателни		

				автомобили, в които общият брой на местата за сядане, включително мястото на водача, не надвишава пет и чиято мощност, определена по реда на чл. 30а, е равна на или по-голяма от 250 киловата (kW). Не са леки автомобили по смисъла на този раздел специализираните автомобили със служебно предназначение, линейките, противопожарните автомобили и автомобилите със специален режим на движение.“ 5. Оценка на прага и размера на ставките ПП „Зелено движение“ предлага преди окончателното определяне на ставките Министерството на финансите да публикува количествена оценка на въздействието, която да съдържа данни за броя засегнати автомобили, разпределението им между автомобили с двигател с вътрешно горене, хибридни и изцяло електрически автомобили, дела на новите и употребяваните автомобили, прогнозните бюджетни приходи и въздействието върху регистрациите на превозни средства с нулеви емисии. Без такава оценка не може да бъде установено доколко фиксираната начална ставка от 5 000 или 10 000 евро при достигането на прага от 250 kW е пропорционална на преследваната цел. 6. Проверка на съгласуваността с реформата за електрическа мобилност по НПВУ Предлагаме към оценката на въздействието да бъде включен отделен раздел относно съгласуваността на предложеното облагане с реформа C8.R5 „Електрическа мобилност“ и с ключов етап 178 от НПВУ. Тази проверка следва да отчете факта, че Европейската комисия вече е оценила ключовия етап като удовлетворително изпълнен и че официалната цел на реформата е увеличаване на използването на транспорт с нулеви и ниски емисии.		

				При наличие на съмнение относно въздействието върху вече изпълнената реформа следва да бъде поискано техническо становище от Европейската комисия преди окончателното приемане на мярката. IX. ЗАКЛЮЧЕНИЕ: ПП „Зелено движение“ приема, че държавата има право да използва данъчни инструменти при регулирането на автомобилния сектор и че високата мощност, масата, ресурсното потребление и други характеристики на автомобилите могат да бъдат предмет на фискална политика. Същевременно мощността сама по себе си не представлява показател за емисиите на въглероден диоксид или за локалното замърсяване и не може да замести оценката на действителния екологичен профил на превозното средство. Предложеният ЗИД поставя няколко въпроса, които към момента не са решени в нормативния текст: коя мощност се използва при таксуването на електрически автомобил, как се третира автомобил с повече от един електродвигател, кога автомобилът е нов или употребяван и как е обоснован рязък данъчен праг от 5 000 или 10 000 евро при достигането на 250 kW. Допълнителен фактор е току-що приключилата фаза за изпълнение на реформите по Националния план за възстановяване и устойчивост. Реформата C8.R5 „Електрическа мобилност“ беше изпълнена чрез промени в няколко нормативни акта, а Европейската комисия оцени ключов етап 178 като удовлетворително изпълнен. Неговата изрична цел е увеличаване на използването на транспорт с нулеви и ниски емисии в България. Поради това последваща значителна данъчна тежест върху част от превозните средства с нулеви емисии изисква предварителна оценка за съгласуваност с тази реформа, с националната климатична политика и		

				с европейската рамка за декарбонизация на транспорта. От действащото право на Европейския съюз не може да се изведе обща забрана за облагане на електрически автомобили. Също така не може предварително да се заключи, че Европейската комисия непременно би определила предложения акциз като „обрат“ на ключов етап 178. Механизмът за възстановяване и устойчивост обаче изисква вече изпълнените мерки да не бъдат впоследствие обръщани, а Европейската комисия разполага с процедура за оценка и финансови последици при установен обрат. (EUR-Lex) ПП „Зелено движение“ предлага тези въпроси да бъдат решени в самия закон преди неговото окончателно приемане, а не чрез последващо административно тълкуване.		
31	**Получено на портала за обществени консултации и 28.09.2026 г. 12:32**	**Бойко Николов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Категорично против изменението на Чл. 100. Трябва напълно да отпадне ал. (2) "Забранява се държането на произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране алкохолни напитки с код по КН 2208 (ракии), от лица, които са различни от получателя по издадения акцизен данъчен документ или от лица, които не са членове на неговото семейство." Произвеждам си вино и ракия за лични нужди от собствено лозе и овощни дръвчета напълно законно. Не можете да ми забраните да подаря на приятел или роднина бутилка с домашна ракия! В ал. (1) "Забранява се държането на места или в помещения, свързани с осъществяване на стопанска дейност по смисъла на § 1, т. 3 от Допълнителните разпоредби на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, на алкохолни напитки с код по КН 2208 (ракии), които са били произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране." Трябв да се направи изключение	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона. Следва да се има предвид, че за специализираните обекти за дестилиране е въведен облекчен режим за производство на ограничени количества ракия от грозде и плодове - собствено производство на физически лица, предназначена за лично и семейно потребление. Дерогацията за България се отнася само до прилагането на намалена акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено за тяхно лично и

				при организиране на частни събития, като празнуване на рождени дни, кръщане, сватбе, помен... Дори и за пушачите има изключени в заведенията. За останалите случай трябва да има определен лимит - 1-2литра, както е за пренасяне през митница. Глобите трябва да са съобразени с количествата, както е в ЗДП за превишена скорост.		семейно потребление до 30 литра годишно на семейство. В законопроекта е предвидено санкции при нарушение на забраната да се налагат само на юридически лица и еднолични търговци.
32	**Получено на портала за обществени консултации и 29.09.2026 г. 11:39**	**Атидже Алиева –Вели**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Предложените изменения в Закона за акцизите и данъчните складове предизвикаха сериозен обществен отзвук и безпокойство сред гражданите. Проектът предвижда забрана за държане на домашно произведена ракия от лица, различни от посочения в акцизния документ получател или членовете на неговото семейство, като за физическите лица е предвидена глоба в размер не по-малък от 1000 евро. Държавата има безспорно задължение да противодейства на незаконната търговия с алкохол, укриването на акциз и злоупотребите с облекчения режим за производство на домашна ракия. Законът обаче следва да бъде насочен към действителните злоупотреби, без необосновано да разширява административнонаказателната отговорност.	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона. Следва да се има предвид, че за специализираните обекти за дестилиране е предоставен облекчен режим за производство на ограничени количества ракия от грозде и плодове - собствено производство на физически лица, предназначено единствено за лично и семейно потребление. Важно е да се има предвид, че дерогацията за България се отнася само до прилагането на намалена

				В предложения текст не е направено ясно разграничение между незаконната търговия и държането на домашна ракия за лична употреба. Не се изисква да бъде установена продажба или търговска цел, не е определен количествен критерий за наличие на стопанска дейност и не е предвидено изключение за ограничено количество, получено безвъзмездно. Така под санкция може да попадне и гражданин, който не извършва търговска дейност. На 28 септември министърът на финансите Гълъб Донев заяви, че целта на промените е ограничаването на нерегламентираната търговия, а не санкционирането на гражданите при държане за лична употреба. В публичното си изявление той направи разграничение между една подарена бутилка и по-голямо количество домашна ракия, но такъв критерий не се съдържа в самия законов текст. Така предложените разпоредби създават предпоставки за санкциониране на граждани и оставят защитата им да зависи от преценката на конкретния контролен орган. Правната сигурност не може да се основава на уверението, че определено поведение няма да бъде санкционирано, тя трябва да произтича пряко от закона. Това е особено важно при предвидена минимална глоба от 1000 евро - гражданите трябва предварително и недвусмислено да знаят кое поведение е забранено, а границата между разрешеното и наказуемото не може да зависи от последващо тълкуване. Не е оправдано в една и съща санкционна рамка да бъдат поставяни нерегламентираната търговия и държането за лична употреба на ограничено количество, получено безвъзмездно и без стопанска цел. Следва да бъде отчетено и че домашното производство на ракия е част от българския бит и традиция. Това не оправдава незаконната търговия, но законодателството		акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено за тяхно лично и семейно потребление до 30 литра годишно на семейство. Забраната за държането на домашна ракия се отнася единствено до местата, свързани със стопанска дейност – като хотели, къщи за гости, ресторанти и др. подобни обекти. Текстът не засяга личните имоти, изби, мазета и домове на гражданите. Домашната ракия е предназначена за лична консумация на физическите лица, а не за предлагане в търговската мрежа. В практиката на митническите органи се установява, че в хотели и заведения се продава наливна ракия без платен акциз, а при проверка се представят документи, издадени на трети лица (често възрастни хора от съседни села), които нямат общо с бизнеса. При проверките, на митническите органи са представяни акцизни данъчни документи, които са издадени на други лица, различни от лицата, при които фактически е установена ракията. Това създава затруднения при установяването на произхода и предназначението на алкохола и при разграничаването между законното лично съхранение и случаите, при които са налице данни за нерегламентирана търговска реализация. Освен посоченото, тази мярка има важно значение и за общественото здраве. Когато наливен алкохол с неясен или недоказан произход се разпространява нелегално в търговски обекти, заведения и къщи за гости, той застрашава директно живота на потребителите. Липсата на строг контрол върху нерегламентирано продавания алкохол крие

				не следва да поставя под административнонаказателна отговорност обичайно поведение на гражданите, което няма търговски характер. Като народен представител от ПГ на ДПС и член на Комисията по бюджет и финанси считам, че при подобни законодателни решения водещи трябва да бъдат правната сигурност, предвидимостта и защитата на гражданите. Поради това считам, че предложените текстове следва да отпаднат. Борбата с незаконната търговия и злоупотребите с акцизни стоки трябва да продължи чрез ефективен контрол, насочен към действителните нарушения, а не чрез разпоредби, които създават риск добросъвестни граждани да бъдат санкционирани за поведение без търговски характер.		значителен риск от тежки отравяния с метилов алкохол, които в практиката неведнъж са водили до фатални последици. Задължение на държавата е да гарантира, че всеки алкохол, предлаган на клиенти в търговската мрежа, е преминал през официалните процедури за качество и безопасност. Всеки гражданин може да продължи да вари ракия за своето семейство в регистрираните Специализирани малки обекти за дестилиране (СМОД), познати като селски казани. Промените по никакъв начин не променят разрешените количества за лична консумация, нито правото на хората да преработват собствените си лозя и плодове. В законопроекта е предвидено санкции при нарушение на забраната да се налагат само на юридически лица и еднолични търговци.
33	**Получено на портала за обществени консултации и 29.09.2026 г. 14:40**	**Веселин Манолов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложените изменения в Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС), с които се предвижда разширяване на обхвата на акцизното облагане чрез включване на леки автомобили с мощност, равна на или надвишаваща 250 kW (при базови ставки от €5,000 плюс €8/kW надвишение за употребявани и €10,000 плюс €10/kW за нови автомобили). Предложеният механизъм страда от тежки материалноправни пороци, представлява явно отстъпление от принципите на правото на Европейския съюз и директно възпроизвежда нормативна конструкция, която Република България вече веднъж беше принудена да отмени под заплаха от санкции и след съкрушителна съдебна практика на Съда на Европейския съюз (СЕС). I. Правни основания: Несъответствие с правото на Европейския съюз	**Не се приема**	Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната

				1. Пряко нарушение на чл. 110 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) Съгласно чл. 110, ал. 1 от ДФЕС: „Никоя държава членка не налага пряко или косвено върху стоките на други държави членки каквито и да било вътрешни данъци или налози от какъвто и да било характер, по-високи от тези, налагани пряко или косвено върху сходни местни стоки.“ Законопроектът обвързва възникването на данъчното задължение с първата регистрация на превозното средство на територията на страната. По този начин: Автомобил с мощност от 250kw, въведен от друга държава членка (Германия, Австрия, Италия и др.), подлежи на облагане с акциз в размер на хиляди евро; Сходен автомобил с абсолютно същата мощност и технически параметри, който вече се намира на вторичния пазар в България и е регистриран преди влизането в сила на закона, не дължи акциз при последваща възмездна прехвърлителна сделка. Тази диференциация придава на налога подчертано дискриминационен и протекционистичен характер, тъй като облага стоки с произход от други държави членки по-тежко от сходните стоки, намиращи се вече на вътрешния пазар, с което се ограничава свободното движение на стоки (чл. 28 и 34 от ДФЕС). 2. Задължителна и непротиворечива съдебна практика на Съда на ЕС (СЕС) Предложеният механизъм игнорира фундаментални прецеденти на СЕС, които правят приемането на този текст директна покана за нова наказателна процедура по чл. 258 от ДФЕС: Дело C-433/09 Калинчев срещу Митница Пловдив (Решение от 3 юни 2010 г.): Делото засягаше предходния български режим по чл. 19, ал. 2 и чл. 30 от ЗАДС (в сила до 31.12.2009 г.),		уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не споделяме изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW. Предложена е редакция относно начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.

				предвиждащ диференцирано акцизно облагане на автомобили с мощност над 120 kW по DIN. СЕС изрично постанови, че национална правна уредба, която води до по-високо ефективно облагане на употребявани автомобили, внесени от други държави членки, спрямо остатъчната данъчна стойност, инкорпорирана в сходните автомобили на вътрешния пазар, противоречи на чл. 110 от ДФЕС. В резултат на това решение държавата беше осъдена да възстановява десетки милиони левове надвзет акциз заедно със законните лихви. Дело C-402/09 Tatu срещу Statul român: СЕС постанови, че чл. 110 от ДФЕС не допуска държава членка да въвежда данък върху замърсяването, дължим при първа регистрация на превозни средства, внесен от друга страна членка, ако мярката възпира пускането в обращение на употребявани стоки от ЕС в полза на автомобили, вече налични на местния пазар. Дело C-290/05 Nádasdi и Németh и Дело C-336/07 Kummerow: Съдът категорично забранява вътрешно облагане при първоначална регистрация, ако размерът на данъка върху внесените употребявани автомобили превишава остатъчния данък в сходните регистрирани МПС на националния пазар, без да отчита реалната икономическа обезценка (амортизация) на вещта. Фиксираната скала (€5,000 плюс надбавка на киловат) не отчита реалната пазарна стойност и възраст на употребявания автомобил. При автомобил с мощност 260 kW на възраст 15 години и пазарна стойност €10,000, налогът от €5,080 съставлява над 50% от стойността на вещта, което има фактически конфискационен ефект. II. Икономически и пазарни основания: Дефекти на регулацията 1. Удар върху средния клас потребители и ентусиасти		

				Официалните данни от регистрите на МВР сочат, че близо 74% от първоначално регистрираните автомобили с мощност над 245–250 kW са употребявани, въведени от физически лица или малки търговци. Мярката не засяга купувачите на свръхлуксозни нови автомобили, за които еднократна премия е пренебрежима, а санкционира гражданите, придобиващи по-стари, достъпни спортни или динамични автомобили от вторичния пазар в Европа. 2. Изкуствено изкривяване на пазара и инфлационен ефект Спекулативен ръст на вътрешния вторичен пазар: Създаването на изкуствена бариера за внос от €5,000 – €10,000 автоматично ще оскъпи вече регистрираните в страната автомобили със същата мощност, тъй като местните продавачи ще калкулират липсата на външна конкуренция. Ефект на заместване в диапазона 200–249 kW: Потребителското търсене ще се концентрира върху автомобили с мощност непосредствено под законовия праг от 250 kW (например двигатели с 200–245 kW). Това ще породи дефицит и непазарно повишаване на цените на тези модели, без реална полза за пътната безопасност или екологията. Стимулиране на сивия сектор и софтуерните манипулации: Рязката граница между 249 kW (€0 дължим акциз) и 250 kW (€5,000+ дължим акциз) ще стимулира практики за фиктивно занижаване на технически данни. При автомобили, въведени от трети страни (напр. САЩ, Канада или Япония), за които индивидуалното одобряване („Технотест“/ДЕКРА) е задължителна законова предпоставка за първоначална регистрация, нормата ще стимулира предварително софтуерно скопяване на управляващите блокове (ECU de-tuning) преди лабораторните замервания, единствено		

				с цел издаване на протокол с отразена мощност под 250 kW и легално избягване на акцизното облагане. Това измества фокуса от реалната пътна безопасност и екология към формално заобикаляне на фискални прагове. Подобно софтуерно скопяване би довело и до по-ниски суми на дължимия годишен данък по силата на Закона за местните данъци и такси. 3. Неефективност спрямо екологичните цели Определянето на чиста механична мощност (kW) като единствен критерий за фискална тежест е анахронизъм. Законопроектът третира съвременните, високоефективни двигатели или хибридни системи, способни да произведат висока мощност от малка кубатура и съпроводена от нисък разход на гориво и нисък въглероден отпечатък по-тежко, отколкото силно замърсяващ 25-годишен автомобил с по-ниска мощност. III. Заключение Предложеният акциз върху автомобили с мощност над 250 kW: 1. Противоречи на чл. 110 от ДФЕС и практиката на СЕС по сходни казуси (вкл. дело C-433/09 срещу България); 2. Създава фискален риск за бюджета, излагайки държавата на бъдещи искове за отговорност за вреди от нарушение на правото на ЕС по реда на делото Francovich и връщане на незаконосъобразно събрани налози с лихви; 3. Наказва вторичния пазар, надува изкуствено цените на употребяваните автомобили и стимулира сивата икономика. Настоявам текстовете, въвеждащи акциз върху леките автомобили по признак мощност (равна на или над 250 kW), да отпаднат изцяло от окончателния вариант на законопроекта.		

34	**Получено писмо в МФ с вх. № 03-00-1090/30.09.2026 г.**	**Манол Петков**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	§ 1. В чл. 2 се създава нова т. 4: „4. леки автомобили с мощност на двигателя равна на или по-голяма от 250 киловата (kW).". § 2. В чл. 3, ал. 1 се създава т. 12: „12. лицата, които внасят или въвеждат на територията на страната леки автомобили с мощност на двигателя равна на или по-голяма от 250 киловата (kW).". § 3. В чл. 4, т. 18 думите „15 000 лв." се заменят със „7 700 евро". § 4. В глава втора се създава нов раздел V с чл. 18: „Раздел V Автомобили Чл. 18. Леки автомобили са новите и употребяваните пътнически и състезателни автомобили за транспорт, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 5 , включително водача, с мощност на двигателя, равна на или по-голяма от 250 kW. Не са леки автомобили специализираните автомобили със служебно предназначение, линейки, противопожарни автомобили и автомобили със специален режим на движение." Искам да взема отношение по предложените допълнения към ЗАДС. Предвид практиката лицата от МФ да не взимат предвид направените предложения за корекции и допълнения към така конструираните от тях нормативни актове, се налага да се обърна директно към МС, НС и дирекция ТАКСУД при ЕК. По същество: В § 1, се въвежда нов термин „леки автомобили", съгласно Закона за движение по пътищата не е налице дефиниция за подобно нещо, поради което считам, че следва се извади и премахне от проекта на Закон, защото в два закона ще има две различни определения. Освен това не посочен определеният лимит от 250 kW, по кой стандарт следва да се изчислява DIN или SAE което може да доведе до различни интерпретации.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции се въвеждат дефиниции за целите на акцизното облагане, както и изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще бъде установена въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ.

				В § 2, се посочва, че облагането с акциз на тези автомобили ще става при техен внос или въвеждане на територията на страна, но не и за такива които могат се произвеждат в България или да се асемблират тук. В § 4, се определя , че тези „Леки автомобили" са пътнически или спортни за транспорт. Спортните автомобили не са споменати в Мотивите към проект на Закон и не става ясно защо трябва и те да се облагат с акциз при положение, че нямат право да се движат самостоятелно па националната пътна мрежа и не служат за транспорт. Същевременно не става ясно , колко са местата засядане в автомобила - *„броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 5, включително водача".* Освен това не е дефинирано за какви МПС се отнася тази разпоредба за такива с ДВГ или и МПС с хибридно и електрическо задвижване, защото тези които има ел. двигатели обикновено са с доста помощни от конвенционалните. Н е обърнато внимание, че новите ел. автомобили са с по един двигател на всяко колело.		
35	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 01.10.2026 г. 12:13 Получено писмо в МФ с вх. № 15-00-117/01.10.2026 г.**	**Асоциация на ивдустриалния капитал (АИКБ)**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	4. Закон за акцизите и данъчните складове 4.1. Акциз върху автомобили с мощност 250 kW и повече АИКБ разбира фискалната и икономическа логика за диференцирано облагане на автомобили с ясно изразен луксозен характер, но счита, че предложението трябва да бъде прецизирано. Акцизите по своята икономическа природа могат да бъдат използвани както при стоки с отрицателни външни ефекти, така и при ясно изразено луксозно потребление. В публикувания проект обаче не откриваме изрично изключение за електрически автомобили. Това създава реален риск електрически автомобили и хибриди да попаднат в режима единствено поради високата мощност на електрическото задвижване. Подобен	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. С новите редакции изрично се уточнява, че изцяло електрическите превозни средства не подлежат на облагане с акциз. По отношение на хибридните електрически превозни средства, които ще бъдат обект на облагане, се предвижда при определяне на данъчната основа да се отчита единствено максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, без да се включва мощността на електродвигателя. Максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горене ще бъде установена

				резултат би противоречал на останалите политики за декарбонизация на транспорта. АИКБ предлага изцяло електрическите автомобили да бъдат изрично изключени от облагането, а за хибридите следва да бъде разработен критерий, който отчита емисиите и характеристиките на задвижването, а не само сумарната мощност.		въз основа на ЕО сертификата за съответствие или друг приложим официален документ.
36	**Получено писмо в МФ от МС с вх. № 03-00-1097/01.10.2026 г.**	**Иван Ламбов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Пиша Ви по повод обявяването на акциз за автомобили, които са над 250 kW. Разбирам, че мощните и скъпи автомобили трябва да се обложат, но мисля че трябва да има разлика върху отделни категории. Купувам си джип с мощност 300 kW, товарен за 20 000 € с цел работна кола. Не мисля че трябва да бъде приравнен със спортен скъп автомобил с цел удоволствие с еднакъв акциз. Моля да разгледате опция за категоризация на автомобили за спорт, удоволствие и такива, с които се извършва дейност.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. Предложена е редакция относно начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.
37	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 01.10.2026 г. 12:13**	**Колю Миневски**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с предложената в § 38 нова редакция на чл. 100 и предвидените санкции бих искал да получа разяснение относно практическото приложение на разпоредбите при следния напълно реалистичен житейски казус. Тошо притежава наследствена къща на село, в двора на която има две сливи и три джанки. Всяка година той заплаща на Асан 50 евро и му предоставя бутилка от произведената през предходната година ракия, срещу което Асан обира плодовете от дърветата и ги поставя в пет бидона за ферментация. След няколко седмици Мишо – близък приятел и далечен братовчед на Тошо – взема бидоните с ферментиралите плодове и ги предава за дестилация в надлежно регистриран специализиран малък обект за дестилиране. За	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона. Следва да се има предвид, че за специализираните обекти за дестилиране е въведен облекчен режим за производство на ограничени количества ракия от грозде и плодове - собствено производство на физически лица, предназначена за лично и семейно потребление.

				произведената ракия се заплаща дължимият съгласно закона акциз. Тошо и Мишо си поделят произведената ракия поравно. От своята част Тошо предоставя 1–2 литра на Асан като допълнително възнаграждение за положения труд. Освен това Тошо периодично разменя малки количества от произведената ракия със свои приятели и колеги. Например предоставя на Драган от Бургас няколко литра сливова ракия и получава от него съответно количество домашно произведена гроздова ракия. С Ахмет от Силистра извършва аналогична размяна срещу домашно произведена кайсиева ракия. Всички описани количества са предназначени единствено за лично потребление. Никое от лицата не извършва продажба на ракия или друга търговска дейност с нея. Приемаме също, че всички напитки са произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране и за тях е заплатен дължимият акциз. Въпроси във връзка с предложения чл. 100, ал. 2: 1. Кое лице следва да бъде посочено като получател в акцизния данъчен документ при описаната организация – собственикът на плодовете Тошо, лицето Мишо, което фактически ги предава за дестилация, или е възможно в документа да бъдат посочени и двамата? 2. Ако получател по акцизния данъчен документ е Тошо, представлява ли нарушение на предложения чл. 100, ал. 2 държането от Мишо на неговата половина от произведената ракия? 3. Ако Мишо е получател по акцизния данъчен документ, представлява ли нарушение държането на ракията от Тошо, независимо че плодовете са от негов собствен имот? 4. Попада ли Асан в нарушение на чл. 100, ал. 2, ако приеме и държи предоставените му 1–2 литра ракия? 5. Представлява ли нарушение предоставянето на ракия от Тошо на Асан, или нарушението възниква единствено за лицето, което впоследствие я „държи“? 6. Представлява ли нарушение		Дерогацията за България се отнася само до прилагане на намалена акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено и само за тяхно лично и семейно потребление до 30 литра годишно на семейство.

				размяната между Тошо и Драган на малки количества законно произведена и обложена с акциз домашна ракия? Ако да, кое от двете лица извършва нарушение – лицето, което предоставя ракията, лицето, което я получава и държи, или и двете? 7. Същият въпрос поставям и относно размяната между Тошо и Ахмет. 8. Как следва да се прилага предвидената в проекта санкция при всеки от горните случаи и кое конкретно лице би било санкционирано и в какъв размер? 9. Има ли значение за прилагането на чл. 100, ал. 2 обстоятелството, че между някои от лицата съществува родствена връзка, и какво точно следва да се разбира под „членове на неговото семейство“ за целите на тази разпоредба? 10. Предвид че във всички описани случаи приемаме, че акцизът е надлежно заплатен и не се извършва продажба, какъв конкретен обществен и фискален интерес цели да защити забраната ракията да бъде държана от лице извън семейството на получателя по акцизния документ? Моля при разглеждането на проекта да бъде преценено дали предложената редакция на чл. 100, ал. 2 не обхваща обичайни нетърговски отношения между физически лица – подаряване, споделяне или размяна на малки количества законно произведена ракия с платен акциз – които очевидно се различават от нерегламентираната търговия с акцизни стоки. Също така моля да бъде преценена редакцията: „от лица, които са различни от получателя по издадения акцизен данъчен документ или от лица, които не са членове на неговото семейство“, тъй като употребата на съюза „или“ създава неяснота дали забраната не би могла буквално да обхване и член на семейството, който по дефиниция е лице, различно от самия получател.		
38	**Получено на портала за обществени**	**Никола Стойков**	☒ Лицето действа от свое име	Категорично изявявам своето мнение ,за несъгласие в промените по параграф 38, касаещи чл. 100 ! Те страдат от тежки пороци в правната норма, в противоречие са с	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С

	консултации и 02.10.2026 г. 09:27		☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	интересите на обществото като цяло, както и с традициите на българския народ!		новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона.
39	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 03.10.2026 г. 12:54 Получено писмо в МФ с вх. № 94-00-522/05.10.2026 г.**	**Атанас Хаджикостов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Излагам детайлните си правни, икономически и житейски съображения по трите основни критични компонента от законопроекта: I. АВТОМОБИЛНИЯТ АКЦИЗ (§ 4 ОТ ПРОЕКТА) – ИКОНОМИЧЕСКИ И ЮРИДИЧЕСКИ АБСУРД Настоявам за ПЪЛНО ОТПАДАНЕ на предвидения нов акциз върху автомобилите. 1. Несъответствие с константната практика на Съда на Европейския съюз (СЕС): Опитът да се въведе фиксиран акциз от 5 000 до 10 000 евро плюс сума на kW за внос на употребявани автомобили е в пряк сблъсък с чл. 110 от Договора за функционирането на ЕС (ДФЕС) (забрана за дискриминационни вътрешни данъци). Дело C-402/09 (Tatu срещу Румъния) на СЕС: Съдът категорично реши, че държава членка няма право да въвежда данък/акциз върху вноса на употребявани автомобили от други страни от ЕС, ако този данък надхвърля остатъчния данъчен компонент в сходните вече регистрирани автомобили на местния пазар. Дело C-302/12 (X срещу Нидерландия) и Дело C-313/10 (Silva срещу Португалия): СЕС неколкократно потвърди, че прилагането на фиксирани такси или прагове, които не отчитат действителната амортизация и пазарна стойност на автомобила, нарушава принципа на свободно движение на стоки (чл. 34 от ДФЕС). *Последица за България:* Тъй като у нас няма местно производство, този акциз дискриминира вноса от ЕС. Ако текстът бъде приет, държавата ще бъде залята от	**Не се приема**	Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на

				дела и ще бъде принудена да връща платените милиони евро от бюджета – с лихвите, платени от нашите данъци. 2. Разрушителна икономическа логика и наказване на успеха: Ефект върху пазара: Новите автомобили вече са скъпи. Допълнителен акциз от над 10 000 евро ще спре обновения внос и автоматично ще вдигне цените на всички употребявани коли на вторичния пазар в България. Обикновеният гражданин ще бъде принуден да кара още по-стари, по-небезопасни и по-замърсяващи коли. Философия на наказването: Да обявиш мощност от 250 kW за „излишен лукс“ е демагогия. В XXI век 250 kW е стандарт за сигурност при съвременните семейни електрически и хибридни автомобили поради теглото на батериите. Да наказваш с хиляди евро хората и бизнеса, които са работили, платили са си данъците и искат да си купят сигурна, модерна кола, е престъпление срещу икономиката. Вместо тези пари да отиват за инвестиции, иновации и разкриване на работни места, държавата ги изземва, за да закрива собствените си административни течове. Държавният двоен аршин: Ако държавата смята, че колите над определена стойност са лукс, нека правителството незабавно разпродаде държавния си луксозен автопарк и въведе законов лимит за покупка на служебни коли за администрацията до 45 000 евро без ДДС. Неприемливо е чиновниците да се возят в скъпи лимузини с парите на данъкоплатците, а същите тези данъкоплатци да бивat санкционирани, когато купуват коли със собствени пари. II. РЕСТРИКЦИИТЕ ЗА ДОМАШНИТЕ ДЕСТИЛАТИ (РАКИЯ) – РЕПРЕСИЯ СРЕЩУ БИТА И ТРАДИЦИИТЕ	**Приема се**	произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не може да се подкрепи изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW. По отношение на размера на дължимия акциз е предложена промяна в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за

				Предложението да се забрани съхранението на ракия, произведена в Специализирани малки обекти за дестилиране (СМОД), от лица, различни от казанджията и неговото семейство, под заплаха от глоби от 1 000 евро (над 2 000 лв.), е пълен житейски и правен абсурд. 1. Житейските казуси, които законопроектът превръща в „престъпления“: Казус 1 (Покупка на имот): Купувате си стара селска къща или имот, в чиято изба намирате колекция от домашна ракия, събирана или произвеждана от предишните собственици преди 30, 40 или 50 години. По предложения текст вие моментално ставате административен нарушител, защото нямате „акцизни документи“ от миналия век! Казус 2 (Селото и подаръците): Какво пречи на Бай Румен от село Михилци да има в мазето си 20 литра ракия, подарявана му през годините от съседи, роднини и приятели за празници? С какво бай Румен ощетява бюджета, че държавата иска да го глоби с 2 000 лева? Казус 3 (Българският лекар): Лекар или учител, който не пие алкохол, е събрал през годините десетки бутилки домашна ракия, донесени от благодарни пациенти или ученици като традиционен български жест на уважение. Според Министерството на финансите този доктор изведнъж се превръща в престъпник. 2. Нарушение на правото на ЕС и принципа на пропорционалност: Директива (ЕС) 2020/262 и Директива 92/83/ЕИО: Европейската рамка изрично дава автономия на държавите да подкрепят малките производители за лична и семейна консумация. Законопроектът на МФ превръща родовото наследство, традицията и гостоприемството в „престъпление“. Член 6 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК) и чл. 5, пар. 4 от Договора за ЕС (ДЕС): Принципът на		субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона. В законопроекта е предвидено санкции при нарушение на забраната да се налагат само на юридически лица и еднолични търговци.

				съразмерност изисква административните мерки да не надхвърлят необходимото. Глоба от 1 000 евро за бутилка подарена ракия у дома е брутален репресивен произвол, който напомня за най- мрачните тоталитарни времена. III. БЛОКИРАНЕТО НА ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦИ И СОЦИАЛНИ МРЕЖИ (нов чл. 99в) – ТЕХНИЧЕСКА НЕГРАМОТНОСТ И ЦЕНЗУРА Предложението Агенция „Митници“ да иска от Софийския градски съд (СГС) блокиране на интернет страници/домейни при налични обяви в социалните мрежи е правен и технически абсурд. 1. Нарушение на европейското цифрово законодателство: Регламент (ЕС) 2022/2065 (Акт за цифровите услуги - DSA): Регламентът е пряко приложим в България и урежда ясни процедури за премахване на незаконно съдържание от онлайн среди (*Notice and Action*). Предложеният български механизъм заобикаля европейското право и се опитва да налага локални ултиматуми на глобални платформи (Meta, TikTok, Google). 2. Техническа невъзможност и цензура на цялата държава: Член 41 от Конституцията на РБ и чл. 11 от Хартата на основните права на ЕС: Поради HTTPS криптирането, българските интернет доставчици нямат техническа възможност да блокират само една конкретна обява или профил във Facebook. Единственият начин да изпълнят съдебно решение за блокиране на домейна facebook.com е да спрат достъпа до цялата социална мрежа за цяла България. Да се спира достъпът на милиони български граждани, журналисти и бизнеси до комуникационни мрежи заради	**Приема се**	Разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				една обява за ракия или цигари на трето лице е брутално колективно наказание, техническа неграмотност и авторитарен подход. КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ЗАКОНОПРОЕКТА: На основание гореизложеното предлагам Министерството на финансите да внесе следните корекции: 1. Да отпадне ИЗЦЯЛО предвиденият нов акциз върху автомобилите (§ 4 от проекта). Държавата да потърси фискална стабилност чрез свиване на собствения си bloated административен апарат и прекратяване на обществените течове. 2. Да се преработят изцяло текстовете относно алкохолните напитки (чл. 100 и свързаните), като изрично се изключат от обхвата му напитките за лична и семейна консумация, подаръци, родово наследство и заварка при покупка на имоти, и отпаднат абсурдните глоби за физически лица. 3. Да отпадне изцяло механизмът за блокиране на домейни в чл. 99в, като контролът се заграничи до преследване на реалните физически нарушители според принципите на европейския Акт за цифровите услуги (DSA), а не чрез блокиране на дигиталната инфраструктура на страната.		
40	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 03.10.2026 г. 12:54 Получено писмо в МФ с вх. № 94-00-522/05.10.2026 г.**	**ИНИЦИАТИВЕН КОМИТЕТ „НЕПРИМИРИМИТЕ“**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове, публикуван от Министерството на финансите на 23.09.2026 в частта на § 38 - предложената нова ал. 2 на чл. 100 ЗАДС, и свързаната с нея санкционна разпоредба на § 44 - нов чл. 113а ЗАДС. КОНКРЕТНО ИСКАНЕ: предложената чл. 100, ал. 2 ЗАДС да бъде заличена изцяло преди внасянето на проекта в Министерския съвет.	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона. Следва да се има предвид, че за специализираните обекти за дестилиране е въведен облекчен режим за производство на ограничени количества ракия от

				От името на Инициативен комитет „Непримиримите“ представяме настоящото становище и възражение по публикувания за обществено обсъждане проект за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове. Настоящото становище се подава от Инициативен комитет „Непримиримите“ от свое име и в защита на заявения обществен интерес на 1раждани, засегнати от предлаганата обща забрана за държане на определени спиртни напитки извън хипотезите на стопанска дейност. 1.ПРЕДМЕТ НА ВЪЗРАЖЕНИЕТО С § 38 от проекта се предлага чл. 100 ЗАДС да бъде изменен, като в ал. 1 се въвежда забрана за държане на ракия, произведена в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране, на места или в помещения, свързани с осъществяване на стопанска дейност. Срещу тази цел по принцип не възразяваме, доколкото тя е насочена към противодействие на нерегламентирана търговска реализация. Същевременно с предложената ал. 2 се създава отделна и самостоятелна забрана със следното съдържание: „(2) Забранява се държането на произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране алкохолни напитки с код по КН 22ОН (ракии), о/п лица, които са различни от получателя по издадения акцизен данъчен документ или от лица, които не са членове на неговото семейство. “ С § 44 се предлага нов чл. 113а. който за нарушение на забраните по чл. 100 предвижда за физическо лице глоба в двойния размер на дължимия акциз, но не по- малко от 1000 евро, а при повторно нарушение - не по-малко от 2000 евро. За юридически лица и еднолични търговци са предвидени по-високи минимални санкции.		грозде и плодове - собствено производство на физически лица, предназначена за лично и семейно потребление. Дерогацията за България се отнася само до прилагането на намалена акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено за тяхно лично и семейно потребление до 30 литра годишно на семейство. Законопроектът предвиждда санкции при нарушение на забраната да се налагат само на юридически лица и еднолични търговци.

				Именно срещу ал. 2 възразяваме категорично. Тя не е необходима за постигане на заявената цел, надхвърля стопанската сфера, създава неясен административно наказателен състав и съдържа самостоятелен логико-юридически дефект в употребата на съюза „или“. II. АЛ. 2 ИЗЛИЗА ИЗВЪН ДЕКЛАРИРАНАТА ЦЕЛ - БОРБА С НЕЗАКОННАТА ТЪРГОВИЯ Министерството на финансите публично заяви на 28.09.2026 г., че целта на измененията е единствено спирането на незаконната търговия, пресичането на сивия сектор и защитата на потребителите, като подчерта, че забраната за държане следва да засяга места, свързани със стопанска дейност. Тази заявена цел обаче не съответства на текста на предложената ал. 2. В нея няма изискване за търговска цел, продажба, възмездно разпространение, стопански обект, минимално количество или извличане на имуществена облага. Самият факт на държането от определено лице с достатъчен според текста, за да възникне забраната. Публично изявление на изпълнителната власт не може да стесни прилежното поле на законова разпоредба. За гражданите, контролните органи и съда значение има приетият нормативен текст. Ако волята е забраната да действа само в стопанската сфера, това трябва да бъде ясно и недвусмислено записано в самия закон. III. „ДЪРЖАНЕ“ НЕ Е „ТЪРГОВИЯ“ Държането е фактическо състояние. Продажбата, предлагането за продажба и възмездното разпространение са различни юридически факти. Проектът не може да приравни всяко държане от трето лице на участие в незаконна търговия, без да изисква нито търговска цел, нито доказателства за реализация. При такава редакция в обхват а на забраната може да попадне човек, който държи една бутилка, предоставена		

				му безвъзмездно от приятел, съсед или близък, макар да не осъществява никаква стопанска дейност. Това е очевидно по-широк обхват от заявената цел на проекта. IV. СЪЩЕСТВЕН ЛОГИКО-ЮРИДИЧЕСКИ ДЕФЕКТ: УПОТРЕБАТА НА СЪЮЗА „ИЛИ“ Предложеният текст не с само прекомерно широк. Той е вътрешно противоречив и от гледна точка на елементарната логика на правната норма. Ал. 2 забранява държането от лица, които са: 1) различни от получателя по акцизния данъчен документ, „или“ 2) не са членове на неговото семейство. При съюза „или“ е достатъчно да е изпълнено само едното условие. Следователно член на семейството, който очевидно е различен от самия получател по акцизния документ, попада в първата хипотеза - той е „лице. различно от получателя''. Така буквалният текст може да доведе до резултат, при който дори членът на семейството не е изключен от забраната, въпреки че очевидно това не с декларираната воля на вносителя. Ако целта е да бъдат изключени от забраната както получателят, така и членовете на неговото семейство, логическият съюз следва да бъде „и“, а още по-ясна редакция е: „е изключение на получателя по акцизния данъчен документ н членовете на неговото семейство“. Когато върху подобна разпоредба се изгражда административнонаказателна отговорност с минимална глоба 1000 евро, такъв дефект не може да бъде приеман като техническа неточност. Той засяга непосредствено определянето на кръга на наказуемите лица и следователно правната сигурност. V. НЕПРЕДВИДИМОСТ НА АДМИНИСТРАТИВНО-НАКАЗАТЕЛНИЯ СЪСТАВ Съгласно чл. 26, ал. 1 ЗНА проектите на нормативни актове се изработват при зачитане на принципите на необходимост,обоснованост,предвидимост, откритост.		

				съгласуваност, субсидиарност, пропорционалност и стабилност. Административнонаказателната норма трябва да позволява на гражданина предварително да разбере кое поведение е забранено и при какви факти възниква наказателната отговорност. Това изискване е още по-строго, когато законът предвижда висока минимални санкция. Предложеният текст не дава ясен отговор на редица практически въпроси: как държателят трябва да установи дали конкретната напитка е произведена в регистриран специализиран малък обект; длъжен ли е да разполага с чужд акцизен документ; как ще доказва принадлежност към „семейството“; как ще се индивидуализира конкретната бутилка и нейният произход; как ще се третира незначително количество. Оставянето на тези въпроси изцяло на последваща административни и съдебна преценка е несъвместимо с изискването санкционната норма да е ясна и предвидима. VI. НЕСЪРАЗМЕРНОСТ НА ЗАБРАНАТА И САНКЦИЯТА За постигането па заявената цел - пресичане на незаконната търговия - проектът вече съдържа по-тясна мярка в чл. 100, ал. 1, насочена към места и помещения, свързани със стопанска дейност. 11ри наличие на такава мярка не е обоснована необходимост! а от втора, обща забрана, която прониква в частната сфера. Минимални глоба от 1000 евро. приложима независимо от количеството и без изискване за търговска цел, създава сериозен риск от явно несъответствие между тежестта на нарушението и тежестта на санкцията. Принципът на пропорционалност по чл. 26, ал. 1 ЗНА изисква законодателят да избере мярка, която не засяга		

				правата и законните интереси в по-голяма степен от необходимото за легитимната цел. VII. ПРИНЦИПИ НА ПРАВОВАТА ДЪРЖАВА И ЗАЩИТАТА НА СОБСТВЕНОСТТА Чл. 4, ал. 1 от Конституцията прогласява Република България за правова държава, а чл. 17 гарантира и защитава правото на собственост. Това не изключва законови ограничения върху акцизни стоки, но изисква ограниченията да са ясни. необходими и съразмерни с преследваната обществена цел. Когато се забранява самото държане на законно произведена вещ от определен кръг лица и към това се добавя тежка административна санкция, законодателят следва особено ясно да обоснове защо по-тясна мярка - насочена към продажбата и стопанската реализация - не е достатъчна. В проекта такава обосновка за ал. 2 не се откроява. VIII. ЕВРОПЕЙСКАТА АКЦИЗНА РАМКА НЕ НАЛАГА ТАЗИ КОНКРЕТНА ЗАБРАНА Чл. 22, § 6 от Директива 92/83/ЕИО позволява на Република България да прилага намалена акцизна ставка за ограничено количество плодови спиртни напитки, произведени при определени условия и предназначени изключително за лично потребление. Европейското право позволява на държавата да въвежда мерки срещу избягване, злоупотреба и продажба, но не предписва конкретно обща санкция от минимум 1000 евро за всеки последваш фактически държател. Следователно спорната ал. 2 с национален законодателен избор. Именно затова тя подлежи на самостоятелна проверка за необходимост, яснота и пропорционалност. IX. ОСНОВНО ПРЕДЛОЖЕНИЕ		

				Инициативен комитет „Непримиримите“ настоява предложената с § 38 нова ал. 2 на чл. 100 ЗДДС да бъде ЗАЛИЧЕНА ИЗЦЯЛО. Считаме, че заявената цел на проекта може да бъде постигната чрез ал. I. която ограничава държането в места и помещения, свързани със стопанска дейност, както и чрез действащите механизми за акцизен и търговски контрол. X. ПОСЛЕДИЦИ ЗА § 44 - НОВ ЧЛ. 113а ЗАДС При отпадане на ал. 2 следва съответно да бъде прецизиран и § 44. така че санкционната разпоредба да не препраща към несъществуваща или прекомерно широка забрана. Независимо от това следва да бъде извършена повторна оценка на размера на минималната глоба от 1000 евро с оглед количеството, размера на дължимия акциз, наличието на търговска цел. характера на нарушението и неговата повторност. XI. ЕВЕНТУАЛНО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПРИ ОТКАЗ ЗА ПЪЛНО ОТПАДАНЕ Ако Министерството на финансите не възприеме основното искане за заличаване на ал. 2. минимално необходимата редакционна и материалноправна корекция е: 1. съюзът „или“ да бъде заменен е „и“, така че да не се санкционират по буквалния текст членовете на семейството само защото са различни от получателя по акцизния документ; 2. разпоредбата да бъде ограничена изрично до случаи, при които от обективните обстоятелства се установява държане с цел продажба или друго възмездно разпространение; 3. да се въведе диференциация на санкцията според количеството и конкретната обществена опасност.		

				Възможна евентуална редакция: „Забранява се държането на произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране алкохолни напитки с код по КН 2208 (ракии) от лице, което е различно от получателя по издадения акцизен данъчен документ и не е член на неговото семейство, когато от обективните обстоятелства се установява, че напитките се държат с цел продажба или друго възмездно разпространение. " Това евентуално предложение не оттегля основното ни становище, че ал. 2 следва да отпадне изпяло. XII. КОНКРЕТНИ ИСКАНИЯ 1. Предложената с § 38 нова ал. 2 на чл. 100 ЗАДС да бъде заличена изцяло. 2. § 44 и предложеният нов чл. 113а ЗАДС да бъдат съответно преработени. 3. Да бъде извършена повторна оценка на пропорционалността на минималната глоба от 1000 евро за физически лица. 4. Проектът да не бъде внасян в Министерския съвет в настоящата му редакция преди приключване и реално отчитане на обществената консултация. 5. Настоящото становище и конкретното предложение за отпадане на чл. 100, ал. 2 да бъдат включени в справката по чл. 26. ал. 5 ЗНА. 6. При неприемане на предложението в справката по чл. 26, ал. 5 ЗНА да бъдат изложени конкретни мотиви защо Министерството счита за необходимо и пропорционално да съществува отделна забрана за държане извън стопанска дейност, независимо от количеството, както и как тълкува употребения в текста съюз „или“. XIII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ Инициативен комитет „Непримиримите“ не оспорва необходимостта държавата да противодейства на незаконната търговия с акцизни стоки. Оспорваме		

				подход, при който под целта за борба със сивия сектор се създава обща, неясна и потенциално прекомерна забрана, способна да засегне граждани, които не извършват никаква стопанска дейност. Законът трябва да санкционира незаконната търговия като незаконна търговии, а не да превръща самото държане на една бутилка в частен дом в основание за глоба от минимум 1000 евро. Още по-малко е допустимо подобна санкционна норма да съдържа логическа конструкция, при която употребата на „или“ може да постави под забраната дори член на семейството, въпреки декларираната обратна цел. Поради изложеното настояваме чл. 100, ал. 2 от проекта да отпадне изцяло.		
41	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 01.10.2026 г. 16:45**	**„Витоша спортс карс“ ООД**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Бихме желали да представим нашите коментари относно предложените изменения в Закона за акцизите и данъчните складове, свързани с въвеждането на акциз върху леки автомобили с мощност на двигателя, равна на или надвишаваща 250 kW. „ВИТОША СПОРТС КАРС“ ООД като оторизиран вносител на Porsche и оператор на дилърската мрежа на Porsche в България има пряк опит с българския пазар на нови и употребявани автомобили, както и с по-широката икономическа дейност, свързана с продажбите на превозни средства, включително трудова заетост, финансиране, застраховане, сервизно обслужване и части. Поради това представяме настоящите коментари от гледната точка на автомобилен бизнес, който осъществява дейност директно на българския пазар и има практически опит с поведението на клиентите при покупка. Напълно признаваме правомощието и отговорността на правителството да определя данъчната политика и	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. В законопроекта е редактирана дефиницията за „лек автомобил“, като това е ново или употребявано моторно превозно средство, предназначено за превоз на пътници, в което броят на местата за сядане, без мястото на водача, не превишава 8 (осем), с мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, установена въз основа на ЕО сертификат за съответствие, или друг приложим официален документ. Предложена е редакция и относно начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с

				разбираме целта за генериране на допълнителни бюджетни приходи. Нашите коментари не поставят под съмнение тази цел. Напротив, считаме, че предложеният механизъм следва да бъде справедлив, прозрачен и прилаган еднакво, като същевременно се избягват непредвидени последици, които биха могли да намалят цялостната му икономическа и фискална полза за България. Обръщаме внимание на следните въпроси: 1. Общият фискален ефект следва да отчита не само приходите от акциз Предложеният акциз представлява значителен допълнителен разход за клиентите, които закупуват автомобили, попадащи в обхвата на законопроекта. За нови автомобили предложената ставка е 10 000 евро при 250 kW, като се увеличава с 10 евро за всеки kW над 250 kW. Такъв допълнителен разход може да повлияе върху това дали клиентът ще закупи нов автомобил, кой автомобил ще избере или дали изобщо ще извърши покупката през българския пазар. Поради това същественият въпрос е не само какви допълнителни приходи от акциз може да генерира мярката, а какъв ще бъде нейният нетен фискален ефект за България. Намаляване на продажбите на нови автомобили в България би могло да засегне приходите от ДДС и по-широката икономическа дейност, генерирана от автомобилния сектор, включително дейността на дилъри и вносители, заетостта, финансирането, застраховането, сервизното обслужване, поддръжката и резервните части. Поради това считаме, че мярката следва да бъде оценявана въз основа на нейното нетно фискално и		вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. Предвид същественото намаляване на размера на дължимия акциз не се предвижда въвеждането на преходен период за засегнатите лица.

				икономическо въздействие, а не единствено въз основа на очакваните брутни допълнителни приходи от акциз. 2. Новите и употребяваните автомобили следва да подлежат на еднакво акцизно третиране Считаме, че това е един от най-важните аспекти, които изискват преразглеждане. Предложената правна уредба въвежда съществено различни ставки: • Нови автомобили: 10 000 евро при 250 kW + 10 евро за всеки kW над 250 kW • Употребявани автомобили: 5 000 евро при 250 kW + 8 евро за всеки kW над 250 kW. Това създава значително данъчно предимство при покупката на употребяван автомобил спрямо нов автомобил, който потенциално може да има същата мощност. Считаме, че това разграничение би могло активно да повлияе върху поведението на клиентите и да ги насърчи да избират употребявани, а не нови автомобили, основно поради данъчното третиране. Ако целта е да се генерират допълнителни бюджетни приходи от автомобили с мощност над 250 kW, считаме, че акцизът следва да се прилага еднакво за нови и употребявани автомобили въз основа на едни и същи обективни критерии. Данъчна разлика от няколко хиляди евро може съществено да промени икономическата логика на покупката. Тя може да насърчи клиентите да отложат покупката на нов автомобил, вместо това да изберат сравнително нов употребяван автомобил или да закупят такъв автомобил от друга държава членка на ЕС. Това би могло да намали продажбите на нови автомобили в България и да измести икономическа дейност извън българската оторизирана дилърска мрежа. Това би могло също така да противодейства на		

				по- широките цели за обновяване на автомобилния парк, като насърчи клиентите да се ориентират към по-стари автомобили вместо към по-нови автомобили, включващи най-съвременни технологии за безопасност, ефективност и ограничаване на емисиите. Поради това препоръчваме едни и същи акцизни ставки и методика да се прилагат както за нови, така и за употребявани автомобили, за да се избегне данъчно обусловено предпочитание към една категория спрямо друга. 3. Трансграничните покупки биха могли да доведат до загуба на икономическа активност и данъчни приходи в България България функционира в рамките на единния пазар на ЕС, където клиентите могат да закупуват автомобили от други държави членки. Самото предложено законодателство отчита това чрез специалната процедура за автомобили, въведени в България от друга държава членка на ЕС. Когато съществува значителна данъчна разлика, клиентите могат да имат по- силен стимул да закупуват автомобили извън България. Това е особено релевантно, ако бъде запазена по-ниската акцизна ставка за употребявани автомобили. Последицата не се ограничава единствено до продажбата на автомобила. Икономическата дейност, свързана със сделката, също може да се измести извън България, включително дилърска дейност, заетост, финансиране, застраховане, сервизно обслужване и резервни части. При употребявани автомобили, закупени трансгранично, третирането по ДДС също може да се различава от това при вътрешна продажба на нов автомобил. В резултат на това мярка, предназначена да генерира допълнителни приходи от акциз, би могла да доведе до намаляване на		

				съществуващи приходи от ДДС в България и до изместване на икономическа активност извън страната, особено ако насърчава трансграничните покупки на употребявани автомобили.. Поради това считаме, че потенциалното въздействие на трансграничните покупки следва да бъде част от оценката на общия фискален ефект на мярката. 4. Данъчното третиране следва да бъде справедливо и еднакво за различните производители и конфигурации на автомобили Данъчната рамка следва да се прилага последователно спрямо различните производители и да не създава неволно данъчно обусловено конкурентно предимство за определени конфигурации на автомобили. В тази връзка следва да се разгледа предложеното определение в чл. 18, основано на броя места. Петместна и седемместна версия на един автомобил могат да имат една и съща базова конструкция, двигател, мощност и основни технически характеристики, като основната разлика е броят на местата. Ако седемместна конфигурация попада извън предложения акцизен режим, докато иначе сравним петместен автомобил подлежи на облагане, тази разлика може да повлияе върху решенията на клиентите при покупка и да създаде конкурентно предимство, основано на конфигурацията на автомобила, а не на неговите основни характеристики. Поради това считаме, че сравними автомобили следва да получават сравнимо данъчно третиране, независимо от производителя или конфигурацията на местата, когато отговарят на едни и същи технически критерии. 5. Подходящи преходни правила Следва да бъдат предвидени подходящи преходни правила за автомобили, които вече са поръчани, по отношение на които вече са поети договорни		

				ангажименти, или които са въведени в България преди датата на влизане в сила на новите разпоредби. Автомобилите може да са били поръчани много месеци преди доставката, като клиенти и предприятия са поели търговски ангажименти въз основа на седемместна версия на един автомобил могат да имат една и съща базова конструкция, двигател, мощност и основни технически характеристики, като основната разлика е броят на местата. Ако седемместна конфигурация попада извън предложения акцизен режим, докато иначе сравним петместен автомобил подлежи на облагане, тази разлика може да повлияе върху решенията на клиентите при покупка и да създаде конкурентно предимство, основано на конфигурацията на автомобила, а не на неговите основни характеристики. Поради това считаме, че сравними автомобили следва да получават сравнимо данъчно третиране, независимо от производителя или конфигурацията на местата, когато отговарят на едни и същи технически критерии. **6.** Подходящи преходни правила Следва да бъдат предвидени подходящи преходни правила за автомобили, които вече са поръчани, по отношение на които вече са поети договорни ангажименти, или които са въведени в България преди датата на влизане в сила на новите разпоредби. Автомобилите може да са били поръчани много месеци преди доставката, като клиенти и предприятия са поели търговски ангажименти въз основа на данъчната рамка, действаща към съответния момент. Поради това считаме, че автомобилите, по отношение на които вече са поети договорни ангажименти, и най-малкото тези, които вече са въведени в България преди датата на влизане в сила, следва да бъдат надлежно		

				защитени чрез преходни разпоредби или правила за заварени случаи. Заключение Напълно разбираме и уважаваме целта на правителството за осигуряване на допълнителни бюджетни приходи, както и неговата отговорност за формирането и провеждането на данъчната политика на страната. Нашето притеснение е свързано преди всичко с начина, по който мярката е структурирана, и с нейните потенциални непредвидени последици. Според нас основните принципи следва да бъдат мярката: • да се прилага еднакво за нови и употребявани автомобили, без да създава данъчно обусловен стимул за избор на употребявани автомобили; • да не насърчава ненужно клиентите да закупуват автомобили извън България; • да защитава по-широката икономическа дейност и заетост, свързани с българския автомобилен пазар; • да се прилага последователно спрямо различните производители и сравними конфигурации на автомобили; и • постига предвидената фискална цел, без ненужно да води до намаляване на съществуващите данъчни приходи. Поради това молим горните съображения да бъдат взети предвид при по-нататъшното разглеждане на предложените изменения и нетното фискално и икономическо въздействие на мярката да бъде отчетено преди окончателното приемане на разпоредбите. Бихме предоставили допълнителна информация, ако това би било полезно в рамките на процеса по разглеждане на проекта.		

42	**Получено писмо в МФ с вх. № 92-00-337/07.10.2026 г.**	**НОМА Национална организация на митническите агенти**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	ИСКАНИЯ ЗА ПРОМЕНИ 1. Акциз върху автомобилите. Разпоредбите за автомобилите с мощност 250 kW и повече да не се приемат в предложения им вид. Преди преработването им да се представи количествена оценка на приходите и административните разходи и анализ за съответствие с чл. 110 от Договора за функционирането на Европейския съюз, включително с оглед решението по дело C-2/09 „Калинчев“.	**Не се приема**	Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. Независимо от това, предвид постъпилите възражения, в законопроекта е предложено

						прецизиране на разпоредбите относно режима на облагане с акциз на автомобилите. Към законопроекта е изготвена финансова обосновка за очаквания ефект върху бюджетните приходи.
				2. Държане на ракия от специализирани малки обекти за дестилиране. Предложените чл. 100 и чл. 113а да разграничават личното и семейното държане от обстоятелства, сочещи към нерегламентирана стопанска реализация. Преценката да се основава на обективни критерии в тяхната съвкупност и да допуска доказване на законен произход и нетърговско предназначение. Преди приемането на режима да се представят обобщени данни от контролната практика за мащаба и фискалното отражение на проблема.	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона. Следва да се има предвид, че домашната ракия е предназначена за лична консумация на физическите лица, а не за предлагане на места, свързани със стопанска дейност. В законопроекта е предвидено санкции при нарушение на забраната да се налагат само на юридически лица и еднолични търговци.
				3. Информация за фискалния риск. При въвеждането на нови контролни режими да се представят данни за честотата и размера на установените нарушения, очаквания фискален резултат и административната цена на контрола. Предлагаме Министерството на финансите и Агенция „Митници“ периодично да публикуват съпоставими обобщени показатели по основни групи акцизни стоки.	**Не се приема**	Информацията за фискалния риск, включително и установените нарушения в практиката са посочени в мотивите към законопроекта и в частичната оценка на въздействие към него, които са част от документите, публикувани за обществени консултации. По-специално относно забраната за държането на домашна ракия следва да се има предвид, че същата се отнася до местата, свързани със стопанска дейност – като хотели, къщи за гости, ресторанти и др. подобни обекти. Текстът не засяга личните

						имоти, изби, мазета и домове на гражданите. Домашната ракия е предназначена за лична консумация на физическите лица, а не за предлагане в търговската мрежа. В практиката на митническите органи се установява, че в хотели и заведения се продава наливна ракия без платен акциз, а при проверка се представят документи, издадени на трети лица (често възрастни хора от съседни села), които нямат общо с бизнеса. При проверките, на митническите органи са представяни акцизни данъчни документи, които са издадени на други лица, различни от лицата, при които фактически е установена ракията. Това създава затруднения при установяването на произхода и предназначението на алкохола и при разграничаването между законното лично съхранение и случаите, при които са налице данни за нерегламентирана търговска реализация.
				4. Информация от превозвачи и логистични оператори. Новият чл. 99б да определя по-ясно обхвата, основанието, формата и срока на исканията на митническите органи, както и правилата за защита на личните данни и търговската тайна. Отговорността на оператора за предоставяне на информация, с която разполага, следва да се разграничи от отговорността за достоверността на сведения, получени от трети лица.	**Приема се**	Разпоредбата на § 36 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.
				5. Контролни покупки. Режимът по чл. 103 да включва ясни правила за документиране на покупката и съхраняване на доказателствата, както и гаранция, че контролните органи установяват съществуващо	**Не се приема**	Не приемаме предложението, че следва изрично да се посочи, че контролната покупка служи за установяване на съществуващо предлагане или продажба и не включва склоняване към поведение, което проверяваното лице не е предлагало. Основната законова цел на контролната покупка е

				предлагане, без да склоняват проверяваното лице към нарушение.		единствено удостоверяване на поведение, а не склоняване към правонарушение. От юридическа гледна точка контролната покупка е законово регламентиран способ за превантивен и текущ контрол за спазване на ЗАДС, като митническите органи действат като напълно обикновен клиент. За целта, за да уловят реалното поведение в естествена среда на лицата, извършващи дейности с акцизни стоки, митническите служители избират/поръчват акцизни стоки и заплащат обявената им цена. В случая активната роля е на лицата, които обявяват вербално или по друг начин предлагането за продажба на акцизни стоки в нарушение на ЗАДС, като склоняване към тяхното противоправно поведение от страна на митническите органи не е налице.
				6. Преходен режим за новите регистрации по чл. 57а. За лицата, които вече извършват дейност и за първи път ще подлежат на регистрация от 1 януари 2027 г., да се предвиди срок за подаване на искане до 31 март 2027 г. При подадено в срок и редовно искане те да могат да продължат дейността си до произнасянето на митническия орган, при изпълнение на приложимите задължения за отчетност и акциз. Издадените удостоверения да запазят действието си, като необходимите промени се отразят служебно.	**Приема се**	Разпоредбата на § 19 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.
				7. Електрическа енергия и природен газ. Да се уточнят обхватът на регистрацията по чл. 57а, праговете на мощност, съотношението между отделните категории лица и задълженията при продажба и потребление за собствени нужди. За съоръженията за съхранение да се	**Приема се**	Разпоредбата на § 19 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				определят приложимият праг, задълженото лице, облагаемото събитие и измерваните количества. Режимът следва да предотвратява повторно облагане на енергията, която се извежда от съоръжението и впоследствие се доставя на краен клиент.		
				8. Съразмерност на задълженията в енергийния сектор. Да се преразгледат новото условие за възстановяване на акциз по чл. 24ж, разширяването на изискванията по чл. 57а, ал. 8 и задължението за автоматизирана система за отчетност при обекти, чиито количества се установяват чрез търговско измерване. Електрическата енергия, природният газ и сделките на организираните пазари да бъдат изключени от забраната за предлагане по чл. 99в. За лицата, които досега са могли да подават документи на хартиен носител, да се предвиди време за преминаване към задължително електронно деклариране.	**Приема се частично**	По промяната в чл. 24ж от законопроекта Проверката за изпълнението на условието акцизът да не е включен в себестойността или в продажната цена на произведения продукт се извършва чрез контролни действия по реда на Глава петнадесета от ДОПК. По промяната в чл. 57а, ал. 8 от законопроекта: Разпоредбата на § 19 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ. По предложението за чл. 99в от законопроекта: Разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.
				9. Превалутиране на сумите. Глобите, имуществените санкции и останалите суми, които проектът заменя или изписва в евро, да се прегледат последователно спрямо фиксирания валутен курс. Когато се предлага размер, различен от резултата при превалутиране, промяната и нейното основание да бъдат посочени изрично. Особено внимание изискват санкциите, сумата по чл. 39б, ал. 1, т. 2 и прагът за тежко нарушение по чл. 4, т. 18. Подробният анализ и конкретните редакционни предложения са изложени в приложението, което е неразделна част от настоящото становище.	**Не се приема**	Предложеното със законопроекта актуализиране на размерите на глобите и имуществените санкции е с цел повишаване на техния превантивен и възпиращ ефект. Необходимостта от промяната произтича от факта, че част от действащите санкции не осигуряват достатъчно възпиращ ефект, особено при нарушения, чрез които се реализират значителни икономически облаги. В редица случаи потенциалната полза от избягване на плащането на акцизи надвишава риска от налагане на административно наказание, което намалява

				Молим предложенията да бъдат разгледани в рамките на общественото обсъждане и при последващата работа по законопроекта. ПРИЛОЖЕНИЕ АНАЛИЗ И КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ЗАКОНОПРОЕКТА I. Акциз върху автомобилите с мощност 250 kW и повече С § 1 от законопроекта се предлага леките автомобили с мощност на двигателя 250 kW и повече да бъдат включени сред акцизните стоки. С § 15 се създава чл. 40а, който предвижда различни ставки за нови и употребявани автомобили. Режимът засяга вноса и въвеждането на автомобили и ще се отрази върху декларирането, определянето и заплащането на акциза, включително при работа с митнически представители. В оценката на въздействието като цели са посочени допълнителните бюджетни приходи и по-справедливото облагане на автомобили с висока мощност и луксозен характер. Не открихме обаче количествена прогноза за броя на засегнатите автомобили, очакваните приходи и нетния ефект след отчитане на административните разходи. Мощността сама по себе си не отразява стойността и обезценяването на автомобила. Границата от 250 kW води и до рязка разлика в облагането на автомобили с близки характеристики. Необходим е анализ за съответствие с чл. 110 от Договора за функционирането на Европейския съюз с оглед решението на Съда на Европейския съюз по дело С-2/09 „Калинчев“. Следва да се покаже как при употребяван автомобил, придобит в друга държава членка, ще се избегне данъчна тежест, по-висока от		ефективността на контролната дейност и създава предпоставки за нелоялна конкуренция. Целта е да се осигури по-справедливо и пропорционално санкциониране, съобразено с обществената опасност на отделните нарушения. Аналогично на посочените по-горе аргументи.

				остатъка от същия налог в стойността на сходен автомобил, който вече се намира на българския пазар. Предлагаме разпоредбите да бъдат преработени след публикуване на данни за засегнатите нови и употребявани автомобили през последните три години, прогнозните брутни и нетни приходи, административните разходи и очакваната реакция на пазара. Следва да се анализира модел, който отчита и стойността, възрастта и относимите технически и екологични характеристики. II. Държане на ракия, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране С § 38 се изменя чл. 100 ЗАДС, като се предлагат забрани, свързани с мястото на държане на ракия, произведена в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране (СМОД), и с лицето, което я държи. С § 44 се създава чл. 113а с административнонаказателна отговорност за нарушение на забраните. В мотивите се посочват случаи на „значителни количества“ ракия в обекти, свързани със стопанска дейност. Не открихме обаче данни за броя на тези случаи, установените количества и фискалния им размер, които да позволят оценка на предложения режим. НОМА отчита необходимостта от контрол и в случаите, когато обстоятелствата сочат нерегламентирана реализация, но конкретна продажба не е установена. Предложената редакция обаче може да обхване и обичайно лично или семейно държане. Самото наличие на стопанска дейност на същото място или обстоятелството, че държателят не е посочен в акцизния данъчен документ, не доказва само по себе си търговска реализация.		

				Предлагаме чл. 100 и чл. 113а да бъдат преработени така, че да се преценява съвкупност от обективни обстоятелства: количество, съответствие с документите, начин на съхранение и разфасоване, ценова информация, включване в меню, установено предлагане и други признаци, свързани със стопанска реализация. Ако се използва количествен праг или оборима презумпция, те следва да бъдат обосновани с данни от практиката и лицето да има реална възможност да докаже законен произход и нетърговско предназначение. Преди окончателното определяне на режима предлагаме да се представят обобщени данни за периода 2021–2025 г. за проверките, установените количества, представените документи, съставените актове, издадените наказателни постановления, резултатите от приключилите производства и установения фискален ефект. III. Оценка на фискалния риск При нови контролни режими следва да се оценяват честотата на нарушенията, фискалният им размер и ефективността на използвания контролен ресурс. Предлагаме Министерството на финансите и Агенция „Митници“ да публикуват периодична обобщена оценка по основни групи акцизни стоки. Доколкото това е възможно без разкриване на защитена информация, тя следва да съдържа съпоставими данни за проверки, нарушения, установени количества, допълнително определени задължения и действително събрани суми. IV. Информация от превозвачи, спедитори и логистични оператори С § 36 се предлага нов чл. 99б, който предвижда широк обхват на информацията, предоставяна на митническите органи от лицата, организиращи транспорта и логистиката, и от превозвачите. Той включва данни за участниците и товарите, транспортни документи,		

				плащания, технически устройства, софтуер, видеонаблюдение и движение на транспортните средства. За да бъде правомощието предвидимо, исканията следва да са в проследима писмена или електронна форма и да посочват правното основание, контролната цел, конкретната информация и срока за предоставянето ѝ. Необходими са ясни правила за достъп, използване и съхраняване на личните данни и защитената търговска информация. Следва също да се разграничи предоставянето на данни, с които операторът разполага, от проверката на сведения, получени от изпращач, получател или друго лице. Когато законът не възлага изрично такава проверка, добросъвестният оператор не следва да носи отговорност единствено защото впоследствие сведенията са се оказали неверни. V. Контролни покупки С § 39 се предлагат изменения в чл. 103 относно контролните покупки. Този способ може да подпомогне установяването на действително предлагане и продажба на акцизни стоки. Режимът следва да урежда документирането на покупката, идентификацията на стоката, плащането, съхраняването на доказателствата и проследимостта на действията на контролните органи. Предлагаме изрично да се посочи, че контролната покупка служи за установяване на съществуващо предлагане или продажба и не включва склоняване към поведение, което проверяваното лице не е предлагало. Практиката на Европейския съд по правата на човека по делата Teixeira de Castro срещу Португалия и Ramanauskas срещу Литва е развита в наказателноправен контекст. Посочваме я във връзка с принципа за гаранции срещу провокиране на нарушение, без да я		

				представяме като пряко разрешение на въпроса за административната контролна покупка. VI. Електрическа енергия и природен газ 1. Преходен режим при разширяване на регистрацията С § 19 се предлага промяна в кръга на лицата по чл. 57а. Изискването за лиценз отпада като критерий за част от лицата, променя се прагът за производители, които потребяват електрическа енергия за собствени нужди, и се добавя категория за съоръженията за съхранение. За лицата, които вече извършват дейност и за първи път ще подлежат на регистрация от 1 януари 2027 г., законопроектът не предвижда преходен ред. Същевременно чл. 57б изисква искане преди започване на дейността, а правото за нейното осъществяване възниква от връчването на удостоверението. Предлагаме в преходните и заключителните разпоредби да се уреди подаване на искане до 31 март 2027 г. и продължаване на дейността при подадено в срок и редовно искане до произнасянето на митническия орган. За вече регистрираните лица удостоверенията следва да запазят действието си, като необходимите промени в основанието за регистрация се отразяват служебно. 2. Съоръжения за съхранение на електрическа енергия Предложената категория по чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“ се нуждае от определение и ясен праг. Ако намерението е регистрация при капацитет от 1 MWh, този праг следва да присъства в нормативния текст, а не само в мотивите. Мощността, измервана в MW, и капацитетът, измерван в MWh, трябва да бъдат разграничени. Необходимо е да се определи кои измерени количества представляват облагаемо потребление при зареждане, съхранение и отдаване на енергията. Следва да се отчита отделно енергията, отдадена обратно в мрежата, за да се избегне повторното ѝ облагане при последваща доставка. Енергията за собствени и спомагателни нужди		

				и технологичните загуби трябва да имат ясно определено третиране, без едно и също количество да се включва два пъти в данъчната основа. Предлагаме да се уточнят и моментът на възникване на задължението за акциз, редът за документиране, задълженото лице при възлагане на управлението на търговец или агрегатор, както и третирането на измерените технологични загуби. Когато върху енергията, заредена в съоръжението, вече е начислен акциз, а тя впоследствие е отдадена за облагаема доставка, е нужен механизъм срещу повторно облагане. За хибридни централи следва да се предвиди възможност за единна регистрация, когато едно лице попада едновременно в две регистрационни категории. 3. Обхват и условия на регистрацията по чл. 57а Предложените категории за производство и собствено потребление следва да бъдат разграничени така, че едно и също лице да не попада едновременно под различни правила за данъчен период, документиране и отчетност. Праговете трябва да използват последователно формулировките „над 1 MW“ и „1 MW и повече“ и да посочват дали мощността се преценява за всеки обект поотделно или общо за обектите на лицето. С отпадането на критерия за лиценз е необходимо да се уточни кога префактурирането на разход за електрическа енергия или предоставянето на услуга за зареждане на електрическо превозно средство представлява „продажба“ за целите на чл. 57а, ал. 1, т. 2. Следва да се изясни и съотношението на тази категория с т. 3а. Понятието „собствени нужди“ по т. 3, буква „в“ следва да се обвърже с физическо потребление в обекти на лицето на територията на страната. Така ще се избегне отнасянето към тази категория на търговци, които сключват сделки, но нямат такова потребление.		

				Разширяването на ограничението по чл. 57а, ал. 8 спрямо доставчиците по т. 2 се нуждае от обосновка и преходно правило за вече регистрираните лица. Предлагаме при прецизирането му да се разгледа и съгласуването с изключенията за невлезли в сила актове и за разсрочени, отсрочени или обезпечени задължения по ал. 2, т. 4. За обекти, чиито количества се установяват чрез средства за търговско измерване на мрежов оператор, следва да се анализира олекотено отчитане въз основа на тези данни вместо задължителна отделна автоматизирана система по чл. 57а, ал. 3. 4. Възстановяване на акциз по чл. 24ж С § 6 се предлага ново условие за възстановяване на акциза за електрическа енергия, използвана в енергоемки процеси: акцизът да не е включен в себестойността или продажната цена на произведения продукт. Не е ясно как ще се установява изпълнението на това условие и как то се съвместява с практическото отчитане на разходите и формирането на продажната цена. Необходимо е да се представи оценка колко лица и искания ще бъдат засегнати и какъв резултат се цели. Предлагаме условието да отпадне. Ако бъде запазено, следва да се определи начинът на доказването му и да се посочи изрично, че се прилага за енергия, потребена след влизането му в сила, без да засяга искания за предходни периоди. 5. Предлагане на енергия и природен газ Новият чл. 99в забранява предлагането на акцизни стоки чрез обяви и съобщения, включително чрез приложения. Ако електрическата енергия и природният газ не бъдат изключени изрично, формулировката може да обхване и обичайни оферти за доставка и сделки на организираните пазари.		

				Предлагаме изрично изключение за електрическата енергия, природния газ и сделките на организираните пазари. 6. Електронно деклариране и срок за електронен акцизен данъчен документ С § 33 се предвижда акцизната декларация да се подава само електронно, включително от лица, за които досега е допустимо подаване на хартиен носител. За тях предлагаме преходен срок, който позволява осигуряване на електронен подпис, достъп до системата и упълномощаване на представители. При електрическа енергия и природен газ количествата може да се установяват въз основа на окончателни месечни данни от търговското измерване. Ако те не са налични в десетдневния срок по чл. 84, ал. 8, срокът за издаване на електронния акцизен данъчен документ следва да бъде съобразен с момента на получаването им и със срока за подаване на акцизната декларация. 7. Оценка на въздействието Разширяването на регистрацията и отчетността по чл. 57а представлява ново задължение за част от засегнатите лица. Необходима е оценка на броя им въз основа на наличните данни на Агенция „Митници“ и КЕВР, както и на разходите за регистрация, системи за отчетност и текущо изпълнение. Следва да бъдат оценени отделно и последиците от предложените промени в чл. 24ж и чл. 57а, ал. 8. VII. Превалутиране на сумите в евро Законопроектът изписва в евро редица суми в ЗАДС. При част от тях числовите стойности са преизчислени по фиксирания курс 1 евро = 1,95583 лв. При други проектът заменя означението „лв.“ с „евро“, като запазва числото. Това води до увеличение на приложимия размер и следва да бъде разглеждано като отделна промяна, а не като техническо превалутиране.		

				Санкции. При замяна на „500 лв.“ с „500 евро“ размерът нараства спрямо стойността от 255,65 евро, получена при превалутиране. По същия начин „3000 лв.“ съответстват на 1533,88 евро, а не на 3000 евро. Предлагаме размерите на глобите и имуществените санкции да се прегледат поотделно. Ако се цели увеличение, то трябва да бъде изрично посочено и обосновано в мотивите и оценката на въздействието. Минимален размер по чл. 39б, ал. 1, т. 2. Посочените в действащия текст 7,50 лв. за 20 къса съответстват на 3,83 евро при превалутиране. Ако проектът ги записва като 7,50 евро, това е увеличение на размера, за което е необходима самостоятелна обосновка. Праг за тежко нарушение. Прагът от 15 000 лв. по чл. 4, т. 18 съответства на 7669,38 евро. Предложеният праг от 7700 евро е близък до тази стойност, но ако числата на санкциите едновременно се запазят при замяната на „лв.“ с „евро“, значително повече нарушения ще преминат прага. Затова той трябва да бъде преценен заедно с окончателните размери на санкциите. Пропусната сума. Прагът от 400 лв. по чл. 21, ал. 7 съответства на 204,52 евро и следва да бъде включен при последователното изписване на сумите в евро. Предлагаме всички посочени суми да бъдат проверени спрямо правилата за превалутиране. Всяко отклонение, което цели изменение на размера, следва да бъде представено и мотивирано изрично.	**Приема се**	
43	**Получено на Портала за обществени консултации на 02.10.2026 г. 15:53**	**Български хелзински комитет**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Настоящото становище на Българския хелзинкски комитет представяме във връзка с предложения § 37 от Законопроекта за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС), с който се създава нов чл. 99в. Разпоредбата има за декларирана цел противодействието на незаконното предлагане и търговия с акцизни стоки в интернет и дигиталното пространство. Макар защитата на фискалните интереси	**Приема се**	Разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				на държавата и предотвратяването на престъпления да са легитимни цели, избраният от законодателя подход съдържа тежки системни дефекти, които противоречат на Конституцията на Република България (КРБ), Европейската конвенция за правата на човека (ЕКПЧ) и правото на Европейския съюз (ЕС). С предложения чл. 99в от ЗАДС се въвежда генерална забрана за предлагане за продажба чрез обяви или съобщения – включително в печатни издания, интернет страници, социални мрежи и мобилни приложения – на акцизни стоки, отпадъци от тютюн, както и на „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“. За прилагане на тази забрана са предвидени драстични мерки, включително задължения за хостинг доставчиците и платформите за премахване на съдържание в прекомерно кратък 24-часов срок, както и правомощия на органите на Агенция „Митници“ и съда да разпореждат временно блокиране на достъпа до цели интернет страници, домейни, профили или платформи от страна на доставчиците на електронни съобщителни мрежи. Основният проблем на предложената правна рамка се състои в използването на изключително обтекаеми и оставящи широко поле на тълкуване понятия, налагането на забранено от правото на ЕС общо задължение за мониторинг и филтриране над посредниците в интернет, както и възможността за сляпо блокиране на цели онлайн ресурси. Това води до неизбежни „странични щети“ (*collateral blocking*) върху законното съдържание, правата на трети неучастващи лица и законната търговска дейност, което прави разпоредбата непропорционална и противоконституционна.		

				I. СЪВМЕСТИМОСТ С КОНСТИТУЦИЯТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ И ЕВРОПЕЙСКАТА КОНВЕНЦИЯ ЗА ПРАВАТА НА ЧОВЕКА Предложеният чл. 99в от ЗАДС влиза в пряк сблъсък с фундаментални конституционни принципи и основни права. На първо място, формулировката „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“ нарушава принципа на правовата държава и правната сигурност (чл. 4, ал. 1 от КРБ). Нормативният акт трябва да бъде ясен, предвидим и прецизен, за да знаят гражданите и бизнесът как да съобразят поведението си. Понятието „признаци“ създава предпоставки за административен произвол и субективно тълкуване от страна на контролните органи. На следващо място, мярката засяга пряко свободата на изразяване на мнение и правото на получаване и разпространяване на информация (чл. 39 и чл. 41 от КРБ), свободата на стопанската инициатива (чл. 19 от КРБ) и правото на защита (чл. 56 от КРБ). Практиката на Европейския съд по правата на човека (ЕСПЧ) по чл. 10 (свобода на изразяване и достъп до информация) от ЕКПЧ е категорична, че блокирането на достъп до интернет съдържание представлява изключително тежка и крайна мярка, аналогична на спирането или забраната на вестник или на радио- или телевизионен канал. В редица свои ключови решения ЕСПЧ подчертава следните задължителни стандарти: • В делото *Vladimir Kharitonov v. Russia* (жалба № 10795/14) Съдът приема, че блокирането на цял IP адрес или уебсайт, водещо до сляпо спиране на достъпа до законно интернет съдържание (*collateral blocking*), представлява несъразмерна, прекомерна мярка, която нарушава чл. 10 от Конвенцията. ЕСПЧ установява нарушение и по чл. 13, тъй като липсата на предварителна оценка на въздействието, липсата на		

				уведомяване на засегнатите собственици и отказът на националните съдилища да извършат реален тест за съразмерност лишават засегнатите лица от ефективна защита. • В делото *Taganrog LRO and Others v. Russia* (жалба № 32401/10) ЕСПЧ потвърждава, че обявяването и блокирането на цели портали и международни уебсайтове заради отделни материали пренебрегва разликата между законно и незаконно съдържание. Националното законодателство, което не предоставя възможност на собствениците да отстранят конкретното нарушение преди налагането на пълно блокиране, нарушава чл. 10 от Конвенцията. • В делото *Akdeniz et autres c. Turquie* (жалби № № 41139/15 и 41146/15) Съдът изрично акцентира върху вредата от общите предварителни забрани за разпространение на съдържание в интернет и социалните мрежи, които нямат ясно дефинирана и предвидима законова основа и възпрепятстват обществения дебат. • В делото *Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie* (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд.		

				Предложеният чл. 99в от ЗАДС повтаря дефектите, констатирани от ЕСПЧ в посочената практика. Той позволява сляпо блокиране на цели сайтове и профили в социалните мрежи, без да изисква задължителен индивидуализиран тест за съразмерност и без да осигурява бърза и ефективна процедура за отмяна на блокирането след премахване на конкретното съдържание. **II.** НЕСЪВМЕСТИМОСТ С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ Разпоредбата на § 37 от законопроекта противоречи на актовете от първичното и производното право на ЕС, както и на практиката на Съда на Европейския съюз (СЕС). На първо място, спрямо първичното право на ЕС, предложените норми засягат свободата на предоставяне на услуги (чл. 56 от ДФЕС) и свободното движение на стоки (чл. 34 от ДФЕС). Мнозинството от доставчиците на онлайн платформи, социални мрежи и хостинг услуги са установени в други държави членки. Блокирането на цели сайтове поради предлагане на отделни стоки или услуги в тях, които не съответстват на българската регулаторна рамка, може да ограничи достъпа на търговци от други държави членки до българския пазар. СЕС последователно третира подобно блокиране като потенциално попадащо в приложното поле на чл. 34 от ДФЕС, при което блокирането трябва да удовлетворява принципа на съразмерност. По същите причини подобно блокиране представлява и ограничение на свободното предоставяне на услуги за информационното общество по смисъла на чл. 56 от ДФЕС. Освен това, съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 във връзка с Директива 2000/31/ЕО, подобни национални технически регулации подлежат на задължителна предварителна нотификация пред Европейската		

				комисия. Неизпълнението на това задължение прави националните норми неприложими спрямо частноправни субекти (виж решенията на СЕС по делата *CIA Security*, C-194/94; *Unilever*, C-443/98; *Airbnb Ireland*, C-390/18). На второ място, предложеният чл. 99в от ЗАДС влиза в колизия със Законодателния акт за цифровите услуги (ЗАЦУ, Регламент (ЕС) 2022/2065), който е пряко приложим акт с пълна хармонизация в целия ЕС. Изискването към платформите да откриват и премахват „продукти с признаци на акцизни стоки“ ги задължава да извършват активен, предварителен общ мониторинг и филтриране на потребителското съдържание. Това е изрично забранено от чл. 8 от ЗАЦУ и противоречи на трайната практика на СЕС (*Scarlet Extended*, C-70/10 и *Netlog*, C-360/10). Същевременно, въвеждането на твърд 24-часов срок за премахване под заплаха от пълно блокиране на платформата заобикаля предвидените в DSA процедури за проверка, изпращане на мотивирано потвърждение и възможност за възражение от страна на засегнатите потребители (чл. 16 от ЗАЦУ). Тази позиция се потвърждава и от съдебната практика на СЕС. В делото *UPC Telekabel Wien* (C-314/12) СЕС приема, че блокирането на интернет достъп е съвместимо с правото на ЕС единствено, ако е строго ограничено до конкретното незаконно съдържание и не лишава потребителите от възможността законно да осъществяват достъп до информация. В делото *Glawischnig-Piesczek* (C-18/18) Съдът потвърждава, че разпорежданията за премахване могат да се отнасят само за конкретни URL адреси, без да се налага общ мониторинг. В делото *Google Ireland* (C-376/22) СЕС повтори, че държавите членки нямат право едностранно да налагат общи административни		

				задължения на чуждестранни доставчици на цифрови услуги в разрез с хармонизираната рамка на ЕС. На трето място и във връзка с приложимостта на горепосочените източници на правото на ЕС, предложените разпоредби потенциално нарушават и Хартата на основните права на ЕС (ХОПЕС). Съгласно чл. 52, пар. 1 от ХОПЕС, всяко ограничение на правата може да бъде пропорционално и да запазва тяхното основно съдържание. Мерките по предложения чл. 99в от ЗАДС засягат непропорционално: 1. свободата на изразяване на мнение и свободата на информация (чл. 11 от ХОПЕС) чрез блокиране на легитимно съдържание на трети лица; 2. свободата на стопанската инициатива (чл. 16 от ХОПЕС) чрез възлагане на прекомерни технически и административни тежести върху интернет посредниците; 3. правото на ефективни правни средства за защита и на справедлив съдебен процес (чл. 47 от ХОПЕС) поради кратките срокове за реакция и липсата на гаранции за предварително изслушване. III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ПРЕПОРЪКИ Предложеният § 37 от Законопроекта за изменение и допълнение на ЗАДС, създаващ чл. 99в в закона, съдържа сериозни дефекти от гледна точка на конституционната и съюзната правна рамка. Той въвежда правно несигурни понятия, налага незаконно общо задължение за наблюдение върху интернет посредниците и предвижда непропорционални мерки за блокиране, които могат да доведат до масови странични щети за свободата на изразяване и законната търговия. Поради изложените съображения, § 37 следва да бъде изцяло отхвърлен и да не бъде приеман като част от законопроекта. В случай че законодателят реши да запази специфичен механизъм за противодействие на		

				онлайн търговията с незаконни акцизни стоки, той трябва да бъде изцяло преработен в съответствие със следните задължителни принципи: • Понятията да бъдат прецизирани строго до доказано незаконни акцизни стоки, като се премахне формулировката „признаци на акцизни стоки“; • Мерките за премахване и блокиране да бъдат привеждани в изпълнение съгласно чл. 9 от ЗАЦУ на ЕС единствено спрямо конкретни URL адреси, съдържащи незаконните обяви, а не спрямо цели домейни, платформи или профили; • Изрично да се гарантира спазването на чл. 8 от ЗАЦУ на ЕС чрез изключване на каквото и да е общо задължение за мониторинг и филтриране от страна на платформите или на разпоредби, които биха могли да се тълкуват в този смисъл; • Да се предвидят реалистични срокове за реакция, съобразени с правото на възражение на потребителите, както и бърза административна или съдебна процедура за незабавно автоматично отблокиране при премахване на съдържанието; • Законопроектът да бъде подложен на процедура по нотификация пред Европейската комисия съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 преди неговото приемане.		
44	**Получено писмо в МФ с вх. № 63-00-118/08.10.2026 г.**	**Сдружението за електронни комуникации**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Бихме искали да насочим вашето внимание към предложените промени в Закона за акцизите и данъчните складове (https://\v\v\v.strategv.bg/bg/public-consultations/12731) и по-точно към предложения параграф 37 от проекта. Техническите невъзможности за изпълнение на предвидените законови задължения.	**Приема се**	Разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

45	**Получено писмо от НС в МФ с вх. № 01-00-317/01.10.2026 г.**	**Пламен Дочев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Аз съм емигрант и повода за този E-mail е закона за притежание на ракия от друг човек! Излиза, че когато се прибера в България и посетя моите приятели и съученици от с. Гр Игнатиево и с. Бачково и те ми подарят 1 или 2 литра от тяхната ракия ,аз ще подлежа на глоба от 1000 евро! Категорично не съм съгласен с това безумие! РАКИЯТА Е ТРАДИЦИЯ	**Приема се**	Предложена е редакция на разпоредбата на чл. 100. Следва да се има предвид, че домашната ракия е предназначена за лична консумация на физическите лица, а не за предлагане на места, свързани със стопанска дейност. Дерогацията, която България прилага е свързана с прилагане на намалена акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено за тяхно лично и семейно потребление до 30 литра годишно на семейство. В законопроекта се предвижда санкциите при нарушение на забраната да се налагат само на юридически лица и еднолични търговци.
46	**Получено писмо в МФ с вх. № 94-00-525/12.10.2026 г.**	**Берк Екин**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Чужд гражданин с разрешение за пребиваване в Република България. Обръщам се към Вас като индивидуален потребител с личен опит при закупуване на автомобил от чужбина на свое име. Предлаганата промяна засяга непосредствено възможността ми да планирам бъдещи покупки на автомобил за лично ползване. С уважение към отговорността на Министерството за устойчивостта на публичните финанси изразявам категоричното си несъгласие с предложената мярка. Считам, че нейният размер и начин на определяне създават сериозни въпроси относно пропорционалността на тежестта, защитата на потребителските интереси, условията на конкуренция и действителния нетен бюджетен ефект. Моля да бъдат разгледани следните съображения: 1. Непропорционална тежест спрямо действителната стойност на употребявания автомобил	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. Предложена е редакция и относно начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. По отношение на чл. 110 от ДФЕС, следва да се има предвид, че решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано във връзка с предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде

				При употребяван автомобил предложената фиксирана част от 5 000 евро не отчита покупната цена и степента на обезценяване. За илюстрация, при два употребявани автомобила с мощност точно 250 kW и условни покупни цени съответно 8 000 и 40 000 евро, акцизът от 5 000 евро би представлявал 62,5% от цената на първия и 12,5% от цената на втория. Това са примерни изчисления, които показват петкратна разлика в относителната тежест при еднаква мощност. Така придобиването на по-достъпен употребяван автомобил се натоварва относително много по-силно. За потребител с предварително определен бюджет подобно увеличение може да направи покупката практически невъзможна, независимо че самият автомобил е финансово достъпен преди облагането. 2. Мощността не установява сама по себе си луксозно потребление или висока платежоспособност Техническата мощност не е равнозначна на текуща пазарна стойност, доход или имуществено състояние на купувача. По-стар автомобил с висока мощност може да има значително по-ниска стойност от нов автомобил под предложения праг. Покупката на конкретен употребяван модел може да произтича от технически интерес, лични предпочитания или дългогодишно спестяване. Тези обстоятелства не обосновават автоматично извод за висока платежоспособност. Особено съществен е резкият преход при прага: употребяван автомобил с 249 kW остава извън този акциз, докато при 250 kW възниква задължение от 5 000 евро. Разлика от един киловат води до значителна разлика в данъчната тежест. Считам, че такъв ефект изисква конкретна и убедителна обосновка за неговата необходимост и съразмерност.		разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не може да се подкрепи изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат

				3. Кумулативен финансов ефект и затруднение за личния бюджет Реалният разход за придобиване на автомобил включва, според конкретния случай, транспорт, приложими данъци и такси, регистрация, застраховане и първоначално техническо обслужване. Новото задължение следва да се оценява заедно с тези разходи. При облагаем внос от трета държава, когато акцизът се включва в данъчната основа за ДДС, финансовото увеличение може да надхвърли номиналния размер на акциза. Например акциз от 5 000 евро при приложима ставка на ДДС от 20% би увеличил ДДС с още 1 000 евро — общо 6 000 евро допълнителна тежест вследствие на акциза и неговото отражение върху ДДС. Този пример се отнася до съответния режим на облагаем внос, а не до всяка покупка от чужбина. За крайния потребител, придобиващ автомобила за лично ползване, това представлява непосредствено натоварване на личните средства. То може да наложи допълнително финансиране, отлагане на покупката или отказ от нея. 4. Необходимост от изрична оценка на съвместимостта с член 110 ДФЕС При придобиванията от други държави — членки на Европейския съюз, следва внимателно да се разгледа различното третиране на нововъвежданите в България употребявани автомобили и съпоставимите автомобили, които вече са регистрирани и се продават на българския пазар. Член 110 от Договора за функционирането на Европейския съюз забранява вътрешно облагане на продукти от други държави членки, което надвишава облагането на сходни местни продукти. В решението от 7 април 2011 г. по дело C-402/09, Tatu, Съдът на Европейския съюз разглежда данък при първа		всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW.

				регистрация и приема, че неговото устройство не трябва да обезкуражава придобиването на употребявани автомобили от други държави членки в полза на съпоставими автомобили на вътрешния пазар. Облагането на придобит от друга държава членка употребяван автомобил, при липса на съпоставима тежест върху аналогичен вече регистриран в България автомобил, поражда съществен въпрос за данъчната неутралност. Поради това моля да бъде представена конкретна правна оценка на предложения режим в светлината на тази съдебна практика. 5. Риск от ограничаване на конкуренцията и неблагоприятен нетен икономически ефект Покупките от чужбина дават на потребителите достъп до по-широк избор, различно техническо състояние и конкурентни цени. Значителното им оскъпяване може да ограничи този избор и конкурентния натиск върху вътрешния пазар. Съществува риск част от потребителите да отложат или изцяло да отменят покупки. Намаляването на сделките би могло да засегне и свързаните дейности на български транспортни предприятия, посредници, сервизи и доставчици на части. Възможно е част от свързаната стопанска активност да се пренасочи към други държави. Поради това очакваните приходи не следва да се оценяват единствено чрез прилагане на новата ставка към досегашния брой сделки. Необходимо е да се отчетат промените в поведението на купувачите, заместването или отказът от покупки, административните разходи и отражението върху приходите от свързаните дейности. Това са рискове, които изискват количествена оценка, преди мярката да бъде приета.		

				6. Предвидимост, пропорционалност и защита на вече поети финансови ангажименти При международна покупка договорът, плащането, транспортът и регистрацията могат да бъдат разделени от значителен период. Потребителят невинаги контролира сроковете за доставка и административното приключване. Въвеждането на съществено ново задължение между тези етапи може да промени из основи предварително изчислената стойност на покупката и да засегне лица, които вече са платили цена или депозит. Член 26, ал. 1 от Закона за нормативните актове изисква при изработването на нормативни проекти да се зачитат, наред с останалите, принципите на необходимост, обоснованост, предвидимост, пропорционалност и стабилност. Считам, че тези принципи изискват ясно обяснение защо именно предложените праг и размер са необходими и как са оценени последиците за индивидуалните потребители. Моля оценката на въздействието да разгледа изрично разпределението на тежестта според стойността и възрастта на автомобилите, броя на засегнатите физически лица, общото оскъпяване и различни сценарии за промяна на търсенето. С оглед на изложеното с уважение моля: 1. Предложението за въвеждане на акциз върху посочените леки автомобили да бъде оттеглено и съответните разпоредби да отпаднат от окончателния проект. 2. Изложените правни, финансови и икономически съображения да бъдат разгледани по същество, включително чрез конкретна оценка на съвместимостта с член 110 ДФЕС и на нетния ефект върху потребителите, конкуренцията и публичните приходи.		

				3. Настоящото становище да бъде регистрирано и отразено в справката за постъпилите предложения по обществената консултация, като при неприемане на предложението бъдат изложени мотиви съгласно чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове.		
47	**Получено на Портала за обществени консултации на 12.10.2026 01:11**	**Даниел Топалов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Правя следните бележки и предложения: 1. Акцизът по чл. 40а, ал. 1 облага употребяваните автомобили, въведени от друга държава членка, докато сходните, вече регистрирани в България автомобили не носят акциз — колизия с чл. 110 ДФЕС, установена от Съда на ЕС по дело срещу България Разпоредба: § 15 (нов чл. 40а, ал. 1 — ставка за употребявани автомобили) във връзка с § 5, т. 2 (чл. 20, ал. 2, т. 24 — данъчно събитие при въвеждане от друга държава членка). Чл. 40а, ал. 1 определя за употребяваните автомобили от 250 kW нагоре „специфичен акциз в размер на 5 000 евро + 8 евро за 1 kW за разликата над 250 kW“, независимо от възрастта им. Данъчното събитие по чл. 20, ал. 2, т. 24 е „въвеждането на територията на страната на леки автомобили от територията на друга държава членка“. Автомобил със същата мощност, възраст и овехтяване, регистриран в България до 31 декември 2026 г., се препродава без акциз. Пример: 10-годишен автомобил с 300 kW, купен в Германия, дължи 5 000 + 50 × 8 = 5 400 евро; същият автомобил, купен в България, дължи 0 евро. Основание: Съдът на ЕС по дело C-2/09 *Калинчев* (решение от 3 юни 2010 г., ECLI:EU:C:2010:312, по преюдициално запитване на ВАС) прие, че внесените в България употребявани превозни средства „следва да се считат за стоки, подобни на вече регистрираните на територията на тази държава употребявани превозни средства“, и че чл. 110, първа алинея ДФЕС „не допуска диференциран режим на	**Приема се частично**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. Предложена е редакция на дефиницията за „лек автомобил“, като текстът е прецизиран и съобразен с разпоредбата на § 6, т. 12, б. „а“ от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата (ЗДвП), където се съдържа дефиниция за лек автомобил – за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8. Предложена е редакция и в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. Предвид съществото намаляване на размера на дължимия акциз не се предвижда въвеждането на преходен период за засегнатите лица. Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от

				акциза“, който ги обременява по различен начин. По дело C-402/09 *Tatu* (ECLI:EU:C:2011:219) Съдът прие, че чл. 110 ДФЕС не допуска данък при първа регистрация, който „възпира пускането в движение … на употребявани превозни средства, закупени в други държави членки, без обаче да възпира покупката на употребявани превозни средства на същата възраст и със същото овехтяване на националния пазар“. Последицата от *Калинчев* беше Законът за възстановяване на надвнесен акциз за употребявани автомобили (ДВ, бр. 98 от 2010 г.), по който акцизът за 2007–2009 г. се върна със законна лихва. Присъединявам се към предложенията на Димитър Канев (24.09.2026 г., 20:11 ч., Предложение 4), Цветелин Николов (25.09.2026 г., 12:17 ч.), Кирил Кирилов (27.09.2026 г., 23:41 ч.) и Веселин Манолов (29.09.2026 г., 14:40 ч.) и ги доразвивам с готови редакции, които оставят облагането на новите автомобили незасегнато. Уточнявам, че довод „ставката е еднаква за всички въведени автомобили“ не отговаря на констатацията: сравнението по чл. 110 ДФЕС е с вече регистрираните в страната сходни автомобили, а не между въведените. Предложение № 1. В § 15, в чл. 40а се създава ал. 3: „(3) Акциз по ал. 1 не се дължи за употребявани автомобили, чиято първа регистрация в държава членка е извършена преди 1 януари 2027 г. “ Предложение № 2. В § 15, в чл. 40а се създава ал. 4: „(4) Извън случаите по ал. 3 акцизът за употребяван автомобил не може да надвишава акциза по ал. 2 за автомобил със същата мощност на двигателя, намален с 10 на сто за всяка навършена година от датата на първата му регистрация в държава членка.“		Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не може да се приеме, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW.

				2. Подчиняването на автомобилите на уведомителния режим по чл. 76л създава формалност, свързана с преминаването на границата, забранена от чл. 1, § 3 от Директива (ЕС) 2020/262 Разпоредба: § 27, т. 2 (нова ал. 11 на чл. 76л — уведомление при въвеждане на автомобили). Новата ал. 11 гласи: „В случаите на въвеждане на акцизни стоки по чл. 2, т. 4, лицето подава уведомление по ал. 1, като при движение на стоките същите се придружават само с уведомлението.“ По действащия чл. 76л, ал. 1, т. 1 уведомлението се подава „преди изпращането на акцизните стоки от другата държава членка“, а по ал. 2, т. 3 съдържа „описание на маршрута от държавата членка на изпращане до Република България“ - т.е. то е обвързано със самото пресичане на границата. Освен това по чл. 76л, ал. 5 получател може да бъде само търговец, докато чл. 76г, ал. 1 задължава „всяко лице“, включително физическите лица. Основание: автомобилите не са акцизни стоки по чл. 1, § 1 от Директива (ЕС) 2020/262; чл. 1, § 3 от нея допуска данъци върху тях, но „[п]ри търговия между държавите членки обаче налагането на такива данъци не може да води до формалности, свързани с преминаването на граници“. Съдът на ЕС повтори същото ограничение в т. 1 от диспозитива по дело C-2/09 *Калинчев* именно за акциза върху автомобили в България. Самият проект урежда деклариране и плащане преди регистрацията в чл. 76г — то е свързано с регистрацията, не с границата, и е достатъчно. Присъединявам се към довода на Димитър Канев (24.09.2026 г., т. I.3). Предложение № 3. В § 27, т. 2 текстът на новата ал. 11 на чл. 76л се заменя със следния текст: „(11) Този член не се прилага при въвеждане на акцизни стоки по чл. 2, т. 4.“		Изискването за уведомителен режим по чл. 76л от законопроекта се оттегля.

				3. Преходният § 65 облага въвеждане на автомобили, извършено преди влизането на закона в сила Разпоредба: § 65 (преходен режим за „заварените случаи на въведени на територията на страната автомобили“). Данъчното събитие е „въвеждането на територията на страната“ (§ 5, т. 2 — чл. 20, ал. 2, т. 24). § 65 обаче обхваща автомобили, „въведени на територията на страната … към датата на влизане в сила на този закон“, т.е. събития, настъпили преди 1 януари 2027 г., когато акциз за тях не е съществувал. Мотивите не съдържат причина за това обратно действие. Основание: чл. 14, ал. 1 ЗНА — „Обратна сила на нормативен акт може да се даде само по изключение, и то с изрична разпоредба“; чл. 28, ал. 2, т. 1 ЗНА. Присъединявам се към предложенията на Димитър Канев (24.09.2026 г., Предложение 2), „ЕлектроДрайв“ ЕООД (28.09.2026 г., раздел VI) и Едуард Нейчев (27.09.2026 г.) и ги доразвивам с редакция, която запазва целта на вносителя за автомобилите, въведени след 1 януари 2027 г. Ако последицата е целена, моля мотивът по тази точка да посочи причината по чл. 28, ал. 2, т. 1 ЗНА — в този случай предложението се счита за оттеглено. Предложение № 4. В § 65 се създава изречение второ: „Акциз не се дължи, когато въвеждането на автомобила на територията на страната е извършено преди 1 януари 2027 г. и е удостоверено с транспортен документ, фактура или митническа декларация с дата преди тази дата.“ 4. Сроковете за деклариране и плащане в § 65, чл. 76г, ал. 2 и чл. 44, ал. 1, т. 9 се изключват взаимно Разпоредба: § 65 във връзка с § 26 (чл. 76г, ал. 2) и § 16 (чл. 44, ал. 1, т. 9). Чл. 76г, ал. 2 изисква декларацията да се подаде „не по-рано от 14-дни преди първоначалната регистрация“, т.е.		

				в последните 14 дни преди нея. § 65 изисква за заварените случаи декларация „в срок до 14 дни преди регистрацията и в същия срок заплащат дължимия акциз“, т.е. най-късно 14 дни преди нея. Чл. 44, ал. 1, т. 9 определя плащането „не по-късно от 3-дни преди регистрацията“. Трите текста не могат да се спазят едновременно. Присъединявам се към бележката на Димитър Канев (24.09.2026 г., Предложение 5, „Срокове“). Основание: чл. 9, ал. 1 ЗНА — разпоредбите се формулират „кратко, точно и ясно“. Предложение № 5. В § 65 думите „в срок до 14 дни преди регистрацията и в същия срок заплащат дължимия акциз“ се заменят с „в срока по чл. 76г, ал. 2 и заплащат дължимия акциз в срока по чл. 44, ал. 1, т. 9“. 5. Определението за „леки автомобили“ брои мястото на водача едновременно като изключено и като включено Разпоредба: § 4 (нов чл. 18, изречение първо — обхват на акциза по брой места). Текстът гласи: „в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 5 , включително водача“. „Без мястото на водача“ и „включително водача“ се изключват взаимно, а от бройката (общо 5 или 6 места) зависи дали автомобилът е обект на акциз. Свидетелството за регистрация по Директива 1999/37/ЕО съдържа задължителна позиция S.1 „брой седящи места, включително мястото на водача“, по която обхватът се проверява от документа. Чл. 9, ал. 1 ЗНА. Ако целеният брой включва водача (общо 5 места), моля мотивът да го посочи — тогава предложението се счита за оттеглено, а противоречието се отстранява обратно — със заличаване на думите „без мястото на водача“. Предложение № 6. В § 4, в чл. 18, изречение първо думите „ ,включително водача“ се заличават.		

				6. „Мощността на двигателя“, от която зависи и обектът, и размерът на акциза, не е определена Разпоредба: § 1 (чл. 2, т. 4), § 4 (чл. 18), § 8 (чл. 30а), § 15 (чл. 40а). Проектът използва „мощност на двигателя“ като праг (250 kW) и като основа за компонента „за 1 kW“, без да посочва коя стойност се взема — при автомобили с два и повече двигателя (включително електрически) са възможни различни стойности. Директива 1999/37/ЕО (Приложение I, т. II.5) изисква в свидетелството за регистрация позиция P.2 „чиста максимална мощност (в кВ)“ — хармонизиран във всички държави членки документ, от който митническият орган може да установи стойността, без да изисква друго доказване. Присъединявам се към бележката на Димитър Канев (24.09.2026 г., мотиви към Предложение 1) за неопределеността на понятието. Основание: чл. 9, ал. 1 ЗНА; чл. 60, ал. 1 от Конституцията — данъците са „установени със закон“, поради което стойността, която определя дали и колко акциз се дължи, не може да се остави на тълкуване от правилника или от митническия орган. Предложение № 7. В § 4, в чл. 18 се създава изречение трето: „Мощността на двигателя е чистата максимална мощност в киловати, вписана в позиция P.2 на свидетелството за регистрация на превозното средство, издадено в държава членка, а когато автомобилът не е регистриран — в сертификата за съответствие или в документа за одобряване на типа.“ 7. Данъчната основа в чл. 30а е определена кръгово — като „специфичен акциз“ Разпоредба: § 8 (нов чл. 30а — данъчна основа за леките автомобили). Текстът гласи: „Данъчната основа за леките автомобили е специфичен акциз и брой киловати за разликата над		

				250 kW (включително)“. Акцизът не може да бъде основа за самия себе си; ставката по чл. 40а се прилага върху брой (автомобил) и брой киловати. Присъединявам се към бележката на Димитър Канев (24.09.2026 г., Предложение 5). Основание: чл. 9, ал. 1 ЗНА. Предложение № 8. В § 8 текстът на чл. 30а се заменя със следния текст: „Чл. 30а. Данъчната основа за леките автомобили е броят на автомобилите, а за частта от акциза, определена за 1 kW — броят на киловатите мощност на двигателя над 250 kW.“ 8. Електронното подаване на декларацията по чл. 76г, ал. 3 не посочва Системата за сигурно електронно връчване Разпоредба: § 26 (чл. 76г, ал. 3 — канал за подаване на декларацията за автомобил). „Декларацията по ал. 1 може да се подава и по електронен път при условията и по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс.“ Декларацията се подава от „всяко лице“, включително физически лица, за които ССЕВ е най-достъпният електронен канал; ДОПК не споменава ССЕВ (проверено в текста му). Съгласно чл. 20, т. 1, б. „а“ от Закона за електронното управление (ред. ДВ, бр. 55 от 2026 г.) подаването на електронни документи от гражданите се извършва и чрез персонален профил в информационната система за сигурно електронно връчване. Изброяването в ал. 3 се прилага буквално от служителите и пропускането на канала по чл. 20, т. 1, б. „а“ ЗЕУ ще бъде прочетено като изключването му. Предложение № 9. В § 26, в чл. 76г, ал. 3 след думите „по електронен път“ се добавя „„ включително чрез Системата за сигурно електронно връчване,“.	**Не се приема**	Данъчната декларация е официално волеизявление по чл. 105 и сл. от ДОПК на принципа за самоначисляване на дължимия данък, като лицата носят наказателна отговорност за подадените от лицата данни към органа по приходите. Системата за сигурно електронно връчване (поддържана от Министерство на електронното управление) е неприложима в конкретния случай, тъй като е електронен еквивалент на препоръчана поща с обратна разписка. Системата се използва за пренос на документи и връчване на данъчни съобщения между гражданите и администрацията.

				9. Документът за платен акциз е условие за регистрацията, но няма срок за издаване и се доказва от собственика, а не служебно Разпоредба: § 26 (чл. 76г, ал. 4) във връзка с § 66 (нова т. 8 на чл. 143, ал. 5 ЗДвП — забрана за регистрация при неплатен акциз). Директорът на териториалната дирекция „издава документ, удостоверяващ, че размерът на акциза е заплатен“, без срок, а декларацията се подава най-рано 14 дни преди регистрацията (чл. 76г, ал. 2). Агенция „Митници“ е първичен администратор на данните за платения акциз, а МВР отказва регистрацията при неплатен акциз. Съгласно чл. 2, ал. 1 ЗЕУ административните органи „не могат да изискват от гражданите и организациите представянето или доказването на вече събрани или създадени данни, а са длъжни да ги съберат служебно от първичния администратор на данните“. Предложение № 10. В § 26, в чл. 76г, ал. 4, изречение първо след думите „издава документ, удостоверяващ, че размерът на акциза е заплатен“ се добавя „в срок до 3 работни дни от постъпването на плащането“. Предложение № 11. В § 26, в чл. 76г, ал. 4 се създава изречение трето: „Данните от документа се предоставят служебно по електронен път на Министерството на вътрешните работи за целите на регистрацията на автомобила, като от собственика не се изисква представянето му.“ 10. Чл. 99в, ал. 3 налага на платформите общо задължение за наблюдение, забранено от чл. 8 от Регламент (ЕС) 2022/2065 Разпоредба: § 37 (нов чл. 99в, ал. 3 — премахване на обяви до 3 дни от публикуването).	**Приема се**	Разпоредбата на § 37 относно чл. 99в е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				Ал. 3 изисква информацията да „се премахва до 3 дни от публикуването/обновяването ѝ“ от лицата, предоставили услугата, „които са длъжни да контролират публикуването на подобни обяви/съобщения“ — без предходно уведомление. Срокът тече от публикуването, а не от узнаването, затова е изпълним само при постоянно наблюдение на цялото съдържание. Чл. 8 от Регламент (ЕС) 2022/2065 гласи: „На доставчиците на посреднически услуги не се налага общо задължение за наблюдение на информацията, която те пренасят или съхраняват, нито за активно търсене на факти или обстоятелства, указващи на незаконна дейност.“ Регламентът е пряко приложим и националният текст му противоречи. Присъединявам се към становището на Българския хелзинкски комитет (02.10.2026 г., 15:53–15:55 ч.) и го доразвивам с готови редакции. Предложение № 12. В § 37, в чл. 99в, ал. 3, т. 1 думите „които са длъжни да контролират публикуването на подобни обяви/съобщения, включително чрез заличаване на потребителски профили или забрана/ограничаване на достъпа на използвани за целта телефонни номера, ай пи адрес и адрес на електронна поща“ се заличават. Предложение № 13. В § 37, в чл. 99в, ал. 3, основният текст, думите „до 3 дни от публикуването/обновяването ѝ“ се заменят с „до 3 дни от узнаването за нея, включително чрез уведомление по ал. 4“. 11. Уведомлението на митническите органи не отговаря на минималното съдържание по чл. 9 от Регламент (ЕС) 2022/2065 Разпоредба: § 37 (чл. 99в, ал. 4 и 5 — уведомяване на платформите). Уведомлението по ал. 4 задължава доставчика да премахне съдържание в срок до 24 часа, т.е. е заповед по		

				смисъла на чл. 9, § 1 от Регламента. Чл. 9, § 2, б. „а“ изисква заповедта да включва правното основание, изложение на причините, „ясна информация, позволяваща на доставчика на посреднически услуги да идентифицира и намира съответното незаконно съдържание, като например един или повече точни URL“ и информация за механизмите за правна защита; по б. „в“ заповедта „се изпраща на електронното звено за контакт, определено от този доставчик в съответствие с член 11“. Ал. 5 предвижда изпращане на „обявените … електронни пощи за контакт“ и не урежда съдържанието. Предложение № 14. В § 37, в чл. 99в, ал. 5 се създава изречение второ: „Уведомлението съдържа елементите по чл. 9, параграф 2, буква „а“ от Регламент (ЕС) 2022/2065, включително точния URL адрес на всяка обява или съобщение, и се изпраща на звеното за контакт по чл. 11 от същия регламент, когато доставчикът има такова.“ 12. Блокирането обхваща цели интернет страници, а не незаконните обяви Разпоредба: § 37 (чл. 99в, ал. 6, т. 1 — решение за блокиране). Решението за блокиране обхваща „интернет страниците, на които са били публикувани обявите/съобщенията“ — при платформа за обяви това е целият сайт с хиляди законни обяви на граждани. Чл. 9, § 1 от Регламент (ЕС) 2022/2065 урежда заповеди за действия „срещу един или повече конкретни елементи на незаконно съдържание“, а чл. 9, § 2, б. „а“, подт. iv) изисква те да се идентифицират „като например един или повече точни URL“. Редакцията запазва блокирането на целия сайт, когато той служи само или предимно за незаконната търговия. Предложение № 15. В § 37, в чл. 99в, ал. 6, т. 1 думите „интернет страниците, на които са били публикувани		

				обявите/съобщенията“ се заменят с „интернет адресите (URL) на обявите/съобщенията, а когато интернет страницата е предназначена изключително или преимуществено за предлагане на стоките по ал. 1 — до интернет страницата“. 13. Ал. 20 разпростира общото задължение по ал. 3 върху доставчици от други държави членки в нарушение на чл. 3, § 2 от Директива 2000/31/ЕО и чл. 19, ал. 1 ЗЕТ Разпоредба: § 37 (чл. 99в, ал. 20, т. 1 — прилагане спрямо услуги, предоставяни „от място извън страната“). Ал. 20 прилага ал. 3 и когато „услугата за публикуване на обяви/съобщения се предоставя от място извън страната“. Ал. 3 е обща и абстрактна мярка — задължение за всички доставчици на категорията. Съдът на ЕС по дело C-376/22 *Google Ireland* (решение от 9 ноември 2023 г., ECLI:EU:C:2023:835) прие, че „общи и абстрактни мерки, които се отнасят до общо определена категория услуги на информационното общество и се прилагат без разлика към всички доставчици на тази категория услуги, не попадат в обхвата на понятието „мерки, предприети срещу дадена услуга на информационното общество““ по чл. 3, § 4 от Директива 2000/31/ЕО — т.е. не могат да дерогират чл. 3, § 2. В българското право чл. 19, ал. 1 от Закона за електронната търговия гласи, че „[и]зискванията за започване и осъществяване на дейност по предоставяне на услуги на информационното общество се уреждат от закона на държавата, където се намира мястото на дейност на доставчика на услуги, ако е на територията на държава - членка на Европейския съюз“. Редакцията оставя в сила конкретните уведомления по ал. 4 и съдебния ред по ал. 11 спрямо всички доставчици. Присъединявам се към становището на Българския хелзинкски комитет (02.10.2026 г., т. II).		

				Предложение № 16. В § 37, в чл. 99в, ал. 20 се създава изречение второ: „Алинея 3 не се прилага за доставчици на услуги на информационното общество, чието място на дейност по чл. 19, ал. 2 от Закона за електронната търговия е в друга държава членка.“ 14. „Признаци на акцизни стоки“ не е определимо понятие, а от него зависи административнонаказателна отговорност Разпоредба: § 37 (чл. 99в, ал. 1) и § 53 (чл. 123е, ал. 1). Забраната и санкцията обхващат „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“. Мотивите обясняват целта — обяви с „непълни или умишлено променени наименования, изображения, символи, кодови думи“. Целта се постига, без наказанието да зависи от описанието на продукт, който не е акцизна стока. В развитие на становището на Българския хелзинкски комитет (02.10.2026 г., т. III) предлагам редакция, която запазва целта на вносителя. Основание: чл. 9, ал. 1 ЗНА. Предложение № 17. В § 37, в чл. 99в, ал. 1, както и в § 53, в чл. 123е, ал. 1 думите „както и на продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“, съответно „или продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“, се заменят с „независимо от използваното в обявата или съобщението наименование, изображение или описание“. 15. Чл. 99в е правило за услуги на информационното общество, а проектът не предвижда нотификацията по Директива (ЕС) 2015/1535, макар ЗАДС вече да съдържа такъв образец Разпоредба: § 67 (влизане в сила) във връзка с § 37 и § 53. Чл. 99в, ал. 3–20 е насочен специално към доставчиците на услуги по публикуване на обяви, социални мрежи и приложения — „правило относно услугите“. Чл. 5, § 1 от		

				Директива (ЕС) 2015/1535 задължава държавите членки „незабавно“ да предоставят на Комисията проектите на технически регламенти, а чл. 6, § 1 — да отложат приемането с три месеца. Неспазването води до непротивопоставимост на правилата на частноправни субекти (C-194/94 *CIA Security*, C-443/98 *Unilever*; позоваване и от БХК). ЗАДС вече съдържа образец за точно този случай: чл. 4, т. 56 е в сила „след постановяване на положително решение от Европейската комисия по процедура по нотификация, предприета от Министерството на финансите по реда на Директива 98/34/ЕО“. Предлагам същата техника. Предложение № 18. § 67 се изменя така: „§ 67. Законът влиза в сила от 1 януари 2027 г., с изключение на § 37 и § 53, които влизат в сила от деня, следващ изтичането на срока на изчакване по чл. 6 от Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество, след процедура по нотификация, предприета от Министерството на финансите.“ 16. Чл. 100, ал. 2 забранява държането на домашна ракия от всеки, различен от получателя по акцизния документ и семейството му — извън заявената цел и с логически дефект Разпоредба: § 38 (нов чл. 100, ал. 2). Текстът гласи: „Забранява се държането на произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране алкохолни напитки … от лица, които са различни от получателя по издадения акцизен данъчен документ или от лица, които не са членове на неговото семейство.“ Мотивите обявяват за цел да се „разграничи режима на съхранение на ракия, произведена в СМОД за	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона.

				лични или семейни нужди, от държането на такава ракия в обекти, свързани със стопанска дейност“ — тази цел се постига изцяло с ал. 1. Ал. 2 действа навсякъде, включително в жилищата, и при съюза „или“ обхваща и самия получател (той не е „член на неговото семейство“). На 02.10.2026 г. в парламентарния контрол министърът на финансите заяви, че текстът „ще бъде редактиран“, че експертите „нито са имали идея да забраняват държането на такава ракия от тези, които произвеждат ракия и от техните семейства“ и че гражданите могат да я съхраняват „в своя частен дом, изба или друго помещение, което не е свързано с осъществяване на стопанска дейност“ (БТА, 02.10.2026 г.). Присъединявам се към становищата на народния представител Атидже Алиева-Вели (29.09.2026 г., 11:39 ч.), на Бойко Николов (28.09.2026 г.) и на Инициативен комитет „Непримиримите“ (01.10.2026 г., искане за заличаване на ал. 2). Основание: чл. 9, ал. 1 ЗНА; текстът не постига, а надхвърля целта, обявена в мотивите по чл. 28, ал. 2, т. 2 ЗНА. Предложение № 19. В § 38, в чл. 100 ал. 2 се заличава, а означението „(1)“ пред досегашния текст отпада. 17. Заменянето на „7,50 лв.“ с „7,50 евро“ в чл. 39б почти удвоява минималния акциз за безмитните цигари, без мотивите да го споменават Разпоредба: § 14 (чл. 39б, ал. 1, т. 2 — минимален пропорционален акциз при безмитна търговия). Действащият текст гласи „не по-малко от дължимия пропорционален акциз за цигари – 7,50 лв. за 20 къса“ (Апис, ред. ДВ, бр. 90/2026). § 14 заменя „7,50 лв.“ със „7,50 евро“. По фиксирания курс 7,50 лв. = 7,50 ÷ 1,95583 = 3,83 евро; новата стойност е с 95,58 % по-висока. Всички останали ставки в § 9–13 са превалутирани точно	**Не се приема**	Предложената промяна е свързана с начисляването на дължимия акциз на цигари, които нямат регистрирана цена по реда на Наредбата за условията и реда за регистриране на цените на тютюневите изделия. Приложното поле на тази стойност е определено в чл. 71, ал. 3 от правилника за прилагане на закона, а именно за заплащане на дължим акциз при липси на бандероли, което има санкционен характер. С оглед на това, в конкретния случай промяната няма за цел превалутиране.

				(напр. „830 лв.“ → „424,37 евро“), а мотивите описват промените в ставките като превалутиране „в резултат от въвеждането на еврото“, без увеличение. Съгласно § 5, ал. 1 от ПЗР на Закона за въвеждане на еврото в Република България действащите суми в левове продължават да се прилагат по правилата за превалутиране. Ако увеличението е целено, моля мотивът по тази точка да посочи причината по чл. 28, ал. 2, т. 1 ЗНА — в този случай предложението се счита за оттеглено. Предложение № 20. В § 14 думите „7,50 евро“ се заменят с „3,83 евро“. 18. Прагът за „тежко“ нарушение е превалутиран, а санкциите — не: нарушения, които днес не са „тежки“, ще станат такива и ще лишават от лицензи и регистрации Разпоредба: § 3 (чл. 4, т. 18 — „тежко“ нарушение) във връзка с § 40–62 (замяна на „лв.“ с „евро“ в санкциите). Чл. 4, т. 18 определя като „тежко“ нарушението с наложена имуществена санкция „над 15 000 лв.“; § 3 го превалутира почти точно — 7 700 евро (точно 7 669,38 евро). Същевременно § 40–62 заменят „лв.“ с „евро“ без превалутиране, т.е. увеличават санкциите с 95,58 % (напр. чл. 109, ал. 2 — „от 4000 до 12 000 лв.“ става „от 4000 до 12 000 евро“; горната граница от 6 135 евро става 12 000 евро и надхвърля прага). „Тежко“ нарушение е отрицателна предпоставка за лиценз за складодържател (чл. 47, ал. 1, т. 5) и за регистрациите по чл. 24а, 57, 57а, 57в, 58а, 58в, 76с и 76у. Без синхронизиране прагът се намалява наполовина спрямо новите санкции. Ако последицата е целена, моля мотивът по тази точка да посочи причината по чл. 28, ал. 2, т. 1 ЗНА — в този случай предложението се счита за оттеглено. Предложение № 21. В § 3 думите „7 700 евро“ се заменят с „15 000 евро“. Бележки по мотивите и оценката на въздействието		

				19. Раздел V на мотивите и раздел 1.4 на оценката отричат връзка с правото на ЕС, а проектът е пряко обвързан с него Разпоредба: мотиви, раздел V „Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз“; ОВ, раздел 1.4 по проблем 1 („Предложените промени са национални мерки“). Раздел V гласи: „С проекта на акт не се въвеждат норми на правото на Европейския съюз, поради което не е изготвена справка за съответствие с европейското право.“ Същите мотиви (раздел II) се позовават на чл. 30 от Директива (ЕС) 2020/262 и на решения C-49/17 и C-44/19 по чл. 21, § 3 от Директива 2003/96/ЕО — противоречие между два текста на вносителя. Чл. 28, ал. 2, т. 5 ЗНА изисква мотивите да съдържат „анализ за съответствие с правото на Европейския съюз“, а не само констатация дали се въвеждат норми. Предложение № 22. В мотивите текстът на раздел V се заменя със следния текст: „Проектът е съобразен с чл. 110 ДФЕС и практиката на Съда на ЕС по дела C-2/09 и C-402/09 (§ 15, § 65), чл. 1, параграф 3 и чл. 30 от Директива (ЕС) 2020/262 (§ 25, § 27, § 32), чл. 21, параграф 3 от Директива 2003/96/ЕО (§ 5, т. 1, § 7), чл. 8 и 9 от Регламент (ЕС) 2022/2065 и чл. 3 от Директива 2000/31/ЕО (§ 37). Параграфи 37 и 53 съдържат правила относно услугите на информационното общество и се нотифицират на Европейската комисия по чл. 5 от Директива (ЕС) 2015/1535.“ 20. Раздел 6.5 на оценката не посочва риск, който вече се е материализирал за България при същия вид акциз Разпоредба: ОВ, раздел 6.5 („Не се предвиждат потенциални рискове по проблем 1, 2, 3, 4 и 5.“). При акциза върху употребявани автомобили България вече е загубила дело пред Съда на ЕС (C-2/09) и е приела Закон за възстановяване на надвнесен акциз за		

				употребявани автомобили (ДВ, бр. 98 от 2010 г.), по който акцизът се връща със законна лихва (чл. 4 от него). Формулярът изисква рискът от съдебни спорове да се посочи. Бележката се прави за пълнота на досието по чл. 20 ЗНА. Предложение № 23. Раздел 6.5 на оценката на въздействието се допълва със следния текст: „По проблем 1: риск от несъответствие на чл. 40а, ал. 1 с чл. 110 ДФЕС по смисъла на решение на Съда на ЕС по дело C-2/09 и от задължение за връщане на събрания акциз със законна лихва, какъвто е прецедентът със Закона за възстановяване на надвнесен акциз за употребявани автомобили (ДВ, бр. 98 от 2010 г.).“ 21. Технически бележки Наименованието на ЗИД не отразява последното изменение: Законът за допълнение на ЗАДС е обнародван в ДВ, бр. 90 от 30.09.2026 г. (в сила от 01.10.2026 г.), след публикуването на проекта. Предложение № 24. В наименованието на закона, в скобите, думите „бр. 69 от 2026 г.“ се заменят с „бр. 69 и 90 от 2026 г.“. В § 26, в чл. 76г, ал. 4 органът е в непълен член и със запетая между подлога и сказуемото: „директора на компетентната териториална дирекция, издава документ“. Предложение № 25. В § 26, в чл. 76г, ал. 4 думите „директора на компетентната териториална дирекция, издава“ се заменят с „директорът на компетентната териториална дирекция издава“. В § 16 (чл. 44, ал. 1, т. 9) и в § 26 (чл. 76г, ал. 2) сроковете са изписани с тире — „3-дни“, „14-дни“. Предложение № 26. В § 16, в чл. 44, ал. 1, т. 9 думите „3-дни“ се заменят с „3 дни“, а в § 26, в чл. 76г, ал. 2 думите „14-дни“ се заменят с „14 дни“.		

				В § 34 въвеждащият текст „В чл. 93, ал. 9 се изменя така“ съдържа излишна запетая, която прави изречението без подлог (Указ № 883, техника на изменение на алинея). Предложение № 27. В § 34 думите „В чл. 93, ал. 9 се изменя така:“ се заменят с „В чл. 93 ал. 9 се изменя така:“. На основание чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове моля всяко от изложените по-горе възражения, бележки и предложения да бъде разгледано и отразено в справката за постъпилите предложения като отделна позиция, по посочения пореден номер, с изрични самостоятелни мотиви за приемането или отхвърлянето му, без обединяване или общ отговор по няколко точки. При квалификация „приема се“ моля да бъде посочен конкретният текст от акта, в който предложението е отразено — съответно член, алинея и точка, а при акт с таблична структура — приоритет, мярка и наименование на колоната. Уточнявам, че отбелязване „приема се по принцип“, при което текстът на акта остава непроменен, ще бъде тълкувано от подателя като неприемане по смисъла на чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове, което поражда задължение за мотивирана обосновка. Уведомявам, че при отразяване на бележките без самостоятелни мотиви по всяка позиция или при квалификация „приема се по принцип“ без посочен изменен текст, изложените предложения ще бъдат подадени повторно като предложение по чл. 107, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс, по което на основание чл. 118 АПК се дължи мотивирано произнасяне в двумесечен срок със съобщаване на подателя.		
48	**Получено на taxpolicy@minfin.bg**	**Българска асоциация на тютюневата индустрия**	☒ Лицето действа от свое име	1. Относно §14, предлагащ изменение и допълнение в член 39б, ал. 1, т. 2	**Приема се частично**	Отразено в законопроекта

	13.10.2026 г. 14:36	**(БАТИ)**	☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Предложената промяна е цената от 7,50 лева да бъде заменена със 7,50 евро при начисляване на дължим акциз на цигари, които нямат регистрирана цена, като двата приложими случая, определени в Правилника за прилагане на ЗАДС (ППЗАДС), са в чл. 71, ал. 1 - ал. 3. На първо място, считаме, че автоматичното превръщане на 7,50 лева в 7,50 евро изглежда необосновано, имайки предвид, че при въвеждането за първи път през 2010 г. на такава цена, са отчетени ценовите равнища на цигарите през 2010 г. Среднопретеглената цена е била около 4,50 лв., а определената цена от 7,50 лева е била стойност с около 66% по-висока. Имайки предвид приложното поле на тази стойност в чл. 71, ал. 3 от ППЗАДС - а именно, за заплащане на дължим акциз при липси на бандероли, което по своя характер не може да бъде сравнено със случая по чл. 71, ал. 1 и ал. 2, където става дума за определяне на цена за начисляване на акциз със санкционен характер, бихме искали да предложим преразглеждане на предложената стойност. Нашето предложение е цената от 7,50 евро да бъде заменена с 6,20 евро, която отразява сходно съотношение с настоящата среднопретеглена цена на цигарите - подход, сходен на установения подход през 2010 г. когато в закона е определена цената от 7,50 лева. 2. Относно §24, предлагащ изменение и допълнение в чл. 64 ал. 6 Предложението има за цел да определи законов срок от 24 месеца за реализация на тютюневите	**Приема се**	С предложената промяна в разпоредбата на чл. 64, ал. 6 от законопроекта изрично се предвижда, че 24-месечният срок за реализация в търговската мрежа на акцизни стоки, облепени със стария образец

				изделия на пазара, облепени със стар образец на бандерол. Подкрепяме по принцип въвеждането в закона на срок от 24 месеца за реализация на тютюневите изделия, облепени със стар образец на бандерол от датата на влизането в сила на новия образец на бандерол, който ще се утвърждава посредством заповед. Нашите коментари относно предложената нова разпоредба на чл. 64, ал. 6 имат за цел да изяснят разпоредбата, както следва по-долу: • Бихме искали да помолим за потвърждение, че намерението на Министерство на финансите е действително срокът от 24 месеца да се счита от „датата на въвеждане на новия образец" на бандерола, а не, както е записано в Мотивите към законопроекта - „от датата на утвърждаването му със заповедта", което според закона се осъществява поне три месеца по-рано от датата на въвеждането му, предоставяйки достатъчно време на икономическите оператори да заявят и получат бандероли с нов образец. Вярваме, че разминаването между предложената нова разпоредба в ЗИД на ЗАДС и в Мотивите към него се дължи по-скоро на техническа неточност, и съответно, бихме искали да помолим за прецизиране в Мотивите с цел привеждането им в съответствие с предложената разпоредба. • По отношение на чл. 64 ал. 6, т. 2, смятаме, че е необходима по-голяма яснота относно факта, че алкохолните напитки може да са облепени с един	**Не се приема**	бандерол, е срокът, действащ до датата на въвеждане на новия образец. Предложението за редакция е неясно. Изразът „облепени с бандерол" го има в основния текст на чл. 64, ал. 6 от законопроекта.

				образец бандерол и предназначени за реализация на вътрешния пазар, а с друг образец на бандерол и предназначени за търговските обекти, лицензирани за безмитна търговия, което не е случая с бандерола за тютюневите изделия. С цел прецизиране, предлагаме следната редакция на новия чл. 64, ал. 6, т. 2: *„2. за бутилираните алкохолни напитки с код по КН 2208 и с алкохолно съдържание, равно и превишаващо 15 % vol,* ***облепени с бандерола*** ~~*предназначен*~~ *за реализация на вътрешния пазар, както и тези,* ***облепени с бандерола*** ~~*предназначени*~~ *за реализация в търговските обекти, лицензирани за безмитна търговия, срокът за реализация е до датата на утвърждаване на следващ нов образец на бандерол.“* 3. Относно §36 за създаване на нов чл. 99б: По отношение на предложената нова разпоредба на чл. 99б, ал. 1, по специално задълженията при „превоз на товари на територията на страната, както и от/за друга държава членка“, ще се създаде огромна и дублираща се административна тежест за бизнеса, а в този смисъл и ненужна, тъй като цялата информация е налична паралелно в EMCS (за хармонизираните продукти) или в уведомлението по чл. 76л (за нехармонизираните продукти извън EMCS), като се очаква всички продукти да попаднта в обхвата на EMCS след приемане на Директивата за акцизите. Считаме, че заложените задължения са непропорционални по отношение на случаите, в които законните производители и превозвачи вече	**Приема се**	Разпоредбата на § 36 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				са подали тази информация по предвидените досега в закона начини. Считаме, че движения от данъчен склад на територията на страната по веригата на доставки до дистрибутори и търговската мрежа ще бъдат изключително утежнени и ще представлява излишно административно бреме, тъй като предложеният нов текст обхваща изключително широки случаи. *Предлагаме текстът да се прецизира детайлно, като* се добави, че не се отнася до случаи на раздели VIa-VIe на глава Четвърта, както и не се отнася за случаите на раздел VI на глава Четвърта „а“, или текстът да отпадне. 5. Относно §37 за създаване на нов чл. 99в: Подкрепяме предложението и усилията на Министерството на финансите за въвеждането на контролни функции на Агенция „Митници“ относно противодействие на предлагането и продажбата на акцизни стоки (тютюневи и свързани изделия), чрез „услугите на информационното общество“ на потребителите - а именно, в социални мрежи и приложения за съобщения и други публично достъпни интернет сайтове и онлайн канали, които са достъпни за непълнолетни лица, за физически и юридически лица, които не отговарят на изискванията за лицата по ЗАДС, и които извършват нерегламентирана търговия, съхранение и движение на акцизни стоки. Надяваме се да бъдат постигнати и координирани действия между Агенция Митници и Комисия за защита на	**Приема се**	Разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				потребителите, която е контролният орган по Закона за тютюна, тютюневите и свързаните изделия, където продажбата на тютюневи и свързани изделия чрез услугите на информационното общество е също забранена. Считаме обаче, че така предложеният нов чл. 99в създава риск от разширително тълкуване и непропорционално ограничаване на напълно законната стопанска дейност чрез дигитални транзакции и комуникация между легитимните икономически оператори, получили разрешение за търговия с тютюневи изделия по ЗАДС. А именно, дистрибутори и търговци, получили надлежно разрешение за търговия, складиране и движение на тютюневи изделия, заявяват от и предлагат на други такива търговци, включително на дребно тютюневи и свързани изделия в дигитални защитени онлайн платформи и затворени (с регистрация) онлайн системи. Съгласно предложението по чл. 99в, ал. 1 се забранява по принцип предлагането за продажба чрез обяви или съобщения на „акцизни стоки“, „отпадъци от тютюн“, както и на „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“. Макар Мотивите да предоставят обяснение относно намеренията на предложената законова разпоредба, така използваните понятия, без да бъдат ясно и изчерпателно дефинирани в закона, позволяват широко тълкуване, което ще създаде правна несигурност и ще постави легитимните лица в нарушение. По-конкретно:		

				• Понятието „или съобщение“ е прекалено общо и не изключва т.нар. B2B (business-to-business) комуникация/съобщения между легитимни икономически оператори, лицензирани за търговя, като не е пределно ясно, че не обхваща защитени и затворени интернет платформи за електронни поръчки на стоки между дистрибутори, търговци на едро и дребно, както и при търговия между лицензирани складодържатели на стоките и последващите лица, опериращи с освободени за потребление стоки. • Предложеният текст дава изключения за определени алкохолни и енергийни продукти, които могат да бъдат предлагани чрез електронен магазин. Що се отнася до тютюневите изделия, считаме че е необходимо да се предвиди аналогично изключение за законно търгуваните тютюневи изделия и никотинови продукти между легалните икономическите оператори, получили разрешение за търговия, складиране и движение на тютюневи изделия по ЗАДС. В противен случай, резултатът може да не съответства на целта на законопроекта, която е борба с незаконната търговия между или към физически лица, лица, неотговарящи на изискванията на закона и за предотвратяване на продажбите на непълнолетни, а не е ограничаване на търговските B2B взаимоотношения и операции между легалните оператори. Това би затруднило функционирането на законната верига на доставки, която в днешно време използва дигитални платформи за комуникация и транзакции.		

				Допълнително, с изключително широката формулировка „чрез обяви или съобщения (включително в интернет...)“ се създава възможност за погрешно тълкуване, че са забранени и рекламни материали и търговски съобщения в търговските обекти, лицензирани за търговия с тютюневи изделия, което е разрешено и регламентирано по ЗТТСИ. Молим Ви текстът да бъде прецизиран така, че да не се отнася за лица, получили разрешение за търговия с тютюневи изделия, и за дигитални платформи, които са от защитен и от затворен тип, с регистрация и целящи търговия между юридически лица, получили разрешение за търговия, складиране и движение на тютюневи изделия по ЗАДС. Предлагаме в чл. 99в, ал. 2 изрично да се предвиди, че забраната не се прилага за „лица, по чл. 90а от закона“, като чл. 99в, ал. 2 да придобие следния вид: *„(2) Забраната по ал. 1 не се отнася за продажби между лица, получили разрешение за търговия с тютюневи изделия по чл. 90а от закона, както и за търговци, предлагащи за продажба чрез електронен магазин по смисъла на § 1, т. 87 от допълнителните разпоредби на Закона за данък върху добавената стойност, освободени за потребление или допуснати за свободно обращение в съответствие с чл. 201 от Регламент (ЕС) № 952/2013* • Несигурност относно понятието „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“		

				Съгласно Мотивите към законопроекта, в практиката се установяват случаи, при които се публикува информация и се предлагат акцизни стоки, но по начин, позволяващ заобикаляне на закона, като недобросъвестно се използват непълни, умишлено променени, съкратени или по друг начин показани стоки с наименования, изображения, символи, кодови думи и други способи, чрез които се прикриват действителните характеристики на продуктите, определени за акцизни стоки по закона. За формулировката „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“ не е предложено легално определение в ЗАДС, поради което е неясна и не позволява с достатъчна степен на сигурност да се установи кои продукти попадат в обхвата на забраната, като така може да създаде риск от разширително и противоречиво тълкуване. Законът недвусмислено дефинира акцизните стоки по ЗАДС и независимо как те се наименоват, обозначават и предлагат, за правоприлагащите и контролни органи е пределно ясно кои стоки са акцизни и не би следвало да има пречка да се установяват действителните характеристики на тези стоки, детайлно дефинирани в ЗАДС, и дали те попадат в обхвата на определенията по закона или не. *Предвид това, предлагаме текстът „както и на продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки “ да отпадне.* Алтернативно, ако целта е да бъдат обхванати наименования на продукти, използвани за		

				заобикаляне на акцизния режим, предлагаме текстът да бъде заменен със: **„***както и на продукти, попадащи в обхвата на ЗАДС, независимо дали се представят или предлагат като продукти с наименования, изображения, символи, кодови думи за стоки, за които не се дължи акциз.“* Предложения от БАТИ за изменения и допълнения, което не са в обхвата на ЗИД на ЗАДС: 6. Предложение за промяна на разпоредба в ЗАДС относно опростяване на отчитането на бандероли, касаещо следните случаи: 1. Бандероли, получили дефект по време на производството; 2. Бандероли, облепени върху потребителски опаковки на подлежащи на унищожаване стоки 3. Неизползвани бандероли. Действащата нормативна уредба, описана подробно в ППЗАДС, изисква при връщане на бандеролите в компетентното митническо учреждение в горните три случая, бандеролите да бъдат подробно описвани от икономическите оператори в таблици по емисии, серии и номера, а тези по т. 1 по-горе (получили дефекти) също и залепяни на листове хартия, а от страна на митническите органи - да се извършва проверяване на тези описи и валидиране на автентичността на бандеролите. Това задължение поражда от години значителна административна тежест и е твърде ресурсоемко и за двете страни - както за бизнеса, така и за митническите органи.	**Приема се по принцип**	По отношение на разпоредбите на чл. 64, ал. 20 и ал. 21 от ЗАДС в бъдещи законодателни промени предстои да се обсъди подобен облекчен режим за случаите по ал. 21 и ал. 22 от закона. Промяната в начина на отчитане на бандеролите, води и до необходимост от съответните промени в БАЦИС.

				- За икономическите оператори - описването и залепянето на бандероли по т. 1 и описването по т. 2 се извършва ръчно и този процес отнема изключително много труд и време, съществен брой работни човекодни, които представляват финансов и административен ресурс, без да създават добавена стойност нито за дружествата, нито за фиска. - За териториалните звена на Агенция „Митници“ - полученият масив от данни подлежи на сверяване и проверка за валидиране на автентичност, обработка и съхранение в БАЦИС, което натоварва както администрацията, така и информационната система, без да допринася по същество за противодействие на нелегалната търговия и за оптимизиране на акцизните приходи. Защо изискването за подробни описи е загубило своето основание и не допринася за фиска или за борба с незаконната търговия: Индивидуалното описване на бандеролите има цел да се предотврати връщането на фалшиви бандероли. Тази цел обаче не кореспондира с икономическата реалност, тъй като „връщане на фалшиви бандероли“ е лишено от икономическа логика и мотив. В миналото може да е съществувала незаконна практика фалшиви бандероли да бъдат облепвани на изделия с цел незаконна продажба на вътрешния пазар, като бъде избегнато плащането на акциз. Но в действителност нито тогава, нито понастоящем съществува законен икономически субект, който да върне фалшиви бандероли на митническите органи, тъй като това само по себе си е действие, с което такъв субект би се само-уличил		

				в закононарушение, създавайки сам доказателство срещу себе си и съответно понасяйки отговорност. Т.е. вярваме, че, що се отнася до тютюневите изделия, не съществува риск от връщане на фалшиви бандероли от легални икономически оператори - данъчнозадължени лица по ЗАДС, а наличието на фалшиви бандероли е исторически преодолян феномен от преди повече от 20 години. От 2007 г. с преминаването на администрирането на акциза към АМ и последвалото засилване на контрола, този феномен постепенно отпадна и в днешно време въобще не съществува. Към момента контролът вече се осигурява по друг сигурен начин. Проследимостта на бандеролите днес е гарантирана чрез системните контроли в БАЦИС, а не чрез ръчното им описване в огромни файлове при връщане. Предвид това считаме, че изискването за описване по серия и номер на бандеролите, връщани към териториалните звена на АМ, както и залепването на част от тях на листове хартия, представлява процедура, която е запазена в нормативната база не поради реален пазарен проблем и търсен контролен ефект, а разходът на ресурси и административна тежест са непропорционални и несъразмерни на защитавания интерес. Във връзка с горното предлагаме да се инициират промени в ППЗАДС, с които се цели бандеролите по т. 1 и 2 по-горе да се връщат с опростен отчет - констативен протокол, който не изисква опис по серия и номер, а както е предвидено за неизползваните бандероли по т. 3, в който се		

				отразяват само видът, емисията и общият брой на бандеролите. За тази цел, понастоящем предлагаме промени в ЗАДС, които да предхождат промени в ППЗАДС, а именно молим в чл. 64, ал. 20 и ал. 21 от ЗАДС да се прецизират текстовете, както следва: *„ Чл. 64 (20) Заявените и получените от лицата по ал. 1 - 3 бандероли могат да бъдат върнати на съответното компетентно митническо учреждение ~~само~~ в случаите, когато с тях не са облепвани бутилирани напитки или тютюневи изделия, като се съставя констативен протокол, в който се отразяват видът, емисията или серията, общият брой, поредността на номерацията, както и други характерни белези за съответните бандероли, а за тютюневите изделия в констативния протокол се отразяват само видът, емисията и общият брой на бандеролите, а за пури и пурети - и продажната цена.* *Чл. 64 (21) Бандеролите, получили дефекти в процеса на производство на тютюневи изделия и бутилирани алкохолни напитки, се бракуват с двустранно подписан констативен протокол между лицата и компетентната териториална дирекция, в който се отразяват видът, емисията или серията, общият брой, поредността на номерацията, както и други характерни белези за съответните бандероли, а за тютюневите изделия в констативния протокол се отразяват само видът, емисията и общият брой на бандеролите, а за пури и пурети - и продажната цена. Редът и*		

				начинът на предаване на бандеролите са определени с правилника за прилагане на закона, *(22) Когато акцизни стоки под режим отложено плащане на акциз не могат да бъдат освободени за потребление поради несъответствие с нормативни изисквания или с технически и качествени стандарти на производителя, включително по отношение на потребителските опаковки, поставените върху опаковките бандероли се бракуват с двустранно подписан констативен протокол между лицата и компетентната териториална дирекция, в който се отразяват видът, емисията или серията, общият брой, поредността на номерацията, както и други характерни белези за съответните бандероли, а за тютюневите изделия в констативния протокол се отразяват само видът, емисията и общият брой на бандеролите, а за пури и пурети - и продажната цена. Редът и начинът на бракуване на бандеролите са определени с правилника за прилагане на закона. “* Считаме, че този подход не води до отслабване на контрола и не възпрепятства контрола и събирането на приходите от акцизи. Контролите, вградени в БАЦИС (дневник „Складова наличност“, част „Бандероли“), остават непроменени и АМ ще продължи да разполага по всяко време 24/7 с цялата необходима информация каква част от получените бандероли се намират: а) при производителя; б) необлепени в данъчния склад; в) облепени върху изделия;	**Приема се по принцип**	

				г) повредени при производство, подлежащи на бракуване; д) изгубени; По този начин балансът между ефективния фискален контрол и административната тежест ще бъде възстановен, без да се създава какъвто и да било риск за контрола и приходите в бюджета. Уверени сме, че предложението е в интерес както на бизнеса, така и на администрацията, и оставаме на разположение да го представим и защитим подробно на среща в удобно за Вас време. Моля да имате предвид, че имаме готовност да предоставим предложение за промени в Правилника, но за да не утежняваме настоящото писмо, ще ги предоставим на следващ етап. 7. Ново предложение за създаване на възможност в член 99а за изпращане по куриер на мостри на тютюневи изделия с цел тестване и анализи Предвид забраната в член 99а относно всякакви случаи на изпращане и/или получаване на тютюневи изделия чрез използване на пощенски услуги, бихме искали да подчертаем, че в практиката са налице различни случаи на необходимост с нетърговска цел да бъдат ползвани куриерски или пощенски услуги за изпращане на мостри на тютюневи изделия. Това са случаи на тестване и анализ с научна цел, за лабораторни измервания и сходни некомерсиални нужди, а така също и за експертни анализи, необходими за подпомагане от страна на законните оператори и притежатели на търговските марки, на досъдебни		По отношение на предложението за създаване на възможност в чл. 99а за изпращане по куриер на мостри на тютюневи изделия с цел тестване и анализи, принципно не възразяваме, но детайлите следва да бъдат прецизирани на последващ етап при следваща законодателна промяна.

				производства по случаи, свързани с незаконно производство, държане или продажба на незаконни тютюневи изделия.Нашата молба е да разгледате възможността за включване на нова разпоредба изключение от забраната за определени количества, като се допълни чл. 99а, ал. 1 с нова т. 5, както следва: *„5. Мостри на тютюневи изделия в максимално количество до ……. за календана година, съпроводени с официален документ от изпращача с обосновка, и предназначени за тестване и анализи с научни цели или за подпомагане хода и развитието на административни, административно-наказателни и наказателни производства.“* Надяваме се нашите коментари и предложения да бъдат разгледани и включени в ЗИД на ЗАДС.		
49	**Получено на портала за обществени консултации 13.10.26 г. в 16:03**	**Тома Белев**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Предложеният законопроект не отговаря на следните европейските и конституционни разпоредби: 1. Нарушение на член 110 на ДФЕС В проекта на ЗИД за ЗАДС §§ 1, 2, 4, 5 т.2, 8, 15, 16, 26, 65 и 66 се предвижда въвеждане на акциз при вноса на автомобили. Отбелязваме че такъв акциз съществуваше до 2010 година когато бе премахнат от възложителя заради решение на СЕС по Дело С-2/09 (Калинчев срещу Директор на Регионална митническа дирекция — Пловдив) . В решението на СЕС се посочва, че 1. Член 3, параграф 3, първа алинея от Директива 92/12/ЕИО на Съвета от 25 февруари 1992 година	**Не се приема**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. Решението на СЕС по дело С-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело С 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните

				относно общия режим за продукти, подлежащи на облагане с акциз, и държането, движението и мониторинга на такива продукти не намира приложение в дело като това по главното производство и следователно не би могъл да не допуска въвеждането от държава членка на режим за облагане с акциз на употребяваните автомобили при въвеждането им на територията на държава членка — акциз, който не се дължи пряко при препродажбата на автомобили, които вече се намират на територията на тази държава членка и за които такъв акциз е вече платен при първоначалното им въвеждане на територията на държавата членка, доколкото подобен режим не води до формалности при търговията между държавите членки, свързани с преминаване на границите. 2. Член 110, първа алинея ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че внесените в България употребявани превозни средства следва да се считат за стоки, подобни на вече регистрираните на територията на тази държава употребявани превозни средства, които са внесени на територията на посочената държава като нови превозни средства независимо от техния произход. 3. Член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, прилаган от държава членка към автомобилите при обстоятелства като тези в настоящия случай, тъй като този режим обременява по различен начин употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, и употребяваните превозни		превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не може да се приеме изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW.

				средства, вече регистрирани на територията на тази държава, които са били внесени на нейна територия като нови превозни средства. От това решение става ясно, че дължим различен акциз за внос на нови и употребявани автомобили, който не се дължи при сделки с вече налични в страната автомобили нарушава или произведени с страната. Член 110 на ДФЕС . Съдът е приел, че член 110 ДФЕС допълва разпоредбите за премахване на митата и на таксите с равностоен ефект. Тази разпоредба има за цел да осигури свободното движение на стоките между държавите членки в нормални условия на конкуренция чрез отстраняването на всякаква форма на закрила, която може да последва от прилагането на дискриминационни вътрешни данъци по отношение на стоки с произход от други държави членки (Решение по дело Brzeziński, посочено по-горе, точка 27 и Решение по дело Krawczyński, посочено по-горе, точка 30). Според СЕС дадена система на данъчно облагане може да се смята за съответстваща на член 110 ДФЕС само ако е установена и действа по начин, който изключва всякаква възможност за по-тежко облагане на внесените стоки в сравнение с местните стоки, и която следователно в никакъв случай няма дискриминиращо действие (Решение по дело Brzeziński, посочено по-горе, точка 40, Определение от 10 декември 2007 г. по дело Kawala, C-134/07, Сборник, стр. I-10703, точка 29 и Решение по дело Krawczyński, посочено по-горе, точка 32).		

				Съдът е признал, че за да се избегне всякаква дискриминация е необходимо фиксираните изчислителни таблици, установени със законова, подзаконова или административна разпоредба и определени на основата на критерии като възраст, брой изминати километри, общо състояние, начин на задвижване, марка или модел на превозното средство, да позволяват постигане на целта за облагане на внесените употребявани превозни средства, което в никакъв случай да не надвишава размера на остатъчния данък, съдържащ се в стойността на подобните употребявани превозни средства, които вече са регистрирани на националната територия (вж. в този смисъл Решение по дело Weigel, точка 75). Такъв вид изчисление е необходимо по-специално, за да се осигури данъчно неутралният характер на въпросния акциз по отношение на внесените употребявани превозни средства. В решението си съда отчита, че фактът, че внесената стока се облага с акциз еднократно, съобразно посочения режим изчислението на акциза за нови превозни средства неизменно е по-благоприятно, отколкото за употребявани превозни средства. Тъй като употребяваните превозни средства, които вече се намират в движение на българска територия — тоест превозните средства, внесени като нови превозни средства — се облагат в момента на влизането им на българска територия като нови превозни средства, оказва се относително по-скъпо да се внесе употребявано превозно средство от друга държава членка, отколкото на българска		

				територия да се закупи превозно средство от същия вид, със същата мощност на двигателя и със същия брой изминати километри, тоест със същата степен на изхабяване, което може да окаже влияние върху избора на потребителите. Ето защо на третия въпрос СЕС отговаря, че член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, прилаган от държава членка към автомобилите при обстоятелства като тези в настоящия случай, тъй като този режим обременява по различен начин употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, и употребяваните превозни средства, вече регистрирани на територията на тази държава, които са били внесени на нейна територия като нови превозни средства. Относно противоречие на предложените текстове с чл.110 на ДФЕС моля да се запознаете и с решенията на СЕС по дела С-402/09 и С-290/05. В дело С-402/09 Tatu срещу Statul român СЕС постановява, че чл. 110 от ДФЕС не допуска държава членка да въвежда данък върху замърсяването, дължим при първа регистрация на превозни средства, внесен от друга страна членка, ако мярката възпира пускането в обращение на употребявани стоки от ЕС в полза на автомобили, вече налични на местния пазар. В Дело С-290/05 Nádasdi и Németh и Дело С-336/07 Kummerow СЕС почва незаконосъобразността на вътрешно облагане при първоначална регистрация, ако размерът на данъка върху внесените употребявани автомобили превишава остатъчния данък в сходните регистрирани МПС на		

				националния пазар, без да отчита реалната икономическа обезценка (амортизация) на вещта. Така предложените текстове или трябва да бъдат кардинално променени и решени в оглед тълкуването на СЕС на чл.110 от ДФЕС или оттеглени. 2. Нарушаване на Акта за цифровите услуги (Регламент (ЕС) 2022/2065), чл.10 на ЕКПЧ и Конституцията на РБългария В § 37 се предлага създаване се чл. 99в с който се забранява предлагането за продажба чрез обяви или съобщения (включително в интернет, социални мрежи и приложения за съобщения), на акцизни стоки, отпадъци от тютюн, както и на продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки и се определя процедура за наказание, която може да доведе до спиране на достъпа на цяла България до една, повече или всички социални мрежи. Предложената процедура и наказание се различава много от предвидените процедури и наказания в РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2022/2065 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 19 октомври 2022 година относно единния пазар на цифрови услуги и за изменение на Директива 2000/31/ЕО (Акт за цифровите услуги). Обръщам Вашето внимание, че на 1 октомври 2026г Европейската комисия изпрати допълнително официално уведомително писмо на България (INFR(2024)2241) за неспазване на Законодателния акт за цифровите услуги	**Приема се**	Разпоредбата на § 37 относно чл. 99в е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				(Законодателен акт за цифровите услуги) (Регламент (ЕС) 2022/2065). Комисията вече изрази опасенията си в мотивирано становище, изпратено на България през май 2025 г. Комисията счита, че България не спазва изцяло Акта за цифровите услуги. Всъщност съгласно Акта за цифровите услуги държавите членки трябва да определят координатори за цифровите услуги — национални органи, отговарящи за прилагането на регламента в рамките на своята юрисдикция. Координаторите за цифровите услуги трябва да функционират пълноценно, за да осигурят пълното действие на разпоредбите на Акта за цифровите услуги на територията на своята държава членка, за да се гарантира, че ползвателите се възползват от неговите правила, и да се създаде правна сигурност за дружествата. В това отношение смятам, че текстовете, които предвиждат Агенция „Митници“ да изисква блокиране на цели социални мрежи (при неизпълнение на разпореждане за премахване на индивидуално съдържание в рамките на 24 часа), са изключително опасни и крият следните рискове: А. Непропорционално ограничаване на граждански права: Социалните мрежи и глобалните платформи днес са основен източник на информация, комуникация и бизнес за милиони български граждани. Спирането на достъпа до тях за период до 3 месеца заради действията на отделни потребители представлява форма на колективно наказание. Това грубо нарушава правото на информираност и		

				свободата на изразяване, залегнали в Конституцията на РБ. Б. Липса на юрисдикция и практически абсурд: Текстовете не отчитат глобалния характер на интернет. Напълно възможно е потребител, който не е български гражданин и не се намира на територията на страната (или ЕС), да публикува съдържание, което според нашето законодателство нарушава ЗАДС. Отказът на международна платформа да премахне такъв профил или публикация не може и не трябва да бъде правно основание за налагане на национална цензура и блокиране на платформата за цяла България. В. Правна несигурност и риск от злоупотреби: Прехвърлянето на спорове за административни нарушения в сферата на акцизите към масово спиране на дигиталната инфраструктура създава прецедент за тоталитарен контрол над интернет пространството. Ограничаването на права трябва да бъде строго индивидуално и насочено единствено към реалния извършител на противозаконното действие, а не към техническия посредник или останалите потребители. В предложеният чл. 99в от ЗАДС формулировката „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“ нарушава принципа на правовата държава и правната сигурност заложени в основата на българската конституция. Нормативният акт трябва да бъде ясен, предвидим и прецизен, за да знаят гражданите и бизнесът как да съобразят поведението си. Понятието „признаци“ създава предпоставки за административен произвол и		

				субективно тълкуване от страна на контролните органи. Предложеният текст нарушава чл.10 на Европейската конвенция за правата на човека за свобода на изразяване и достъп до информация. Практиката на Европейския съд по правата на човека (ЕСПЧ) по чл. 10 от ЕКПЧ е категорична, че блокирането на достъп до интернет съдържание представлява изключително тежка и крайна мярка, аналогична на спирането или забраната на вестник или на радио- или телевизионен канал. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд.. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е		

				обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд. В заключение административният контрол над търговията с акцизни стоки в интернет не може да се осъществява за сметка на основните граждански и конституционни права. Настоявам предложените текстове, да бъдат изцяло оттеглени от законопроекта преди внасянето му в Министерския съвет или преработени съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2022/2065 при спазване на принципите на правната сигурност и пропорционалност.		

				Обръщам Вашето внимание към това, че съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 във връзка с Директива 2000/31/ЕО законопроектът да бъде подложен на процедура по нотификация пред Европейската комисия съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 преди неговото приемане. 3. Нарушаване на чл. 28 и 29 на ДФЕС относно свободното движение на стоки и чл. 7 на ХОПЕС относно правото на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и чл. 33 на Конституцията на Република България прогласяващ неприкосновеност на жилищата на гражданите. В § 38 се създава нова алинея 2 на чл.100, с която се забранява държането на произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране алкохолни напитки с код по КН 2208 (ракии), от лица, които са различни от получателя по издадения акцизен данъчен документ или от лица, които не са членове на неговото семейство. Липсва правна и житейска логика да се забранява гражданите да държат в домовете си стоки, за които е платен задължителния акциз. Това е нарушение на свободното движение на стоки в рамките на ЕС и на правото на зачитане на личния живот и неприкосновеност на жилището на българските граждани. Отбелязвам, че Конституцията на Р България разпорежда, че влизане в жилището без съгласие на неговия обитател или без разрешение на съдебната власт се допуска само за предотвратяване на непосредствено предстоящо или започнало престъпление, за залавяне на извършителя му, както	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона. Следва да се има предвид, че за специализираните обекти за дестилиране е въведен облекчен режим за производство на ограничени количества ракия от грозде и плодове - собствено производство на физически лица, предназначена за лично и семейно потребление. Дерогацията за България се отнася само до прилагането на намалена акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено за тяхно лично и семейно потребление до 30 литра годишно на семейство.

				и в случаите на крайна необходимост, а наличието на напитка с платен акциз в дома все още не е определена като престъпление от Народното събрание. Обръщам Вашето внимание, че съгласно член 23.6 и 8 на Директива 92/83/ЕИО на Съвета от 19 октомври 1992 година за хармонизиране на структурата на акцизите върху алкохола и алкохолните напитки ограничаването на търговията с акцизен алкохол произведен само за лични нужди касае единствено плодови ракии, които се произвеждат в лични дестилерии и за които не се плаща акциз или се заплаща намален такъв - разпоредби за плодови ракии, които не се прилагат в България. Обръщам Вашето внимание, че алинея 1 също е пресилено обхватна и се нуждае от прецизиране, с което да се изключат от обхвата и помещения, в които се извършва стопанска дейност, която не е обвързана с продажба на алкохол. Съмнявам се, че можете да откриете законов проблем да се държи алкохол в офис на дружества занимаващи се с ремонт на компютри или търговия с дрехи. Настоявам § 38 в частта си относно нова алинея 2 на чл.100 на ЗАДС да бъде оттеглен, а §44 да бъде прецизиран, че става дума само за държане в търговски обекти предлагащи алкохол за продажба.		
50	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 19.10.2026 г. 22:26:24**	**Симеон Цветанов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго	Акциза за колите ще вреди на търговците на коли внос от трети страни, а за тези внос от европа ще бъде изцяло противозаконен спрямо правилата на европейския съюз. Няма никакъв смисъл в този закон защото той ще ощети предимно ентусиастите	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. Предложена е промяна и в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като

			лице/група лица: ….	от обикновенните хора. Цялостното му съществуване си е вид репресия и пълнене на хазната. Малко ли са 10 процентни пункта мито и 20 ддс? Също какво става ако автомобила е 2008 година струва 10000 евро и е 400 коня? Оскъпяване с над 5000 евро и с мито и ддс цената му става двойна на закупената. Напълно нелогичен закон без много мисъл в писането му.		акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.
51	**Получено писмо в МФ с вх. № 26-00-744/20.10.2026 г.**	**Християн Витанов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Обръщам се към Вас като собственик на 7cars, компания, която от години се занимава с внос и продажба на автомобили в България. Във връзка с обсъждания акциз върху автомобили с мощност над 250 kW бих искал да поставя един основен въпрос: Изчислили ли сте колко приходи може да загуби държавата вследствие на въвеждането на този акциз? Нека разгледаме пример със 100 автомобила на средна стойност €100 000. Това представлява оборот от €10 милиона. Ако 30% от автомобилите са закупени от физически лица без право на данъчен кредит, при стандартно облагане и цени с включен ДДС говорим за приблизително €500 000 ДДС само от тези покупки. Ако автомобилите поскъпнат с допълнителни €5 000–10 000, колко клиенти ще се откажат от покупка? Колко сделки ще бъдат загубени и какъв ще бъде ефектът върху данъчните постъпления? При нас приблизително 20–30% от сделките са с автомобили над 250 kW, като около половината от тези автомобили се купуват от физически лица.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. Предложена е промяна и в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.

				Това са реални сделки, които генерират приходи за държавния бюджет. Съществува и друг риск — клиентите да започнат да търсят законови възможности за регистрация и придобиване на автомобили в други европейски държави. Така България рискува да загуби не само регистрации, но и част от свързаната икономическа дейност. Като предприемач моята работа е да намирам решения за клиентите си. Но като данъкоплатец и работодател бих искал държавата да създава условия бизнесът да се развива тук, а не да бъде стимулиран да се премества другаде. Настоявам преди приемането на подобна мярка да бъде представена реална икономическа оценка, която отчита не само очакваните приходи от акциза, но и потенциалния спад на продажбите, регистрациите и свързаните данъчни постъпления. Убеден съм, че подобна мярка може да се окаже икономически контрапродуктивна. Надявам се становището ми да бъде взето предвид и бих участвал с удоволствие в експертна дискусия, предоставяйки реални данни от автомобилния пазар.		
52	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 20.10.2026 г. 15:58**	**Момчил Миланов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с публикувания проект за изменение на Закона за акцизите и данъчните складове бих искал да отправя запитване относно предвидения акциз за автомобили с мощност над 250 kW. Интересувам се от закупуване на автомобил от чужбина, като процесът по транспорт, митническо оформяне, възстановяване и регистрация в България може да отнеме няколко месеца.	**Не се приема**	Коментарът не съдържа предложение. С оглед на постъпилите възражения в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. Предложена е промяна и в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната

				Предвижда ли Министерството на финансите преходен период или изключение за автомобили, закупени и платени преди влизането на закона в сила, но пристигащи и регистрирани в България след тази дата? Смятам, че подобна разпоредба е важна, тъй като купувачите поемат финансов ангажимент при действащите към момента условия, без да имат възможност да контролират сроковете за международен транспорт и административните процедури. Бих искал също да попитам дали се обсъжда отлагане на предложената дата за въвеждане на акциза от 1 януари 2027г. Ще бъда благодарен за информация относно предвижданите промени и преходни разпоредби.		полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. Предвид съществото намаляване на размера на дължимия акциз не се предвижда въвеждането на преходен период за засегнатите лица.
53	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 20.10.2026 г. 17:29** **Получено писмо в МФ с вх. № 15-00-138/ 21.10.2026 г.**	**Асоциация за производство, съхранение и търговия на елктроенергия** **АПСТЕ**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	С проекта за изменение на ЗАДС се предлага създаването на нова хипотеза на задължителна регистрация на лицата, които потребяват електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия (нова редакция на т. 3, буква „г“ към чл. 57а, ал. 1 от ЗАДС). Съгласно същата, на задължителна регистрация подлежат лицата, *които потребяват … електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия*. С оглед предложената нова редакция на ал. 12 към чл. 57а се разбира, че в обхвата на задължителната регистрация попадат и всички производители на електрическа енергия, които потребяват собствена електрическа енергия, когато са с инсталирана мощност над 1 MW. С предложената нова ал. 13 към чл. 57а се предвижда:	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения разпоредбата на § 19 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				„В случаи, че лицата по ал. 1, т. 3а и 3б използват за функциониране на централата за производство на електрическа енергия от възобновяеми източници и съоръжение за съхранение, се издава удостоверение за регистрация само по ал. 1, т. 3а, съответно по ал. 1, т. 3б. При ползване на правото по издаденото удостоверение, лицето е длъжно да начислява и декларира дължимия акциз за потребената електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия.“ Въпросната проекторазпоредба обаче препраща единствено към лица, които продават (т.3а) или потребяват (т.3б) електрическа енергия от ВЕИ с инсталирана мощност до 5 MW. От проекта на ЗИД на ЗАДС в тази му част обаче не става категорично ясно, какво следва да бъде третирането с оглед на задължителната регистрация и точното определяне на задължението за акциз на лицата, които имат обект за производство на електроенергия от ВЕИ с инсталирана мощност над 5 MW и същевременно прилежащо (колокирано) към него съоръжение за съхранение на електроенергия. В допълнение към тази неяснота, и ако се приеме, че режимът предвиден за тази категория лица (производство на ВЕИ с инсталирана мощност над 5 MW и съоръжение за съхранение към него) следва логиката на режим по новата ал. 13 към чл. 57а, то възникват редица въпроси, свързани с правилното прилагане на европейското акцизно законодателство. Така предложената редакция поставя редица въпроси относно: - предмета на облагане; - съотношението между съхранението и потреблението на електрическа енергия; - приложението на чл. 20, ал. 2, т. 18 ЗАДС;		

				- третирането на технологичните загуби; - съответствието с Директива 2003/96/ЕО относно данъчното облагане на електроенергията. Предложеният текст на чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“ и другите предложени изменения в чл. 57а не дават достатъчна яснота относно обхвата на понятието „потребена електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение“. В резултат съществува риск да бъдат обложени количества електрическа енергия, които не представляват крайно потребление, а са част от процеса по съхранение и последващо предоставяне на електроенергия. Съгласно правото на Европейския съюз съоръжението за съхранение на енергия представлява съоръжение в електроенергийната система, в което се извършва съхранение на енергия. От своя страна съхранението на енергия е дефинирано като отлагане на крайното използване на електроенергията до момент, по-късен от нейното производство. Следователно електроенергията, постъпваща в съоръжение за съхранение, не може автоматично да бъде квалифицирана като крайно потребена електроенергия, съответно да бъде обложена с акциз, тъй като самото предназначение на съоръжението е именно да отложи нейното крайно използване и да позволи последващото ѝ връщане в електроенергийната система. В случая следва да бъдат разгледани най-малко следните хипотези, които не намират ясно решение с предложения ЗИД на ЗАДС: - Самостоятелно съоръжение за съхранение на електрическа енергия, чиято роля е свързана единствено с приемане (зареждане) от преносната или разпределителната мрежа на електроенергия, временното ѝ съхранение и последващо отдаване в преносната или разпределителната мрежа;		

				- Съоръжение за съхранение към обект за потребление на електроенергия (краен потребител), което приема от преносната или разпределителната мрежа електроенергия, _временно я съхранява, след което я предава за окончателно потребление в прилежащия обект за потребление; - Съоръжение за съхранение към обект за производство на електроенергия, което: ➢ временно съхранява (зарежда) част от произведената от прилежащия обект за производство на електроенергия електрическа енергия като част от производствения процес и впоследствие отдава тази енергия към съответна преносна или разпределителна мрежа; ➢ може да приема (зарежда) и от преносната или разпределителната мрежа електроенергия (която не е произведена от прилежащия производствен обект), временно я съхранява и впоследствие я отдава в преносната или разпределителната мрежа. С оглед чл. 14, § 1, буква „а“ и чл. 21 от Директива 2003/96/ЕО, както и логиката на чл. 20, ал. 2, т. 18 ЗАДС, по-обосновано е законът изрично да разграничи: - съхраняваната електроенергия; - технологичните загуби; - технологичното потребление на системата; - действителното крайно потребление. Само подобен подход би осигурил правна сигурност, съответствие с правото на ЕС и технологична неутралност по отношение на инвестициите в системи за съхранение на електрическа енергия 1. Принципната уредба на Директива 2003/96/ЕО и на ЗАДС Член 14, § 1, буква „а“ от Директива 2003/96/ЕО гласи:		

				„Държавите членки освобождават от данъчно облагане следните енергоносители при условия, които те определят с цел осигуряване на правилното и ясно прилагане на тези освобождавания и предотвратяване на всякакви измами, избягване или злоупотреби: *а) енергийни продукти и електроенергия, използвани за производството на електроенергия, както и електроенергия, използвана за поддържане на способността за производство на електроенергия…“* Текстът е от особено значение, тъй като европейският законодател прави ясно разграничение между: - електроенергия, използвана като обект на крайно потребление (облагаема); - електроенергия, необходима за производството на електроенергия (освободена); - електроенергия, използвана за поддържане на способността за производство на електроенергия (освободена). Разпоредбата на чл. 14, § 1, буква „а“ от Директива 2003/96/ЕО предвижда освобождаване от данъчно облагане на електрическата енергия, използвана за производство на електрическа енергия, както и за поддържане на способността за нейното производство. Този принцип намира отражение и в националното акцизно законодателство. Същевременно съхранението на електрическа енергия е обект на самостоятелно регулиране в енергийното законодателство. Поради това акцизното третиране на електрическата енергия, използвана при съхранение, следва да бъде уредено изрично, като се отчита специфичната функция на съоръженията за съхранение в електроенергийната система. Особено важно е да се разграничат електрическата енергия, която постъпва в съоръжението с цел временно съхранение и последващо отдаване, технологичните		

				загуби при този процес и електрическата енергия, използвана за собствените технологични нужди на съоръжението. Самото постъпване на електрическа енергия в съоръжение за съхранение само по себе си не представлява потребление на електроенергия и не следва автоматично да се приравнява на такова за целите на акцизното облагане. 2. Какво представлява съоръжението за съхранение? Предложеният текст в ЗИД на ЗАДС предполага, че съоръжението за съхранение е самостоятелен потребител на електрическа енергия. Подобно разбиране обаче не съответства на фактическата и икономическата функция на батерийните системи, както и на легалната дефиниция на съхранението на електрическа енергия според Закона за енергетиката. Законовата дефиниция на „съхранение на електрическа енергия“ е въведена в Закона за енергетиката през 2023 г. Така съгласно т. 62а. към § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗЕ: *„Съхранение на електрическа енергия“ е отлагане на крайното ползване на електрическата енергия в рамките на електроенергийната система до момент, който е по-късен от момента на нейното произвеждане или преобразуване във форма на енергия, която може да се съхранява, съхраняването на тази енергия и последващото ѝ обратно преобразуване в електрическа енергия или използване в друг енергиен носител.* *Националната дефиниция е изцяло заимствана от европейската дефиниция на понятието, дадена в чл. 2 на Директива (ЕС) 2019/944 относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия.* *В тази връзка следва да се обърне внимание и на дефиницията по т. 61в. към § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗЕ, според която „Съоръжение за*		

				съхранение на електрическа енергия“ е съоръжение в рамките на електроенергийната система, в което се съхранява енергия, с изключение на съоръженията за съхранение на енергия за собствено потребление на производители или крайни клиенти, което не отдава съхранената електрическа енергия в електропреносната или електроразпределителна мрежа. Електрохимическите съоръжения за съхранение на електрическа енергия представляват преместваеми обекти по смисъла на Закона за устройство на територията. Видно от разпоредбата на т.61в. към § 1 от ДР на ЗЕ, не е налице ясно разграничение между съоръжение за съхранение, което съхранява ел. енергия (по смисъла на т. 62а. към § 1 от ДР на ЗЕ) и съоръжение за съхранение, което съхранява ел. енергия за собствено потребление. Системите за съхранение на електрическа енергия: - не трансформират електроенергията в друг продукт; - не я използват за собствена икономическа дейност; - не я потребяват окончателно. Тяхната функция е единствено: - приемане; - временно съхранение; - последващо отдаване. Ако в батерия постъпят 100 MWh, а впоследствие от нея бъдат върнати 90 MWh, очевидно 90 % от първоначално заредената енергия не е окончателно потребена. Тя продължава да съществува като електрическа енергия и се връща в електроенергийната система. Следователно самото		

				зареждане на батерия не представлява крайно потребление. 3. Разграничение между различните категории енергия с оглед на нейното предназначение Предложеният текст не прави разграничение между няколко напълно различни категории енергия: ➢ Енергия, предназначена за съхранение: т.е. електроенергия, която постъпва в батерията, съхранява се временно и впоследствие се отдава в мрежата Тази енергия не може да бъде определена като окончателно потребена. ➢ Технологични загуби При всяко съоръжение за съхранение на ел. енергия (BESS) възникват неизбежни загуби вследствие на: - AC/DC преобразуване (преобразуване от променлив в постоянен ток); - DC/AC преобразуване; - работа на инвертори; - трансформаторни загуби; - вътрешно съпротивление на клетките. Това представляват технологични загуби в чист вид. ➢ Захранване на спомагателно технологично потребление, в което попадат: - BMS системите (системи за управление на батерията); - системите за охлаждане; - отопление на контейнерите; - противопожарните системи; - комуникационното оборудване; - системите за мониторинг.		

				Тези количества действително се потребяват, но не се квалифицират като крайно потребление, а като потребление за осигуряване работата на съоръжението като част от електроенергийната инфраструктура, т.е. би следвало да попадат в обхвата на чл. 20, ал. 2, т.18 от ЗАДС. От съществено значение за акцизното третиране на електрическата енергия е и чл. 21, § 5 от Директива 2003/96/ЕО, който обвързва възникването на задължението за облагане с доставката на електрическа енергия от дистрибутор или редистрибутор. При прилагането на тази разпоредба следва да се отчита специфичната функция на съоръженията за съхранение, които приемат електрическа енергия с цел временно съхранение и последващо отдаване, а не непременно за окончателното ѝ потребление. Ето защо е необходимо националната уредба изрично да разграничи зареждането на съоръжение за съхранение от доставката на електрическа енергия за крайно потребление, така че да не се допуска облагане на едно и също количество електрическа енергия както при зареждането, така и при последващата му доставка за крайно потребление. 4. Въпросът с технологичните загуби Особено проблематично е, че липсата на яснота в проекта на ЗИД на ЗАДС би могла да доведе до неоснователно включване в обхвата на облагане, третирайки като крайно потребление на електроенергия, всяко зареждане на съоръженията		

				за съхранение, но от друга, не съдържа никакви правила относно: - определяне на технологичните загуби; - признаване на нормативни загуби; - методика за доказване. Така например, ако 100 MWh постъпят в батерия, а впоследствие 90 MWh бъдат върнати в мрежата, не става ясно дали данъчната основа ще бъде 100 MWh, дали ще бъде само енергията за собствените нужди на системата. Този недостатък води и до потенциални проблеми с последващото прилагане на разпоредбата с оглед определяемостта на данъчната основа: В тази връзка предложеният текст не посочва: - точката на измерване; - вида на средството за измерване; - начина на определяне на потреблението; - начина за определяне на загубите; - реда за разграничаване на съхранената и потребената енергия. Така възниква задължение за акциз, без законът да определя достатъчно ясно данъчната основа. Това противоречи на принципите на правна сигурност и предвидимост на данъчното облагане. За целите на правилното определяне на акцизните задължения следва да се прави ясно разграничение между: • електрическата енергия, постъпваща в съоръжението за съхранение и впоследствие отдавана от него;		

				• неизбежните технологични загуби, възникващи при преобразуването и съхранението на електрическата енергия; • електрическата енергия, използвана за собствените технологични нужди на съоръжението, включително за системите за управление, охлаждане, отопление, контрол и безопасност; • електрическата енергия, използвана за крайно потребление, което не е свързано с процеса по съхранение. Тези категории имат различен технически и икономически характер и не следва автоматично да се третират по идентичен начин за целите на акцизното облагане. АПСТЕ счита, че електрическата енергия, която се съхранява и впоследствие се отдава, не следва да се облага с акциз при зареждането на съоръжението. За технологичните загуби и собствените технологични нужди следва да бъде предвиден изричен режим, който отчита тяхната необходимост за функционирането на съоръжението и не допуска необосновано данъчно натоварване на дейността по съхранение. Определянето на съответните количества следва да се извършва въз основа на измервателни данни и технически обоснована методика, съобразена с конкретната конфигурация на съоръжението. 5. Риск от двойно икономическо облагане При буквално тълкуване на текста може да се достигне до положение, при което: - електроенергията се счита потребена при зареждане на батерията;		

				- впоследствие същата електроенергия достига до краен потребител. Така едно и също количество електрическа енергия фактически би било облагано два пъти в икономически смисъл. Подобен резултат е несъвместим с логиката на акцизното облагане като данък върху потреблението. Предложение за допълнителна - уточняваща редакция към чл. 57а. С оглед на гореизложеното предлагаме следната допълнителна редакция към новата ал. 13 към чл. 57а от ЗАДС. Да се създаде нова (допълнителна) ал. 14 към чл. 57а: „(14) При експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, независимо дали е самостоятелно, или е разположено към обект за производство или потребление на електрическа енергия, електрическата енергия, използвана за зареждане, съхраняване и последващо отдаване чрез съоръжението, не се счита за потребена за целите на този закон само поради постъпването ѝ в съоръжението. Акциз се дължи единствено за електрическата енергия, доставена или използвана за крайно потребление извън процеса по съхранение, съгласно приложимите разпоредби на този закон. Не подлежат на облагане с акциз технологичните загуби, възникващи при зареждането, съхранението, преобразуването и последващото отдаване на електрическа енергия, както и електрическата енергия, използвана за		

				функционирането на системите за управление, контрол, преобразуване, охлаждане, отопление и безопасност, доколкото е пряко необходима за осъществяване на процеса по съхранение и последващо отдаване на електрическа енергия.“ Във връзка с горното и за да се постигнат целите за точно определяне на задължението за акциз, след приемането на ЗИД на ЗАДС е необходимо да бъдат направени и съответните последващи уточнения в Наредба № Н-1 от 22.01.2014 г. за специфичните изисквания и контрола, осъществяван от митническите органи върху средствата за измерване и контрол на акцизни стоки (обн., ДВ, бр. 53 от 2020 г.), като в чл. 45 досегашният текст стане ал. 1 и се създаде ал. 2 със следното примерно съдържание: *„(2) В случаите по чл. 57а, ал. 13, както и при експлоатиране на самостоятелни съоръжения за съхранение на електрическа енергия от лица по чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“ от Закона за акцизите и данъчните складове, точките за контрол се определят съобразно техническата конфигурация на обекта, така че да се осигури надеждно измерване и отчитане на количествата електрическа енергия, постъпващи в съоръжението, отдавани от него и използвани за собствени технологични нужди, както и определяне на технологичните загуби.“* В тази връзка считаме, че подходящо място за определяне на контролна точка е табло променлив ток, свързано към нисковолтовата страна на среднонапреженов трансформатор в подстанцията,		

				в което е монтирано средство за търговско измерване на електрическата енергия за собствени нужди. В зависимост от техническата конфигурация на съоръжението за съхранение, както и от техническа и икономическа целесъобразност, следва да се допуска определянето и на други подходящи контролни точки и използването на други технически обосновани решения, включително съществуващи средства за измерване и подходящи методики за определяне на енергийните потоци и технологичните загуби, при условие че се осигурява надеждно, проверимо и проследимо отчитане на количествата електрическа енергия, необходими за определяне на задълженията за акциз. С оглед на важността на повдигнатите в настоящото становище въпроси, оставаме на разположение за допълнително експертно обсъждане на същите, включително в рамките на експертна среща с представители на Министерството на финансите и на Агенция „Митници“.		
54	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 21.10.2026 г. 09:34** **Получено писмо в МФ с вх. № 26-00-759/ 23.10.2026 г.**	**„ЕНЕРГО-ПРО БЪЛГАРИЯ“ ЕАД**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	I. ПРЕДМЕТ НА СТАНОВИЩЕТО И ПРАВНА СЪЩНОСТ НА ПРОБЛЕМА С разпоредбата на § 19, т. 1, буква „б“ от предложения проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове (ЗИД на ЗАДС) се предвижда изменение на чл. 57а, ал. 1, т. 3 от закона, като се въвежда задължителна акцизна регистрация за лицата, които потребяват: *„г) електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, с изключение на:*	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения разпоредбата на § 19 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				аа) физически лица, които ги използват за домакинството; *бб) случаите, когато акцизът за нея е начислен от лице, регистрирано по този член, което зарежда съоръжението с електрическа енергия.“* Считаме, че използваната в подточка „бб“ формулировка „което зарежда съоръжението с електрическа енергия“ е правно и терминологично непрецизна, влиза в колизия с установения в Закона за енергетиката (ЗЕ) правен режим на дейността по съхранение на електрическа енергия и създава сериозен риск от противоречиво тълкуване и незаконосъобразно административно третиране на добросъвестни стопански оператори. II. СЪОТНОШЕНИЕ СЪС ЗАКОНА ЗА ЕНЕРГЕТИКАТА И ФОРМАЛНО-ЛОГИЧЕСКИ ПРОТИВОРЕЧИЯ В МОТИВИТЕ 1. Неяснота на термина „зареждане“: В енергийното право и съгласно Закона за енергетиката „зареждането“ представлява физически и технологичен процес на въвеждане на електрическа мощност в батерийния комплекс за нейното акумулиране. В търговско и данъчноправно отношение обаче правнорелевантният факт е продажбата/доставката на електрическа енергия на съответния клиент/оператор по смисъла на § 1, т. 16 от Допълнителните разпоредби (ДР) на ЗЕ във връзка с чл. 20, ал. 2, т. 17 от ЗАДС. Субектът, който физически „зарежда“ или подава електрическата енергия през преносната/разпределителната мрежа (съответният мрежов оператор), в преобладаващия брой случаи е напълно различен от субекта, който осъществява търговската продажба на енергията и начислява дължимия акциз (лицето, регистрирано		

				по чл. 57а, ал. 1, т. 2 от ЗАДС – търговец на електроенергия или краен снабдител). Използването на глагола „зарежда“ неоправдано смесва физическото пренасяне на енергията с данъчното събитие по начисляване на акциза при продажба. 2. Противоречие с легалната дефиниция по § 1, т. 61в от ДР на ЗЕ: В мотивите към законопроекта и в частичната предварителна оценка на въздействието вносителят изрично обосновава необходимостта от промяната с въведената дефиниция в § 1, т. 61в от ДР на ЗЕ. В мотивите обаче не става ясно каква е връзката на тази правна норма с разглеждания случай. Нещо повече, тази обосновка с конкретната правна норма противоречи на формалната логика. Молим Ви да обърнете внимание, че процесният проект на разпоредба се отнася именно до електроенергия, която операторът на съоръжението не отдава в електропреносната или електроразпределителната мрежа, а ползва за нуждите на съоръжението. Съгласно § 1, т. 61в от ДР на ЗЕ „съоръжение за съхранение на електрическа енергия“ е съоръжение в рамките на електроенергийната система, в което се съхранява енергия, *„с изключение на съоръженията за съхранение за собствено потребление на производители или крайни клиенти, които не отдават съхранената електрическа енергия в електропреносната или електроразпределителната мрежа“*. Следователно, авторът на проектозакона се позовава на правна норма, която изключва		

				неотдаваната електроенергия в мрежата от приложението си. Именно затова смятаме, че позоваването на тази правна норма противоречи на формалната логика. 3. Статут на оператора по чл. 90а, ал. 3, т. 1 от ЗЕ: Операторът на съоръжение за съхранение на електрическа енергия е легално дефиниран субект по чл. 90а, ал. 1 и § 1, т. 34г от ДР на ЗЕ. Съгласно чл. 90а, ал. 3, т. 1 от ЗЕ операторът съхранява собствена и/или закупена електрическа енергия и сключва сделки с електрическа енергия и/или за предоставяне на допълнителни услуги. Моля Ви да обърнете внимание, че чл. 90а, ал.3, т.1 от Закона за енергетиката поставя разлика между собствена и закупена електроенергия. Тази терминология се използва, защото под „собствена електроенергия“ законът има предвид собствено произведена. „Закупената“ електроенергия също става собственост на купувача според закона по силата на договорите за покупко-продажба, които прехвърлят собственост, но тази електроенергия много често не е произведена от оператора на съоръжението. Проектът на разпоредбата обаче не отчита тази разлика между собствено произведена и собствена закупена електроенергия, а задължава операторът и в двата случая да извърши регистрация, като липсва обяснение за причината за такова решение. III. ЛИПСА НА ФИСКАЛЕН РИСК На първо място, подчертаваме, че законът има абстрактно приложение – следва да регулира множество отношения, които имат сходен или идентичен характер. Считаме обаче че в процесния		

				случай всички оператори на съоръжения за съхранение на електрическа енергия в батерии, които ползват закупена електроенергия за нуждите на съоръжението си необосновано са приравнени от проектозакона с операторите на съоръжения за съхранение на електроенергия в батерии, които ползват собствено произведена електроенергия за нуждите на съоръжението си. По този начин законодателят ще приравни случаи, в които липсва фискален риск със случаи в които е налице фискален риск в ущърб на първите, като ще ги обремени необосновано със задължения за регистрация и поддържане на регистрация. Във връзка с гореизложеното Ви представяме пример с дейността на „ЕНЕРГО-ПРО България“ ЕАД, което развива и експлоатира съоръжения за съхранение на електрическа енергия в пълно съответствие с чл. 90а от Закона за енергетиката. Бихме желали да подчертаем, че представяме този пример за дружеството си, защото абстрактната правна норма трябва да се отнася до множество адресати и „ЕНЕРГО-ПРО България“ ЕАД предстои да бъде един от тези адресати, които ще бъдат засегнати несправедливо от закона, но смятаме, че нашият пример представя положението на множество други оператори на съоръжения за съхранение на електроенергия, които оперират на същия принцип. Принципът на работа на дружеството ни като оператор на съоръжение за съхранение на електроенергия е следният: 1. При осъществяване на дейността си дружеството закупува необходимата електрическа енергия от		

				лицензирани търговци на пазара, регистрирани по реда на чл. 57а от ЗАДС. 2. При всяка доставка на електрическа енергия за технологичните и спомагателните нужди на съоръженията за съхранение дружеството ни получава първични счетоводни документи и фактури, в които дължимият акциз е изрично начислен и се заплаща изцяло от нас на доставчика по силата на чл. 20, ал. 2, т. 17 и чл. 43, ал. 1, т. 2 от ЗАДС. Дружеството ни не придобива и не използва електроенергия без заплатен акциз. При това положение категорично липсва каквато и да е опасност или риск от неплащане, укриване или отклонение от акцизно облагане. 3. „ЕНЕРГО-ПРО БЪЛГАРИЯ“ ЕАД заявява пълна готовност да предостави при поискване всички фактури и платежни документи, удостоверяващи редовно начисления и заплатен акциз за входящата електрическа енергия. Тези документи подлежат на пряка проверка от органите по приходите и митническите органи. IV. НЕОБОСНОВАНА АДМИНИСТРАТИВНА ТЕЖЕСТ И НАРУШАВАНЕ НА ЧЛ. 19 ОТ КОНСТИТУЦИЯТА 1. При безспорно заплатен акциз на входа на съоръжението, вменяването на императивно задължение за регистрация по чл. 57а от ЗАДС на оператори като „ЕНЕРГО-ПРО БЪЛГАРИЯ“ ЕАД представлява тежка, дублираща и икономически необоснована административна тежест. Регистрацията по чл. 57а от ЗАДС е свързана с изисквания за внедряване на специализирани		

				автоматизирани системи за отчетност (чл. 57а, ал. 3, т. 1 ЗАДС), осигуряване за сметка на дружеството на непрекъснат интернет достъп на митническите органи до тях (чл. 57а, ал. 3, т. 2 ЗАДС), ежемесечно подаване на акцизни декларации дори за периоди без начислен акциз (чл. 87, ал. 1 и 4 ЗАДС) и водене на детайлна акцизна отчетност. 2. Налагането на подобен регулаторен режим при липса на какъвто и да е фискален риск нарушава принципа на съразмерност и конституционно гарантираните права по чл. 19, ал. 1, ал. 2 и ал. 3 от Конституцията на Република България – правото на свободна стопанска инициатива, закрилата на инвестициите и стопанската дейност на българските юридически лица и осигуряването на еднакви правни условия за стопанска дейност. Регулаторната намеса на държавата не следва да натоварва стопанските субекти с прекомерни формални задължения, когато фискалният интерес на бюджета е напълно защитен чрез събирането на данъка от продавача по веригата. V. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА КОНКРЕТНА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕДАКЦИЯ 1. С оглед гореизложеното, предлагаме в § 19, т. 1, буква „б“ от законопроекта разпоредбата на чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“, подточка „бб“ от ЗАДС да бъде прецизирана, като изразът „което зарежда съоръжението с електрическа енергия“ бъде заменен с ясна формулировка, отразяваща търговската продажба на енергията за технологични нужди:		

				Проект на чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“, подточка „бб“ от ЗАДС, публикуван за обществена консултация	Предложение №1 за редакция на чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“, подточка „бб“ от ЗАДС от „ЕНЕРГО-ПРО БЪЛГАРИЯ“ ЕАД:		
				Чл. 57а. (1) На задължителна регистрация по този закон подлежат лицата: … 3. които потребяват: … г) електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, с изключение на: аа) физически лица, които ги използват за домакинството; бб) случаите, когато акцизът за нея е начислен от лице, регистрирано по този член, което зарежда съоръжението с електрическа енергия.	Чл. 57а. (1) На задължителна регистрация по този закон подлежат лицата: ... 3. които потребяват: ... г) електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, с изключение на: аа) физически лица, които ги използват за домакинството; бб) случаите, когато акцизът за нея е начислен от лице, регистрирано по този член, което продава електрическа енергия на оператор на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, необходима за технологичните нужди на съоръжението (собствено потребление, технологични загуби при циклите заряд/разряд, спомагателни нужди за охлаждане, климатизация и поддръжка).		
				2. Алтернативно, предлагаме текст на закона, който, според нас, е елегантен начин да се гарантира защита на правата на Държавата за събиране на акциза, защото предвижда изрично начисляването да се извършва от лице, което е регистрирано по чл. 57а от ЗАДС, което прави евентуалното неначисляване на акциз за продадената енергия проследимо за компетентните органи:			
				Проект на чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“, подточка „бб“ от ЗАДС, публикуван за обществена консултация	Предложение № 2 за редакция на чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“, подточка „бб“ от ЗАДС от „ЕНЕРГО-ПРО БЪЛГАРИЯ“ ЕАД:		

				<table><tr><td>Чл. 57а. (1) На задължителна регистрация по този закон подлежат лицата: … 3. които потребяват: … г) електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, с изключение на: аа) физически лица, които ги използват за домакинството; бб) случаите, когато акцизът за нея е начислен от лице, регистрирано по този член, което зарежда съоръжението с електрическа енергия.</td><td>Чл. 57а. (1) На задължителна регистрация по този закон подлежат лицата: ... 3. които потребяват: ... г) електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, с изключение на: аа) физически лица, които ги използват за домакинството; бб) случаите, когато акцизът за нея е начислен от лице, регистрирано по този член.</td></tr></table> VI. АЛТЕРНАТИВНО ИСКАНЕ ЗА ОБОСНОВКА В МОТИВИТЕ В случай че вносителят не приеме предложената прецизирана редакция, ще очакваме да се запознаем с мотивите към законопроекта и в окончателната оценка на въздействието с доказана конкретна житейска и правна хипотеза, при която при нерегистрация на оператор на съоръжение за съхранение, закупуващ електрическа енергия с начислен от продавача акциз, съществува каквато и да е реална опасност от неплащане на акциз или фискална загуба за държавния бюджет.		
55	**Получено писмо в МФ с вх. № 63-00-134/ 21.10.2026 г.**	**Сдружение за Електронни Комуникации**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Сдружението за електронни комуникации (СЕК, Сдружението) е организация, обединяваща предприятия - доставчици на електронни съобщителни мрежи и услуги, и изразяваща общите им интереси, при осъществяване на дейността им и свързаните с нея взаимоотношения с трети лица, включително органи на държавната и общинската администрация. До настоящия момент СЕК многократно е предлагало и вземало	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				участие в различни инициативи за подобряване на съществуващата регулаторна рамка за осъществяване на тези дейности. Членове на Сдружението са 36 предприятия в сферата на електронните съобщения, като основно това са малки и средни оператори. Бихме искали да насочим вашето внимание към предложените промени в Закона за акцизите и данъчните складове (https:/Avww.strategy.bg/bg/pubiic-consultations/l2731) и по-точно към предложения параграф 37 от проекта. В предложения параграф 37, в ал.7, изречение второ е дописан текст: „както и лицата, предоставящи обществени електронни съобщителни мрежи и/или услуги“, който текст чисто процедурно не му е мястото там. В тази алинея адресати на уведомлението не са електронно съобщителните оператори (ЕСО). ЕСО трябва да бъдат уведомени за издадено вече съдебно разпореждане, което касае тяхната дейност и такова е предвидено в ал .13. Също така в предвидените в ал. 15 и ал. 16 събиране и съхраняване на информация и сроковете за нейното съхранение противоречат на предвидените в Закона за електронните съобщения (ЗЕС) органичения кой, кои данни може да иска, колко време оператора да ги съхранява и т.н. Това е чувствителна информация, която освен по ЗЕС се контролира и по Закона за защита на личните данни. Тези алинеи не съответстват и на заложените в ЗЕС срокове, а е добре тези неща да се синхронизират. От друга страна в законотворчеството се оказа, че техническите възможности, които имат електронно съобщителните оператори са неограничени. Функции и дейности, които се извършват от хостинг компании и предприятия предоставящи други услуги изведнъж се приписват на електронно съобщителните мрежи и		

				услуги. Нашето притеснение е, че ние няма да можем технически да изпълним така предвидените законови задължения. Има огромна разлика в дейността на хостинг компании и на електронните съобщителни оператори. В Закона за електроните съобщения ясно да дефинирани кои са операторите на електронни съобщителни мрежи и/или услуги, кои са електронно съобщителните услуги, какво е електронно съобщителна мрежа и т.н. и това не са хостинг услугите. Електронно съобщителните оператори могат да блокират на ниво „1Р адрес“. Те не могат да блокират интернет страници. Има разлика в мрежите, услугите и нивото на достъп за това е невъзможно електронно съобщителните оператори да блокират интернет страници. В последните години в различни закони се преписват и дописват някакви задължения, като се вменяват дейности на електронните съобщителни оператори, които те не могат да изпълнят. Законодателят не се интересува дали и как може да се изпълни дадено задължение и приема текстове „които му звучат добре“, но на практика се получава огромен проблем, който никой не иска да реши. Има вече наказани оператори и се водят дела срещу актове за неизпълнение, при положение, че такова не може да се изпълни. И размерите на глобите са такива че може да ти закрият бизнеса. От 3- 4 години пишем, искаме срещи и само се прехвърля топката, че не е тяхна работа. Като пример мога да ви дам актове по повод неспазване на разпореждане на съда по филтриране на сайтове без лиценз по Закона за хазарта. Уведомявайки Министерство на транспорта и съобщенията, като ресорноминистерство отговарящо за политиката в съобщенията, те ни отговориха, чс не са компетентни по Закона за хазарта. Проверяващите от НАП казват, че не		

				разбират електронните съобщения и за тях отварянето на даден интернет домейн е нарушение на разпореждане на съда. Изобщо не се интересуват какво е направил оператора. Съдът на първа инстанция като види запис от отворена страница също решава, чс има неизпълнение. В момента има обжалване на втора инстанция, където ще се опитаме да изясним какво е направил оператора, какво може изобщо той да направи. Към момента нито една институция, дори Комисия за регулиране на съобщенията (КРС), не иска да издаде указания как технически да сс филтрира, какво да изпълни оператора така, чс да не попадне под ударите на закона. Имаме кореспонденция от 3 - 4 години към всички засегнати министерства и Комисия за регулиране на съобщенията и никой не желае да реши въпроса, а напротив това се разраства главоломно. Явно събирането на глоби е най-важната част от работата, а не да се изяснят техническите възможности и начини. Категорично възразяваме срещу възлагането на електронните съобщителни оператори да изпълняват контрол вместо държавата без ясно разписани правила и указания и съобразно с възможностите и развитието на технологиите. В целия параграф 37 никъде нс са посочени хостинг компаниите, а те са тези. които могат да отговорят на повечето посочени задължения. От всичко написано по-горе смятаме, че предложения текст на параграф 37 следва основно да бъде преработен преди окончателното приемане на текста.		
56	**Получено писмо в МФ с вх. № 63-00-134/ 21.10.2026 г.**	**Алианс на технологичната индустрия АТИ**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго	I. Общи бележки Предмет на настоящото становище е промяната на реда и същността на задълженията за блокиране на интернет страници, профили в социални мрежи и в приложения за съобщения.	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

			лице/група лица: ….	С оглед осигуряване на яснота на уредбата и практическа приложимост на предвидените задължения смятаме, че предложените разпоредби се нуждаят от прецизиране от прецизиране по отношение: - уточняването на задължените субекти, които следва да извършват всеки от отделните видове блокиране; - липсата на срокове за изпълнение на тези задължения; - необходимост от прецизиране на законовата процедура по приемане на решения за блокиране, тяхното влизане в сила и изпълнението им; - публикуване на информация, която да позволи на предприятията да спазват задълженията си по Регламент (ЕС) 2015/2120, свързани с блокирането на интернет страници; - разяснение на задълженията за съхраняване на информация за изпълнение на задълженията за блокиране; - отпадане на задълженията за съхраняване на информация за изпълнението на задължението за блокиране, които не са свързани с изпълнението на това задължение; - уеднаквяване на режима с текущите тенденции в законодателната ни практика; - редът за уведомяване на доставчиците на обществени електронни съобщителни мрежи и/или услуги, за решението на директора на Агенция „Митници“ за временно спиране (блокиране) на достъпа до интернет страници или потребителските профили (чл. 99в, ал. 7, § 37 от ЗИДЗАДС), респ. за разпореждането на председателя на Софийския районен съд в тази връзка (чл. 99в, ал. 13 от Законопроекта). II. По конкретните предложени изменения на Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС) – въвеждане на нов чл. 99в:		

				Във връзка с конкретните предложени изменения, изразяваме следното становище: 1. Проектът на ЗИД не предвижда задължени лица, които да изпълняват решенията на директора на Агенция Митници за блокиране, срок, в който решенията следва да бъдат изпълнени и възможност за прилагане само конкретно необходимото правомощие за блокиране: 1.1. липса на посочване на задължените лица Съгласно предложения нов текст на чл. 99в, ал. 6 от ЗАДС, „в случаите… когато информацията не е премахната в указания срок, директорът на Агенция „Митници“ или оправомощено от него лице издава решение за временно спиране (блокиране) на достъпа на територията на страната до: 1. интернет страниците, на които са били публикувани обявите/съобщенията; 2. потребителските профили в социални мрежи и приложения за съобщения, където са били публикувани обявите/съобщенията.“ Разпоредбата на ал. 7 посочва, че предприятията, предоставящи обществени електронни съобщителни мрежи и/или услуги, се смятат за уведомени за решението от датата на публикуването на решението. Видно от текста, липсва уточняване в какво се състои задължението на предприятията, предоставящи обществени електронни мрежи и/или услуги. В тази връзка, необходимо е да се уточни, че от техническа страна предприятията могат да блокират единствено достъпа до интернет страници, но не и до отделни потребителски профили в социалните мрежи. С повсеместната употреба на https протокол, предприятията предоставящи електронни съобщителни услуги виждат единствено домейна, който потребителят се опитва да достъпи – например https://youtube.com, но не и конкретното видео или конкретния профил, който		

				потребителят достъпва. Поради тази причина, когато интернет страницата използва https протокол, предприятията трябва да блокират достъпа до цялата интернет страница, което в посочения случай би било цялата платформа youtube.com. Наред с това, законопроектът използва едновременно понятията „интернет страница“, „домейн“, „URL“ и „IP адрес“, без да определя кое от тях представлява обекта, който доставчикът на услуга за достъп до интернет следва на практика да блокира. Последното представлява съществен технически проблем в случаите на DNS базирана филтрация. Например: https://example.com/user/web1/page2/123, може да бъде конкретната страница с незаконното съдържание, но доставчикът обичайно няма техническа възможност чрез DNS филтрация да блокира само този URL, тъй като повечето интернет страници използват гореспоменатия https протокол. DNS работи на ниво домейн/FQDN: example.com. Следователно блокирането на домейна ще направи недостъпно цялото съдържание на example.com, включително напълно законосъобразно съдържание. Това е особено съществено при marketplace, social media, cloud и други споделени платформи. По отношение на приложенията за съобщения е необходимо да отбележим, че не е възможно еднозначно да се идентифицира трафика към тях, още по-малко към конкретен профил, поради което за предприятията е невъзможно да блокират достъпа до конкретен профил в приложение. Поради гореизложеното, считаме че в чл. 99в, ал. 6 изрично трябва да бъде записано, че задължението на предприятията се състои единствено в блокиране на интернет страници, но не и в блокирането на профили в социални мрежи и приложения за съобщения.		

				Последното, според нас, би следвало да бъде задължение на съответните социални мрежи и приложения за съобщения, в които тези профили са създадени. Последното, по наше мнение, се подкрепя и от разпоредбите на Акта за цифровите услуги (Digital Services Act – DSA). Съгласно чл. 6, пар. 1, б. „б“ от Акта за цифровите услуги „когато се предоставя услуга на информационното общество, която се състои в съхраняването на информация, предоставена от получател на услугата, доставчикът на услуги не носи отговорност за информацията, съхранявана по искане на получател на услугата, при условие че доставчикът веднага след като се запознае или узнае за тях действа експедитивно за премахване или блокиране на достъпа до незаконното съдържание.“ Посочената разпоредба е приложима за хостинг услугите, към които спадат и онлайн платформите, респективно социалните мрежи и приложенията за съобщения. 1.2. липса на срок за изпълнение на решенията по чл. 99в, ал. 6 от ЗАДС: Бихме искали да обърнем внимание, че нито в тези, нито в следващите разпоредби се съдържа срок, в който решенията на директора на Агенция „Митници“ или упълномощено от него лице, следва да бъдат изпълнени. Респективно, липсва и указание от кой момент започва да се брои този срок. За сметка на това, разпоредбите на ал. 8-10 от чл. 99в уреждат към кои лица следва да се насочат исканията за допълнителни действия, в случай че информацията не е премахната и профилите не са блокирани, а ал. 11-14 предвиждат ред, по който се създава задължение за блокиране на страници след издаване на съдебно разпореждане, в случай че не е изпълнено решението на директора на Агенция „Митници“.		

				1.3. липса на възможност за прилагане само на конкретно необходимото правомощие за блокиране: Необходимо е да се отбележи също, че предложеният текст на чл. 99в, ал. 6 от ЗАДС създава впечатление, че във всички случаи решението на директора на Агенция „Митници“ ще съдържа указание за блокиране кумулативно на достъпа до интернет страници и профили в социални мрежи и профили в приложения за съобщения. В тази връзка, считаме че едновременното им блокиране във всички случаи би било напълно непропорционално на целта на закона. Считаме, че правомощията следва да бъдат отделни и да могат да бъдат използвани както алтернативно, така кумулативно, спрямо конкретните нужди от премахване на незаконосъобразна информация във всеки отделен случай. В противен случай, разпоредбата на закона би предвиждала действия, които не са пропорционални на извършените нарушения. Предвид горното, правим следните предложения за промени: 1) В чл. 99в, ал. 6 от ЗАДС, срещу всяко от задълженията за блокиране да се посочи лицето, което е задължено да изпълни съответното искане, като предприятията, предоставящи обществени електронни съобщителни мрежи и/или услуги следва да имат задължение единствено за блокиране на достъп до интернет страници; 2) В разпоредбата на чл. 99в от ЗАДС да се добави срок за изпълнение на решенията на директора на Агенция „Митници“, както и да се уточни от кой момент започва да се брои този срок. 3) Решението на директора на Агенция „Митници“ да бъде за блокиране на достъпа на територията на цялата страна до едно или повече от:		

				1. интернет страниците, на които са били публикувани обявите/съобщенията; 2. потребителските профили в социални мрежи, където са били публикувани обявите/съобщенията. 3. потребителските профили в приложения за съобщения, където са били публикувани обявите/съобщенията. 2. Проектът на ЗИД предвижда блокиране на интернет страници въз основа на решение, което не е влязло в сила: Както посочихме по-горе, проектът на ЗИД на ЗАДС не предвижда срок за изпълнение на решенията за блокиране на директора на Агенция „Митници“. Същевременно, в чл. 99в, ал. 8-14 са предвидени действията, които следва да се предприемат в случай, че тези решения не са изпълнени. Необходимо е да се отбележи, че решенията на директора на Агенция „Митници“ за блокиране на интернет страници и профили в социални мрежи и приложения за съобщения не подлежат на ex lege предварително изпълнение. ЗАДС предвижда много хипотези, в които решенията на директора на Агенция „Митници“ подлежат на предварително изпълнение по закон и всички те са посочени изрично в съответните разпоредби на закона. Такава възможност не е предвидена по отношение на решенията за блокиране. Съгласно Административнопроцесуалния кодекс (АПК), индивидуалните административни актове подлежат на обжалване по съдебен ред в 14-дневен срок от тяхното съобщаване (чл. 149, ал. 1). Разпоредбите на чл. 99в, ал. 8-14 създават впечатление, че изпълнение на решението ще се търси преди да изтече предвидения в АПК срок за оспорване по съдебен ред. Необходимо е да се отбележи, че предприятията, предоставящи обществени електронни съобщения, имат изрична		

				забрана да блокират достъп до интернет страници, съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2015/2120. Изключения са допустими при наличие на разпореждане на държавен орган или съд, в съответствие с националното или европейското законодателство. Предвидените в Закона за електронни съобщения санкции за нарушение на забраната за блокиране са в размер от около 1000 до 100 000 евро за всеки отделен случай. Това практически означава, че за да избегнат тези високи санкции, предприятията блокират достъп до интернет страници само при наличие на едно от следните основания: - влязло в сила решение на държавен или съдебен орган; - решение на държавен орган, което е с предварително изпълнение. Тук е необходимо да се отбележи, че с промените в Закона за хазарта, обнародвани в ДВ бр. 69 от 01.08.2026 г. беше предприета промяна на досегашната практика по отношение на блокирането на интернет страници. Предишният режим, действал до края на м. юли 2026 г., изискваше изпълнителният директор (ИД) на НАП да приеме решение, с което да забрани организирането на хазартни игри чрез посочени в решението интернет страници, поради липса на лиценз на съответния хазартен оператор. При липса на доброволно ограничаване на достъпа до страницата или нейното премахване от хазартния оператор, ИД на НАП отправяше искане до председателя на Софийския районен съд да разпореди блокирането на достъпа до страницата от всички предприятия, предоставящи обществени електронни съобщителни мрежи и/или услуги. След промените от 01.08.2026 г., блокирането се осъществява вече на основание решение на ИД на НАП, което има предварително изпълнение по закон. Искаме		

				да отбележим, че в дейността ни по блокиране на интернет страници, най-честите случаи са именно тези по Закона за хазарта. В тази връзка, считаме че законовите уредби на блокирането на интернет страници в българското законодателство е препоръчително да бъдат хармонизирани. Поради тази причина предлагаме да отпадне издаването на разпореждане за блокиране на интернет страници от страна на председателя на Софийския районен съд, предложено в чл. 99в, ал. 11-14 от ЗИД. Предлагаме вместо това да се предвиди, че решението на директора на Агенция „Митници“ има предварително изпълнение по силата на закона – подход, който вече е използван многократно в ЗАДС по отношение на различни други видове решения на директора на Агенция „Митници“. Считаме, че това ще представлява по-простото и по-ефективното решение както за дейността на Агенция „Митници“, така и за нашата дейност като предприятия, предоставящи обществени електронни съобщителни мрежи и/или услуги. Предвид горното, считаме че предложената разпоредба на чл. 99в от ЗАДС следва да се прецизира и допълни по следния начин като се уточни: - че решенията за блокиране на интернет страници на директора на Агенция Митници“ имат предварително изпълнение по силата на закона; - от кой момент се прилагат мерките по чл. 99в, ал. 8-10. 3. Необходимост от включване на задължение за публикуване на отменени решения на директора на Агенция „Митници“ и отменено предварително изпълнение на решения за блокиране на интернет страници. В предложените разпоредби на чл. 99в, ал. 11-14 от ЗИД на ЗАДС е предвидена процедура по издаване на съдебно разпореждане за блокиране на интернет страници,		

				когато предприятията не са ги блокирали в изпълнение на решение на директора на Агенция „Митници“. След издаване на съответното съдебно разпореждане, интернет страниците не могат да бъдат отблокирани преди изтичане на посочения в него срок. Предвид горното, както и направените от нас предложения в т. II.2 на настоящото писмо, за да могат предприятията надлежно да изпълняват както своите задължения за блокиране на достъпа до интернет страници по ЗАДС, така и описаните по-горе задължения по Регламент (ЕС) 2015/2120 да не блокират достъпа до интернет страници, ще бъде необходимо Агенция „Митници“ да има задължение за публикуване и на: - свои решения, които имат отменено предварително изпълнение; - свои решения, които са отменени изцяло по същество. Предлагаме проектът на ЗИД да се допълни съответно. Публикуването на тази информация и уведомяването на предприятията следва да се извършват по предложения в т. 5 механизъм. 4. Не е ясно в какво точно се състои изискването за съхраняване на информация за блокираните интернет страници. В проекта на ЗИД на ЗАДС, и по-конкретно, чл. 99в, ал. 15, е предвидено следното: „(15) За удостоверяване на изпълнението на разпореждането на органа по ал. 6 и 12, при спиране (блокиране) на достъпа до интернет страниците, лицата, предоставящи обществени електронни съобщителни мрежи и/или услуги, са длъжни да съхраняват защитена срещу намеса и изтриване информация за: 1. датата и часът, на която е спрян (блокиран) достъпа до интернет страниците; 2. домейнът и интернет адреса (URL) на спрените (блокираните) интернет страници;		

				3. ай пи адресите на сървърите, на които се съхраняват файловете, базите данни и съдържанието на спрените (блокираните) интернет страници (хост сървърите).“ Не е ясно защо следва да се съхранява информация за „ай пи адресите на сървърите, на които се съхраняват файловете, базите данни и съдържанието на спрените (блокираните) интернет страници (хост сървърите)“, както и откъде се предполага предприятията да се сдобият с нея. Блокирането на достъп до интернет страници, при липса на други указания, се извършва по DNS, а не по IP адрес. Последното се налага, тъй като блокирането по IP адрес води до блокиране на всяка една интернет страница, която е хостната под този IP адрес. Това означава, че при блокиране по IP адрес, когато би се съхранила информацията за блокирания IP адрес, предоставена в решението за блокиране или в съдебното разпореждане, е напълно възможно да се блокират повече интернет страници от изисканите на основание ЗАДС. Това ще доведе до нарушение на Регламент (ЕС) 2015/2120 и съответно до санкции за предприятията. Самото изискване на т. 3 би създало редица проблеми при практическото си прилагане. При съвременните интернет архитектури един сайт може да използва: CDN; reverse proxy; load balancing; dynamically allocated IP addresses; множество IPv4/IPv6 адреси; shared hosting; cloud infrastructure и т.н. Така, един ай пи адрес може да обслужва повече от един домейн. Следователно, блокиране по ай пи адрес може да засегне и услуги извън предмета на съдебното разпореждане. Още по-съществено е, че доставчикът на услуга за достъп до интернет няма как надеждно да установи ай пи адресите на „сървърите, на които се съхраняват файловете и базите данни“. От Интернет може да бъдат идентифицирани например адресът на CDN/reverse		

				proxy, a origin/database сървърите изобщо да не са публични. Предвид последното, т. 3 на чл. 99в, ал. 15 от Законопроекта следва генерално да отпадне, или, алтернативно, придобие следната редакция „ай пи адресите, посочени в разпореждането на компетентния орган, когато блокирането е разпоредено по ай пи адрес.“ В допълнение следва да се отчете фактът, че доставчиците на интернет достъп не управляват интернет страниците и инфраструктурата, на която се съхранява тяхното съдържание, и не разполагат непременно с информация за конкретните хост сървъри, техните IP адреси и местоположение. Изискването за съхраняване на IP адресите на сървърите, на които се съхраняват файловете, базите данни и съдържанието на блокираните интернет страници, излиза извън информацията, която е необходима за удостоверяване на предприетото блокиране, и може да създаде технически неизпълними задължения за предприятията. Нещо повече, съгласно Закона за електронните съобщения предприятията, предоставящи услуги за достъп до интернет, осигуряват преноса на данни, но не съхраняват съдържанието на интернет страниците, до които техните абонати осъществяват достъп. В този контекст доставчиците на интернет достъп не разполагат с информация за съдържанието на интернет страниците, за конкретните сървъри, на които се съхранява то, или за IP адресите на всички такива сървъри. Тази информация е в сферата на дейност и контрол на доставчиците на хостинг услуги и администраторите на съответните интернет ресурси. Ето защо изискването операторите да съхраняват IP адресите на сървърите, на които се намират файловете, базите		

				данни и съдържанието на блокираните интернет страници, не е съобразено с естеството на предоставяните от тях услуги и с нормативно установените ограничения относно обработването и съхраняването на електронни съобщения. Предвид гореизложеното, предлагаме следната промяна в текста на чл. 99в, ал. 15 от ЗАДС: - да отпадне т. 3 от текста на чл. 99в, ал. 15 от ЗАДС. - алтернативно, т. 3 да придобие следната редакция: „ай пи адресите, посочени в разпореждането на компетентния орган, когато блокирането е разпоредено да се извърши по ай пи адрес.“ 5. Необходимост от прецизиране на реда за уведомяване на предприятията за решенията на директора на Агенция „Митници“ и съдебните разпореждания за блокиране и осигуряване на единно място за публикуването им. Предвидените в ЗИДЗАДС правила de facto въвеждат задължение на предприятията, предоставящи обществени електронни съобщителни мрежи и/или услуги, постоянно да следят външни интернет страници, на които се публикуват посочените актове. В тази връзка, предлагаме в ал. 7 и 13 на чл. 99в от Законопроекта , както и в ал. 13, ако предвиденият в нея ред бъде запазен, да бъде предвидено централизирано публикуване на актовете на единен портал/интернет страница, съчетано с нарочно уведомяване на предприятията посредством изпращане на съобщение на предварително предоставени от тях електронни адреси. Механизмът следва да обхваща както решенията на директора на Агенция „Митници“ и съдебните разпореждания за блокиране, така и последващите актове, които променят обхвата или срока на блокирането или налагат възстановяване на достъпа. Необходимо е изрично да бъде уреден моментът, в който електронното уведомление се счита за получено, като от		

				него да започва да тече съответният срок за изпълнение при наличие на подлежащ на изпълнение акт. Необходимостта от такъв подход произтича и от обстоятелството, че задължения за блокиране се предвиждат в редица закони и се изпълняват въз основа на актове на различни административни и съдебни органи. Централизираното им публикуване на едно място ще осигури общ и актуален източник на информация, а електронното уведомяване ще позволи своевременно узнаване за конкретния акт, без необходимост предприятията постоянно да проследяват различни интернет страници. Подобен подход би бил в унисон с целите на регистровата реформа и електронното управление за свързаност на информационните системи, служебен обмен на данни и намаляване на административната тежест. Обединяването и оповестяването на информацията на едно място следва да се осигурят чрез взаимодействие между компетентните органи. В тази връзка предлагаме да се прецени дали най-подходящо е използването на интернет страницата на Министерството на иновациите и дигиталната трансформация с оглед на функциите му по регистровата реформа и поддържането на Системата за сигурно електронно връчване, на Министерството на финансите с оглед на правомощията на НАП и Агенция „Митници“, на КРС като секторен регулатор, или на друг компетентен орган. Това ще доведе както до намаляване на административната тежест за предприятията при запазване на задълженията за блокиране, така и до по-голяма сигурност за държавните органи, че предприятията няма да пропуснат законодателни промени, които изменят съществуващи или въвеждат нови задължения за блокиране на интернет страници.		

57	**Получено писмо в МФ с вх. № 15-00-143/ 22.10.2026 г.**	**Спиритс БЪЛГАРИЯ**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	**1. Относно валидността на акцизните бандероли за бутилирани алкохолни напитки с код по КН 2208** Подкрепяме предложените изменения, свързани с валидността на образците на акцизни бандероли за спиртни напитки в чл. 64 от ЗАДС. Считаме, че тези промени са положителна стъпка към постигане на по-голяма правна сигурност, предвидимост и намаляване на ненужната административна и финансова тежест за добросъвестните икономически оператори. За да се постигне в пълен обем тази цел, предлагаме в пар. 64 от ПЗР към ЗИД на ЗАДС накрая думите „*до 31 декември 2027 г., включително“* да се заменят с думите „*до 31 декември **2028 г.**, включително*“ **2. Относно ограничаването на нелегалното разпространение на спиртни напитки, произведени в условията на облекчения режим за допустима семейна консумация (домашна ракия)** Подкрепяме предложените разпоредби, насочени към противодействие на нерегламентираното разпространение на спиртни напитки под наименованието „домашна ракия“. Подчертаваме, че съгласно ЗАДС и разпоредбите на Директива 92/83/ЕИО специалният режим за производство на ракия за лично и семейно потребление е предназначен изключително за нетърговска (семейна) консумация и не допуска използването му за продажба или разпространение под каквато и да е форма. Същевременно считаме, че ефективното противодействие на нелегалната търговия със спиртни напитки, произведени в условията на облекчени регистрационни режими или напълно нелегално (без съблюдаването на каквото и да е регистрационни и лицензионни режими), осъществявана без спазване на приложимите фискални, санитарни и регулаторни	**Не се приема** **Приема се**	Предложението за § 64 относно заварените към датата на влизане в сила на закона случаи на налични количества бутилирани алкохолни напитки е съобразено с издадените заповеди на министъра на финансите, в които е определен ясно крайният срок за реализация на алкохолните напитки в търговската мрежа.

				изисквания, не следва да се ограничава единствено до етапа на разпространение, който представлява последното звено от нелегалната верига. В тази връзка, и предвид предходно формулираните от нас предложения, необходимо е прилагането на цялостен подход за контрол върху всички етапи от тази верига: - контрол върху произхода и движението на използваните суровини; - пълната проследимост на средствата за производство (съоръжения и капацитет за дестилиране); - контрол върху самия производствен процес; - последващо движение на произведените количества. Убедени сме, че именно засиленият и ефективен контрол върху производството, съчетан с последователни действия срещу нерегламентираната търговия, би довел до реално ограничаване на сивия сектор, защита на здравето на потребителите и гарантиране на лоялната конкуренция. В заключение, спиритсБЪЛГАРИЯ подкрепя законопроекта и изразява готовност за конструктивен диалог с компетентните институции за разработване на допълнителни ефективни мерки за противодействие на нелегалното производство и търговия със спиртни напитки.		
58	**Получено писмо в МФ с вх. № 26-00-761/ 23.10.2026 г.**	**ЕВН България**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	§ 19. В чл. 57а се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: б) точка 3 се изменя така: „3. които потребяват: а) собствена електрическа енергия произведена от производители с обект/и с обща инсталирана електрическа мощност над 1 MW; б) собствен природен газ, добит при осъществяване на дейности по добив на природен газ;	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения разпоредбата на § 19 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				в) електрическа енергия или природен газ за свои собствени нужди при осъществяване на дейности по пренос или разпределение на електрическа енергия или природен газ, търговия с електрическа енергия, обществена доставка на електрическа енергия или природен газ или снабдяване от крайни снабдители с електрическа енергия или природен газ; г) електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, с изключение на: аа) физически лица, които ги използват за домакинството; бб) случаите, когато акцизът за нея е начислен от лице, регистрирано по този член, което зарежда съоръжението с електрическа енергия." Предложение на ЕВН ЕАД <u>да се измени както следва:</u> 1. В ал. 1: б) точка 3 се изменя така: *„3. които потребяват:* *а) собствена електрическа енергия произведена от производители с обект/и с обща инсталиранаелектрическа мощност над 1 MW;* *б) собствен природен газ, добит при осъществяване на дейности по добив на природен газ;* *в) електрическа—енергия—или природен газ за свои собствени нужди при осъществяване на дейности по пренос или разпределение на електрическа енергия или природен газ, търговия с електрическа енергия, обществена доставка на електрическа енергия или природен газ или снабдяване от крайни снабдители с електрическа енергия или природен газ;* *г) електрическа енергия при експлоатиране на съоръжение за съхранение на електрическа енергия, с изключение на: аа) физически лица, които ги използват*		

				за домакинството; бб) случаите, когато акцизът за нея е начислен от лице, регистрирано по този член, което зарежда съоръжението с електрическа енергия." Мотиви Предлагаме операторите на електропреносните и електроразпределителните мрежи да бъдат изключени от обхвата на задължителната регистрация по чл. 57а, ал. 1, т. 3 ЗАДС. На първо място, липсва достатъчна обосновка за необходимостта от въвеждането на подобно задължение. В мотивите към законопроекта изрично е посочено, че предложените изменения не целят въвеждане на нови съществени регулаторн и изисквания, а единствено синхронизиране на ЗАДС с действащата уредба по Закона за енергетиката и прецизиране на данъчната регулация. Независимо от това, с предложената редакция на чл. 57а, ал. 1 се разширява кръгът на лицата, подлежащи на задължителна регистрация, без да е налице ясно установена данъчна или контролна необходимост, както и без да е посочена конкретна и измерима обществена полза от подобна промяна. Не става ясно също така дали и в какъв обхват е извършена оценка на въздействието на законопроекта върху обществените отношения в сектор „Електроенергетика", включително върху дейността на операторите на електрически мрежи и отражението върху мрежовите услуги и цени, заплащани от крайните клиенти. Подобна оценка следва да бъде съгласувана с Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР), чиято основна функция е да осигурява стабилна, справедлива и прозрачна регулаторна и ценова рамка в енергийния сектор. На следващо място, съгласно Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно		

				преструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията („Директива 2003/96/ЕО"), възникването на задължение за заплащане на акциз е свързано с потреблението на енергийни продукти и електрическа енергия. Данъчнозадълженото лице се определя въз основа на потреблението или доставката на електрическа енергия, а не въз основа на притежаването на лицензия за извършване на дейност в електроенергийния сектор. В този смисъл европейската данъчна рамка не предполага автоматично възникване на задължение за регистрация за операторите на електропреносната и електроразпределителните мрежи единствено поради осъществяването на съответната лицензионна дейност. С предложения текст неоправдано се разширява кръгът на задължените лица чрез включване на операторите на електрически мрежи само въз основа на извършваните от тях дейности по пренос и разпределение на електрическа енергия, без да се отчита специфичният характер на електрическата енергия, използвана за покриване на технологичните загуби в мрежата, която не представлява потребление за собствена стопанска дейност в обичайния смисъл на понятието. Предвид липсата на изрично изискване в приложимото европейско законодателство за регистрация на операторите на електропреносни и електроразпределителни мрежи само поради извършването на съответната лицензионна дейност, считаме, че създаването на подобно задължение е непропорционално спрямо функциите и ролята на тези оператори в електроенергийната система. Предложената от нас редакция е в пълно съответствие с принципите и целите на Директива 2003/96/ЕО, която предвижда данъчно облагане на електрическата енергия		

				в крайното потребление, а не в междинните процеси на пренос, съхранение и последваща доставка. В заключение, изразяваме надеждата си, че направените от нас конкретни предложения, които целят внасяне на по-голяма яснота и справедливост в коментираните обществени отношения ще бъдат взети предвид. Представеното становище е комуникация с орган на публична власт, във връзка с изразяване на позицията по проекта на горепосочения нормативен акт, по смисъла на чл. 3, ал. 1, т. 1 от Закона за прозрачност при представителство на интереси, която се осъществява в частен интерес.		
59	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 23.10.2026 15:51**	**ИФА Бранч България**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Като обща бележка приветстваме усилията за привеждане на Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС) в съответствие с правото на Европейския съюз (ЕС) и с практиката на Съда на ЕС, както и мерките, насочени към по-голяма прозрачност и намаляване на административната тежест – прецизирането на освобождаването по чл. 24, ал. 2, т. 6 ЗАДС, въвеждането на опростени процедури при зареждане на въздухоплавателни средства и електронното подаване на акцизните декларации. Същевременно считаме, че предложеното въвеждане на акциз за леки автомобили с висока мощност поражда сериозни въпроси относно съответствието му с правото на ЕС и относно неговата обоснованост и правна сигурност, поради което следва да бъде допълнително обсъдено и съществено преработено. По-долу излагаме конкретните си съображения по отношение на следната точка от Проекта. 1. Становище проекто изменения, с които се въвежда акциз за леки автомобили с мощност над 250 kW 1.1. Предвиденият акциз нарушава забраната за дискриминационно вътрешно данъчно облагане по чл. 110 ДФЕС	**Не се приема**	Решението на СЕС по дело C-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело C 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар.

				Акцизът е вътрешен данък и съответствието му с правото на ЕС се преценява по чл. 110 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), а не по чл. 34 – 36 ДФЕС. Съдът на ЕС е приел това изрично за действалия преди в България акциз върху автомобилите (решение по дело C-2/09, Kalinchev, т. 36). Затова основанията по чл. 36 ДФЕС не могат да се прилагат, а бюджетните цели и целта за данъчна справедливост от мотивите не оправдават по-тежко облагане на стоки от други държави членки. Считаме, че в предложения вид акцизът нарушава чл. 110 ДФЕС по отношение на автомобили, въвеждани от други държави членки. Сравнението по чл. 110 ДФЕС се прави между внесените употребявани автомобили и употребяваните автомобили, които вече са регистрирани в страната. Съдът на ЕС е приел, че употребяваните автомобили, внесени в България, са сходни стоки с употребяваните автомобили, които вече са регистрирани в страната и са били внесени като нови, независимо от произхода им (решение по дело C-2/09, Kalinchev, т. 2 от диспозитива). Автомобилите на вътрешния пазар за употребявани автомобили са „местни стоки“ и са в пряка конкуренция с внесените употребявани автомобили от същия вид, характеристики и износване (решение по дело C-402/09, Tatu, т. 55). Съдът на ЕС е формулирал ясен критерий: данъкът върху внесен употребяван автомобил не може да бъде по-висок от остатъчния данък, който се съдържа в стойността на сходен автомобил, вече регистриран в страната (решения по дело C-345/93, Nunes Tadeu, и по дело C-402/09, Tatu). Прилагайки този критерий към действалия преди в България акциз, Съдът е приел, че чл. 110 ДФЕС не допуска различно облагане на внесените употребявани автомобили и на употребяваните		Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не споделяме изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW.

				автомобили, вече регистрирани в страната (решение по дело C-2/09, Kalinchev, т. 3 от диспозитива). Проектът не отговаря на този критерий. Автомобилите с мощност от 250 kW нагоре, регистрирани в страната преди 01.01.2027 г., не са облагани с акциз и не се облагат при последваща продажба. Остатъчният данък в тяхната стойност е нула. В същото време сходен автомобил, въведен от друга държава членка след тази дата, ще дължи акциз в пълен размер – най-малко 5 000 евро, независимо от възрастта, пробега и състоянието си. Внесеният автомобил винаги ще бъде облаган по-тежко от сходния автомобил на вътрешния пазар. Съдът на ЕС е разгледал точно такава ситуация. Той е приел, че чл. 110 ДФЕС не допуска въвеждането на нов данък, който възпира пускането в обращение на внесени употребявани автомобили, без да засяга покупката на сходни автомобили на вътрешния пазар. Иначе държавите членки биха могли с нови данъци да облагодетелстват стоките, пуснати на пазара преди влизането им в сила (решение по дело C-402/09, Tatu, т. 58 и 61). Поради това считаме, че предложеното изменение противоречи на чл. 110 ДФЕС. Ако бъде прието, то може да доведе до образуване на наказателна процедура срещу България, както и до искания за възстановяване на събрания акциз. 1.2. Мощността не е надежден критерий за луксозния характер на автомобила Мощността на двигателя не е пряко свързана със стойността на автомобила. По-евтин автомобил с висока мощност ще дължи акциз, а по-скъп автомобил с мощност под прага – не. Това е особено видно при електрическите и хибридните автомобили, при които високата мощност се дължи на конструкцията на задвижването. Проектът не изяснява и коя мощност се		

				взема предвид при хибридните автомобили – тази на двигателя с вътрешно горене или общата системна мощност. Така Проектът не постига целта, посочена в мотивите - допълнително облагане на автомобилите с луксозен характер. 1.3. Заключение относно акциза за леки автомобили с мощност от 250 kW нагоре С оглед на изложеното предлагаме въвеждането на акциз за леки автомобили да отпадне от Проекта.		
60	**Получено на портала за обществени консултации 23.10.2026 г. 10:36**	**Валери Милов**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	1. Облагане на сделки, сключени преди влизането в сила на закона Според проекта акцизът се дължи при първа регистрация в България след 31 декември 2026 г., включително за автомобили, които вече са закупени, внесени или се намират в процес на внос към тази дата. По този начин законът на практика урежда последиците от сделки, сключени и платени при действието на досегашните правила, когато купувачите не са имали как да предвидят новото задължение. Лично аз съм закупил употребяван автомобил от Канада през [месец] 2026 г. Автомобилът е изпратен към пристанището на 28 септември 2026 г. и в момента е в процес на транспорт, като очакваното пристигане е в края на ноември или през декември 2026 г. Сделката е сключена и платена преди публикуването на законопроекта. 2. Сроковете не зависят от купувача При внос от трета държава времето до регистрацията не зависи от собственика: морският транспорт отнема от 4 до 8 седмици, следват митническо оформяне, одобряване на индивидуално превозно средство и регистрация, всяко от които може да отнеме седмици. Два напълно еднакви автомобила, закупени в един и същи ден, могат да бъдат обложени различно само	**Не се приема**	С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. Предложена е редакция относно начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро. Предвид същественото намаляване на размера на дължимия акциз не се предвижда въвеждането на преходен период за засегнатите лица.

				защото единият е пристигнал няколко дни по-рано. Подобна разлика не се основава на поведението на собственика, а на фактори извън неговия контрол. 3. Правна сигурност и оправдани очаквания Гражданите вземат решения за покупка въз основа на действащите правила. Въвеждането на ново задължение от 5 000 евро и повече без никакъв преходен период за вече сключени сделки противоречи на принципа на правната сигурност и на защитата на оправданите правни очаквания. Практиката при въвеждане на нови данъци и такси обикновено предвижда преходни разпоредби именно за такива случаи. 4. Мощността не е мярка за лукс. Стойността е. Според мотивите акцизът цели да обложи по-високо луксозните автомобили. Мощността на двигателя обаче не е надежден показател за това дали един автомобил е луксозен. Мярка за лукс е стойността на автомобила, а законопроектът изобщо не я отчита. *а) Един и същ акциз за автомобили с напълно различна стойност.* Фиксираната сума от 5 000 евро не отчита нито възрастта, нито състоянието, нито пазарната цена на автомобила. Петнадесетгодишен автомобил с мощност 300 kW и пазарна стойност 4 000 евро ще дължи акциз от 5 400 евро, тоест повече от собствената си стойност. В същото време нов автомобил с мощност 300 kW и стойност 200 000 евро ще дължи 10 500 евро, което е около 5% от цената му. Облагането е най-тежко именно за най-евтините и стари автомобили, което противоречи на заявената цел да се облага луксът. *б) Скъпи луксозни автомобили остават извън обхвата.* Много нови луксозни автомобили със стойност над 100 000 евро са с мощност под 250 kW и няма да дължат акциз. В същото време по-стари автомобили със значително по-ниска стойност, но с голям двигател, ще бъдат обложени. Така критерият не отделя луксозните от		

				нелуксозните автомобили, а просто тези с голям двигател от тези с малък. *в) Работните автомобили с голям двигател не са луксозни.* Пикапите и другите тежки автомобили по необходимост са с мощни двигатели, защото трябва да теглят ремаркета и да превозват товари. Високата им мощност е свързана с теглото и предназначението им, а не с лукса. В моя случай акцизът би бил около 5 360 евро, което е около 18% от стойността на автомобила. *г) Проблемът вече е поставен в обсъждането.* И в други становища се посочва, че фиксираният акциз за употребявани автомобили не отчита възрастта и състоянието им. 5. Предложение: облагане според стойността Ако законодателят все пак реши да облага луксозните автомобили, предлагам основата на акциза да бъде стойността на автомобила, а не мощността му. Например: • акцизът да се дължи само за автомобили със стойност над определен праг (например над 80 000 или 100 000 евро), като стойността се определя по митническата стойност или по фактурата; • или, ако се запази критерият мощност, да се въведе коефициент за възрастта, който намалява акциза за всяка година след производството, и освобождаване на автомобилите над определена възраст или под определена стойност; • в никакъв случай акцизът да не надвишава определен процент от стойността на автомобила. 6. Предложение: преходна разпоредба Предлагам в Преходните и заключителните разпоредби да се добави текст със следното съдържание: „Акциз по чл. [...] не се дължи за леки автомобили, за които преди 1 януари 2027 г. е налице поне едно от следните обстоятелства:		

				а) сключен договор за покупко-продажба или издадена фактура с дата преди 1 януари 2027 г.; б) извършено митническо оформяне или въвеждане на територията на страната; при условие че автомобилът бъде регистриран за първи път в Република България до 30 юни 2027 г.“ Шестмесечният срок е достатъчен за приключване на започнатите процедури по внос и одобряване, като същевременно не създава възможност за злоупотреба. 7. Предложение: уточняване на обхвата за товарните автомобили Предлагам изрично да се посочи, че акцизът не се прилага за автомобили от категория N1 (товарни автомобили, включително пикапи), регистрирани като такива. Тези автомобили се използват предимно за работа и превоз на товари, а високата им мощност е свързана с теглото и товароносимостта им, а не с луксозния им характер. Заключение Не възразявам срещу правото на държавата да определя данъчната си политика. Настоявам обаче всяко ново задължение да се прилага занапред, без да засяга гражданите, които добросъвестно са извършили покупка при действието на досегашните правила, и облагането на луксозните автомобили да се основава на действителната им стойност, а не на мощността на двигателя, която не е показател за лукс. Моля предложенията ми да бъдат разгледани и отразени в справката за отразяване на становищата..		
61	**Получено на портала за обществени консултации и 23.10.2026 г. 10:36**	**Калин Ангелов** **от името на** ПП „Зелено движение“	☐ Лицето действа от свое име ☒ Лицето защитава позиция от името на друго	ПП „Зелено движение“ възразява срещу посочените по-долу предложения в законопроекта поради несъответствия и рискове за съвместимостта им с правото на Европейския съюз и с конституционно защитените права. Настояваме за тяхното оттегляне	**Не се приема**	Аналогично на аргументите на ПП „Зелено движение“ в т. 30 от справката

	Получено писмо в МФ с вх. № 09-00-2/2 3.10.2026 г.		лице/група лица: ….	или съществено преработване по изложените съображения. I. Съответствие на автомобилния акциз с член 110 ДФЕС В §§ 1, 2, 4, § 5, т. 2, §§ 8, 15, 16, 26, 65 и 66 от проекта се урежда облагането на определени леки автомобили при внос или въвеждане в страната. Необходимо е режимът да бъде оценен спрямо забраната за дискриминационно вътрешно данъчно облагане по член 110 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Предходният български режим на автомобилния акциз е разгледан от Съда на Европейския съюз (СЕС) в решението от 3 юни 2010 г. по дело C-2/09, „Калинчев“. То е относимо към оценката на настоящия проект, но не установява обща забрана за въвеждане на такъв данък. Основните изводи от решението могат да бъдат обобщени така: 1. Облагането на употребявани автомобили при въвеждането им в страната не е само по себе си недопустимо. Разгледаният в делото режим е допустим от гледна точка на тогавашната Директива 92/12/ЕИО, доколкото не води до гранични формалности в търговията между държавите членки. 2. За целите на член 110 ДФЕС внесените употребявани автомобили са сравними с подобните употребявани автомобили, които вече са регистрирани в страната и са били въведени в нея като нови, независимо от произхода им.		

				3. Недопустим е режим, който облага по-тежко внесените употребявани автомобили спрямо подобните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Следователно решаващ е действителният данъчен ефект, а не единствено различието между ставките за нови и употребявани автомобили. По-ниска номинална ставка за употребяваните автомобили не изключва дискриминация. Необходимо е да се сравнят дължимият при въвеждането данък и остатъчният данък в стойността на сходни автомобили на вътрешния пазар. Когато се използват стандартни таблици за определяне на данъка, те трябва да отчитат обезценяването на автомобила чрез обективни критерии, например възраст, пробег и общо състояние. Режимът трябва да изключва облагане над остатъчния данък в стойността на сравнимите автомобили, вече регистрирани в страната. Възражението ни е, че без достатъчни гаранции за данъчна неутралност новият режим може да постави придобиването на употребяван автомобил от друга държава членка в по-неблагоприятно положение спрямо придобиването на сходен автомобил на българския пазар. Вносителят следва да обоснове съвместимостта на предложения режим с член 110 ДФЕС чрез конкретни сравнения и механизъм за отчитане на обезценяването. Относима е и практиката по дело C-402/09, Tatu, решение от 7 април 2011 г. СЕС приема, че данъкът при първа регистрация не може да възпира придобиването на употребявани автомобили от		

				други държави членки, като същевременно благоприятства сходните автомобили на местния пазар. В съединени дела C-290/05 и C-333/05, Nádasdi и Németh, решение от 5 октомври 2006 г., СЕС подчертава значението на обезценяването при сравнението на данъчната тежест за внесените употребявани автомобили и сходните автомобили на националния пазар. Настояваме посочените предложения да бъдат съществено преработени в съответствие с член 110 ДФЕС и практиката на СЕС или да бъдат оттеглени. II. Съответствие на ограниченията в интернет с Акта за цифровите услуги и свободата на изразяване С § 37 се предлага нов чл. 99в, който ограничава предлагането на акцизни стоки чрез обяви и съобщения, предвижда изключения за определени електронни магазини и урежда премахване на съдържание и блокиране на достъпа. Широтата на мерките създава риск от засягане и на законосъобразно съдържание. Уредбата трябва да бъде съобразена с Регламент (ЕС) 2022/2065 (Акт за цифровите услуги), включително със забраната за общо задължение за наблюдение по член 8 и с изискванията към разпорежданията срещу конкретно незаконно съдържание по член 9. Различието между националната процедура и регламента само по себе си не доказва противоречие; необходима е преценка на конкретните задължения и гаранции.	**Приема се**	С оглед на постъпили възражения, разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				На 1 октомври 2026 г. Европейската комисия съобщи за допълнително официално уведомително писмо до България по производство INFR(2024)2241, след мотивирано становище от май 2025 г. Възраженията засягат непълното овластяване на националните органи и санкционната уредба по Акта за цифровите услуги. Това производство подчертава необходимостта от внимателно съгласуване на националното законодателство, но не представлява произнасяне на Комисията по настоящия законопроект. ПП „Зелено движение“ смята за особено рискова възможността мерките да засегнат достъпа до цели платформи. Проектът предвижда административни решения и съдебно участие при последващо блокиране, но е необходимо изрично и ясно да гарантира ефективно оспорване, своевременна защита и преценка на пропорционалността. Наличието на съдебно участие само по себе си не отстранява тези рискове. По-специално ПП „Зелено движение“ предупреждава за следното: А. Непропорционално ограничаване на граждански права. Социалните мрежи и глобалните платформи са основно средство за информация, общуване и стопанска дейност. Блокиране, което заради отделна публикация засяга множество непричастни потребители, би могло да ограничи несъразмерно свободата на изразяване и достъпа до информация по чл. 39–41 от Конституцията и чл. 10 от Европейската конвенция за правата на човека (ЕКПЧ).		

				Б. Териториален обхват и практическа приложимост. Международният характер на услугите изисква ясна връзка между конкретното съдържание, адресатите му и приложимото българско право. Чуждото гражданство на автора или местонахождението на сървъра не изключват автоматично компетентността на българските органи. Те обаче не могат да заместят мотивирана преценка за териториалния обхват и необходимостта на всяка мярка. В. Правна несигурност и риск от злоупотреби. Мерките трябва да бъдат насочени към конкретното незаконно съдържание и да засягат възможно най-малко правата на останалите потребители. Задълженията на посредниците следва да са съобразени с вида на услугата и с приложимите правила на правото на ЕС. Необходими са мотивирани актове, ефективна защита и възможност за своевременно прекратяване на ненужното ограничение. Формулировката „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“ в предложения чл. 99в поражда съмнения за съответствие с принципа на правната сигурност, произтичащ от чл. 4, ал. 1 от Конституцията. Законът трябва да позволява на гражданите и търговците да предвидят последиците от поведението си. Необходимо е да се определят обективните белези, въз основа на които продуктът попада в обхвата на забраната. Практиката на Европейския съд по правата на човека изисква ясни законови основания и		

				ефективни гаранции срещу произвол при блокиране на интернет съдържание. По делото Ahmet Yildirim срещу Турция, жалба № 3111/10, решение от 18 декември 2012 г., е установено нарушение на чл. 10 ЕКПЧ при блокиране, засегнало и непричастни сайтове. Делото Wikimedia Foundation, Inc. срещу Турция, жалба № 25479/19, приключва с решение по допустимостта от 1 март 2022 г. и не следва да се представя като решение по същество, установяващо нарушение. За настоящото възражение определящи са необходимостта и пропорционалността на ограничението и ефективността на съдебната защита. Административният контрол върху търговията с акцизни стоки в интернет трябва да се осъществява при зачитане на основните права. Настояваме предложените текстове да бъдат оттеглени преди внасянето на законопроекта в Министерския съвет или съществено преработени в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2065, ЕКПЧ и принципите на правната сигурност и пропорционалност. Настояваме вносителят да обоснове дали правилата за онлайн услугите представляват технически регламент по Директива (ЕС) 2015/1535 и при наличие на предпоставките да извърши нотификация пред Европейската комисия преди приемането им. Следва отделно да се прецени приложимостта на Директива 2000/31/ЕО, включително правилата за трансграничните услуги. Самият факт, че законопроектът изменя данъчен закон, не решава въпроса за нотификацията на включените в него правила за услуги.		

				III. Ограничения върху държането на ракия и защита на личния живот и жилището С § 38 се предлага изменение на чл. 100, включително нова ал. 2, която ограничава кръга на лицата, които могат да държат ракия, произведена в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране, до получателя по акцизния данъчен документ и членовете на неговото семейство. Според нас не е достатъчно обоснована необходимостта от такава обща забрана, включително при нетърговско държане на напитка с платен акциз. Необходимо е да се разграничат търговската реализация, личното потребление и инцидентното държане. Прилагането на контрола трябва да зачита чл. 32 и 33 от Конституцията. Самата забрана не предоставя автоматично право за влизане в жилище. Приложимостта на чл. 7 от Хартата на основните права на ЕС зависи от това дали конкретната мярка попада в приложното поле на правото на ЕС съгласно чл. 51, параграф 1 от Хартата. Въпрос за свободното движение на стоки възниква при установена трансгранична връзка; чл. 28 и 29 ДФЕС сами по себе си не установяват недопустимост на всяка вътрешна забрана за държане. Относими са чл. 22, параграфи 6 и 8 от Директива 92/83/ЕИО. Параграф 6 предвижда специална възможност за България за намалена ставка при производство на плодови спиртни напитки за лично потребление в определени обекти. Той изключва едновременното използване на режима по параграф 8. Следователно плащането на акциз не означава	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона. Следва да се има предвид, че за специализираните обекти за дестилиране е въведен облекчен режим за производство на ограничени количества ракия от грозде и плодове - собствено производство на физически лица, предназначена за лично и семейно потребление. Дерогацията за България се отнася само до прилагането на намалена акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено за тяхно лично и семейно потребление до 30 литра годишно на семейство. В законопроекта е предвидено санкции при нарушение на забраната да се налагат само на юридически лица и еднолични търговци.

				непременно право на неограничена търговска реализация. Възражението ни е срещу обхвата на забраната за държане и липсата на достатъчно разграничение между лична употреба и продажба. Предложената ал. 1 също се нуждае от прецизиране. Обхващането на всяко помещение, свързано със стопанска дейност, може да засегне и обекти без отношение към продажбата на алкохол, например офис на дружество за ремонт на компютри. Вносителят следва да обоснове защо целта на контрола не може да се постигне с по-тясна забрана, насочена към предлагането и продажбата на тези напитки. Настояваме § 38 в частта за новата ал. 2 на чл. 100 ЗАДС да бъде оттеглен. Предложената ал. 1 и свързаната санкционна разпоредба в § 44 следва да бъдат прецизирани така, че забраната да се отнася до държане за предлагане или продажба в търговски обекти, а не до всяко държане в помещение, използвано за стопанска дейност.		
63	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 23.10.2026 16:08**	**Евдокия Василева**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Предложеният законопроект не отговаря на следните европейските и конституционни разпоредби: 1. Нарушение на член 110 на ДФЕС В проекта на ЗИД за ЗАДС §§ 1, 2, 4, 5 т.2, 8, 15, 16, 26, 65 и 66 се предвижда въвеждане на акциз при вноса на автомобили. Отбелязваме че такъв акциз съществуваше до 2010 година когато бе премахнат от възложителя заради решение на СЕС по Дело С-2/09 (Калинчев срещу Директор на Регионална митническа дирекция — Пловдив) .	**Не се приема**	Решението на СЕС по дело С-2/09, „Калинчев“ е анализирано в контекста на предложената данъчна мярка. В тази връзка, предложеното със законопроекта въвеждане на акциз върху автомобилите, следва да бъде разглеждано в контекста на правомощието на държавите членки да определят националната си данъчна политика при спазване на ограниченията, произтичащи от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Важно е да се отбележи, че решението на СЕС от 3 юни 2010 г. по дело С 2/09, „Калинчев“, не установява обща забрана за облагане на моторните

				В решението на СЕС <https://infocuria.curia.europa.eu/tabs/document?source=document&text=&docid=81082&pageIndex=0&doclang=bg&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=234278> се посочва, че 1 Член 3, параграф 3, първа алинея от Директива 92/12/ЕИО на Съвета от 25 февруари 1992 година относно общия режим за продукти, подлежащи на облагане с акциз, и държането, движението и мониторинга на такива продукти не намира приложение в дело като това по главното производство и следователно не би могъл да не допуска въвеждането от държава членка на режим за облагане с акциз на употребяваните автомобили при въвеждането им на територията на държава членка — акциз, който не се дължи пряко при препродажбата на автомобили, които вече се намират на територията на тази държава членка и за които такъв акциз е вече платен при първоначалното им въвеждане на територията на държавата членка, доколкото подобен режим не води до формалности при търговията между държавите членки, свързани с преминаване на границите. 2 Член 110, първа алинея ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че внесените в България употребявани превозни средства следва да се считат за стоки, подобни на вече регистрираните на територията на тази държава употребявани превозни средства, които са внесени на територията на посочената държава като нови превозни средства независимо от техния произход.		превозни средства с акциз, нито забрана за използване на мощността на двигателя като елемент на националната данъчна система. В решението е посочено, единствено че националната данъчната уредба не следва да води до по-тежко облагане на внесените употребявани автомобили в сравнение със сходните автомобили, които вече се намират на националния пазар. Предвиденият критерий за облагане на леки автомобили с максимална полезна мощност на двигателя с вътрешно горене, равна на или по-голяма от 250 kW, е основан на техническа характеристика, която е обективно проверим критерий. Законопроектът не предвижда различни нива на облагане в зависимост от държавата на произход на автомобила (какъвто е случаят по дело C 2/09, „Калинчев“), поради което не е налице дискриминационен критерий. С оглед на това, не може да се подкрепи изразеното становище, че предложеното въвеждане на акциз върху автомобили с висока мощност не е съвместимо с правото на ЕС, и по-специално с член 110 от ДФЕС, който забранява дискриминационното вътрешно данъчно облагане на стоки от други държави членки, тъй като на облагане ще подлежат всички автомобили с мощност на двигателя с вътрешно горене над 250 kW. С оглед на постъпилите възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона.

				3 Член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, прилаган от държава членка към автомобилите при обстоятелства като тези в настоящия случай, тъй като този режим обременява по различен начин употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, и употребяваните превозни средства, вече регистрирани на територията на тази държава, които са били внесени на нейна територия като нови превозни средства. От това решение става ясно, че дължим различен акциз за внос на нови и упоребявани автомобили, който не се дължи при сделки с вече налични в страната автомобили нарушава или произведени с страната. Член 110 на ДФЕС . Съдът е приел, че член 110 ДФЕС допълва разпоредбите за премахване на митата и на таксите с равностоен ефект. Тази разпоредба има за цел да осигури свободното движение на стоките между държавите членки в нормални условия на конкуренция чрез отстраняването на всякаква форма на закрила, която може да последва от прилагането на дискриминационни вътрешни данъци по отношение на стоки с произход от други държави членки (Решение по дело Brzeziński, посочено по-горе, точка 27 и Решение по дело Krawczyński, посочено по-горе, точка 30). Според СЕС дадена система на данъчно облагане може да се смята за съответстваща на член 110 ДФЕС само ако е установена и действа по начин, който изключва всякаква възможност за по-тежко облагане на внесените стоки в сравнение с местните стоки, и		

				която следователно в никакъв случай няма дискриминиращо действие (Решение по дело Brzeziński, посочено по-горе, точка 40, Определение от 10 декември 2007 г. по дело Kawala, C-134/07, Сборник, стр. I-10703, точка 29 и Решение по дело Krawczyński, посочено по-горе, точка 32). Съдът е признал, че за да се избегне всякаква дискриминация е необходимо фиксираните изчислителни таблици, установени със законова, подзаконова или административна разпоредба и определени на основата на критерии като възраст, брой изминати километри, общо състояние, начин на задвижване, марка или модел на превозното средство, да позволяват постигане на целта за облагане на внесените употребявани превозни средства, което в никакъв случай да не надвишава размера на остатъчния данък, съдържащ се в стойността на подобните употребявани превозни средства, които вече са регистрирани на националната територия (вж. в този смисъл Решение по дело Weigel, точка 75). Такъв вид изчисление е необходимо по-специално, за да се осигури данъчно неутралният характер на въпросния акциз по отношение на внесените употребявани превозни средства. В решението си съда отчита, че фактът, че внесената стока се облага с акциз еднократно, съобразно посочения режим изчислението на акциза за нови превозни средства неизменно е по-благоприятно, отколкото за употребявани превозни средства. Тъй като употребяваните превозни средства, които вече се намират в движение на българска територия —		

				тоест превозните средства, внесени като нови превозни средства — се облагат в момента на влизането им на българска територия като нови превозни средства, оказва се относително по-скъпо да се внесе употребявано превозно средство от друга държава членка, отколкото на българска територия да се закупи превозно средство от същия вид, със същата мощност на двигателя и със същия брой изминати километри, тоест със същата степен на изхабяване, което може да окаже влияние върху избора на потребителите. Ето защо на третия въпрос СЕС отговаря, че член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, прилаган от държава членка към автомобилите при обстоятелства като тези в настоящия случай, тъй като този режим обременява по различен начин употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, и употребяваните превозни средства, вече регистрирани на територията на тази държава, които са били внесени на нейна територия като нови превозни средства. Относно противоречие на предложените текстове с чл.110 на ДФЕС моля да се запознаете и с решенията на СЕС по дела C-402/09 и C-290/05. В дело C-402/09 Tatu срещу Statul român СЕС постановява, че чл. 110 от ДФЕС не допуска държава членка да въвежда данък върху замърсяването, дължим при първа регистрация на превозни средства, внесен от друга страна членка, ако мярката възпира пускането в обращение на употребявани стоки от ЕС в полза на автомобили, вече налични на местния пазар.		

				В Дело C-290/05 Nádasdi и Németh и Дело C-336/07 Kummerow CEC почва незаконосъобразността на вътрешно облагане при първоначална регистрация, ако размерът на данъка върху внесените употребявани автомобили превишава остатъчния данък в сходните регистрирани МПС на националния пазар, без да отчита реалната икономическа обезценка (амортизация) на вещта. Така предложените текстове или трябва да бъдат кардинално променени и решени в оглед тълкуването на CEC на чл.110 от ДФЕС или оттеглени. 2. Нарушаване на Акта за цифровите услуги (Регламент (ЕС) 2022/2065 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R2065>), чл.10 на ЕКПЧ и Конституцията на РБългария В § 37 се предлага създаване се чл. 99в с който се забранява предлагането за продажба чрез обяви или съобщения (включително в интернет, социални мрежи и приложения за съобщения), на акцизни стоки, отпадъци от тютюн, както и на продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки и се определя процедура за наказание, която може да доведе до спиране на достъпа на цяла България до една, повече или всички социални мрежи. Предложената процедура и наказание се различава много от предвидените процедури и наказания в РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2022/2065 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ	**Приема се**	С оглед на постъпилите възражения разпоредбата на § 37 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

				ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 19 октомври 2022 година относно единния пазар на цифрови услуги и за изменение на Директива 2000/31/ЕО (Акт за цифровите услуги). Обръщам Вашето внимание, че на 1 октомври 2026г Европейската комисия изпрати допълнително официално уведомително писмо на България (INFR(2024)2241) <https://digital-strategy.ec.europa.eu/bg/news/commission-asks-bulgaria-comply-digital-services-act-and-empower-national-authorities-enforce-it> за неспазване на Законодателния акт за цифровите услуги (Законодателен акт за цифровите услуги) (Регламент (ЕС) 2022/2065). Комисията вече изрази опасенията си в мотивирано становище, изпратено на България през май 2025 г. Комисията счита, че България не спазва изцяло Акта за цифровите услуги. Всъщност съгласно Акта за цифровите услуги държавите членки трябва да определят координатори за цифровите услуги <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/dsa-dscs> — национални органи, отговарящи за прилагането на регламента в рамките на своята юрисдикция. Координаторите за цифровите услуги трябва да функционират пълноценно, за да осигурят пълното действие на разпоредбите на Акта за цифровите услуги на територията на своята държава членка, за да се гарантира, че ползвателите се възползват от неговите правила, и да се създаде правна сигурност за дружествата. В това отношение смятам, че текстовете, които предвиждат Агенция „Митници“ да изисква		

				блокиране на цели социални мрежи (при неизпълнение на разпореждане за премахване на индивидуално съдържание в рамките на 24 часа), са изключително опасни и крият следните рискове: А. Непропорционално ограничаване на граждански права: Социалните мрежи и глобалните платформи днес са основен източник на информация, комуникация и бизнес за милиони български граждани. Спирането на достъпа до тях за период до 3 месеца заради действията на отделни потребители представлява форма на колективно наказание. Това грубо нарушава правото на информираност и свободата на изразяване, залегнали в Конституцията на РБ. Б. Липса на юрисдикция и практически абсурд: Текстовете не отчитат глобалния характер на интернет. Напълно възможно е потребител, който не е български гражданин и не се намира на територията на страната (или ЕС), да публикува съдържание, което според нашето законодателство нарушава ЗАДС. Отказът на международна платформа да премахне такъв профил или публикация не може и не трябва да бъде правно основание за налагане на национална цензура и блокиране на платформата за цяла България. В. Правна несигурност и риск от злоупотреби: Прехвърлянето на спорове за административни нарушения в сферата на акцизите към масово спиране на дигиталната инфраструктура създава прецедент за тоталитарен контрол над интернет пространството. Ограничаването на права трябва да бъде строго индивидуално и насочено единствено		

				към реалния извършител на противозаконното действие, а не към техническия посредник или останалите потребители. В предложеният чл. 99в от ЗАДС формулировката „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“ нарушава принципа на правовата държава и правната сигурност заложени в основата на българската конституция. Нормативният акт трябва да бъде ясен, предвидим и прецизен, за да знаят гражданите и бизнесът как да съобразят поведението си. Понятието „признаци“ създава предпоставки за административен произвол и субективно тълкуване от страна на контролните органи. Предложеният текст нарушава чл.10 на Европейската конвенция за правата на човека за свобода на изразяване и достъп до информация. Практиката на Европейския съд по правата на човека (ЕСПЧ) по чл. 10 от ЕКПЧ е категорична, че блокирането на достъп до интернет съдържание представлява изключително тежка и крайна мярка, аналогична на спирането или забраната на вестник или на радио- или телевизионен канал. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя,		

				това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд.. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на		

				платформата е било незабавно отменено от националния съд. В заключение административният контрол над търговията с акцизни стоки в интернет не може да се осъществява за сметка на основните граждански и конституционни права. Настоявам предложените текстове, да бъдат изцяло оттеглени от законопроекта преди внасянето му в Министерския съвет или преработени съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2022/2065 при спазване на принципите на правната сигурност и пропорционалност. Обръщам Вашето внимание към това, че съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 във връзка с Директива 2000/31/ЕО законопроектът да бъде подложен на процедура по нотификация пред Европейската комисия съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 преди неговото приемане. 3. Нарушаване на чл. 28 и 29 на ДФЕС относно свободното движение на стоки и чл. 7 на ХОПЕС относно правото на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и чл. 33 на Конституцията на Република България прогласяващ неприкосновеност на жилищата на гражданите. В § 38 се създава нова алинея 2 на чл.100, с която се забранява държането на произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране алкохолни напитки с код по КН 2208 (ракии), от лица, които са различни от получателя по издадения акцизен данъчен документ или от лица, които не са членове на неговото семейство.	**Приема се**	С оглед на ясното и недвусмислено разбиране от страна на обществото и контролните органи, разпоредбата е преработена и прецизирана. С новата редакция се елиминира всякаква възможност за субективно тълкуване и се гарантира пълното спокойствие на гражданите, които спазват традициите и закона.

				Липсва правна и житейска логика да се забранява гражданите да държат в домовете си стоки, за които е платен задължителния акциз. Това е нарушение на свободното движение на стоки в рамките на ЕС и на правото на зачитане на личния живот и неприкосновеност на жилището на българските граждани. Отбелязвам, че Конституцията на Р България разпорежда, че влизане в жилището без съгласие на неговия обитател или без разрешение на съдебната власт се допуска само за предотвратяване на непосредствено предстоящо или започнало престъпление, за залавяне на извършителя му, както и в случаите на крайна необходимост, а наличието на напитка с платен акциз в дома все още не е определена като престъпление от Народното събрание. Обръщам Вашето внимание, че съгласно член 23.6 и 8 на Директива 92/83/ЕИО <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A01992L0083-20220101> на Съвета от 19 октомври 1992 година за хармонизиране на структурата на акцизите върху алкохола и алкохолните напитки ограничаването на търговията с акцизен алкохол произведен само за лични нужди касае единствено плодови ракии, които се произвеждат в лични дестилерии и за които не се плаща акциз или се заплаща намален такъв - разпоредби за плодови ракии, които не се прилагат в България. Обръщам Вашето внимание, че алинея 1 също е пресилено обхватна и се нуждае от прецизиране, с което да се изключат от обхвата и помещения, в		Следва да се има предвид, че за специализираните обекти за дестилиране е въведен облекчен режим за производство на ограничени количества ракия от грозде и плодове - собствено производство на физически лица, предназначена за лично и семейно потребление. Дерогацията за България се отнася само до прилагането на намалена акцизна ставка за ракията, произведена в специализирани малки обекти за дестилиране от плодове собствено производство на физически лица единствено за тяхно лично и семейно потребление до 30 литра годишно на семейство. В законопроекта е предвидено санкции при нарушение на забраната да се налагат само на юридически лица и еднолични търговци.

				които се извършва стопанска дейност, която не е обвързана с продажба на алкохол. Съмнявам се, че можете да откриете законов проблем да се държи алкохол в офис на дружества занимаващи се с ремонт на компютри или търговия с дрехи. Настоявам § 38 в частта си относно нова алинея 2 на чл.100 на ЗАДС да бъде оттеглен, а §44 да бъде прецизиран, че става дума само за държане в търговски обекти предлагащи алкохол за продажба.		
64	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 23.10.2026 18:37**	**Тодор Вартигов**	**☒ Лицето действа от свое име** **☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….**	1. Нарушение на член 110 на ДФЕС В проекта на ЗИД за ЗАДС §§ 1, 2, 4, 5 т.2, 8, 15, 16, 26, 65 и 66 се предвижда въвеждане на акциз при вноса на автомобили. Отбелязваме че такъв акциз съществуваше до 2010 година когато бе премахнат от възложителя заради решение на СЕС по Дело С-2/09 (Калинчев срещу Директор на Регионална митническа дирекция — Пловдив) . В решението на СЕС <https://infocuria.curia.europa.eu/tabs/document?source=document&text=&docid=81082&pageIndex=0&doclang=bg&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=234278> се посочва, че 1. Член 3, параграф 3, първа алинея от Директива 92/12/ЕИО на Съвета от 25 февруари 1992 година относно общия режим за продукти, подлежащи на облагане с акциз, и държането, движението и мониторинга на такива продукти не намира приложение в дело като това по главното производство и следователно не би могъл да не допуска въвеждането от държава членка на режим за облагане с акциз на употребяваните автомобили	**Не се приема**	Предложението е идентично с предложението на Евдокия Василева (т. 63). Аргументите са аналогични на посочените в т. 63 от справката.

				при въвеждането им на територията на държава членка — акциз, който не се дължи пряко при препродажбата на автомобили, които вече се намират на територията на тази държава членка и за които такъв акциз е вече платен при първоначалното им въвеждане на територията на държавата членка, доколкото подобен режим не води до формалности при търговията между държавите членки, свързани с преминаване на границите. 2. Член 110, първа алинея ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че внесените в България употребявани превозни средства следва да се считат за стоки, подобни на вече регистрираните на територията на тази държава употребявани превозни средства, които са внесени на територията на посочената държава като нови превозни средства независимо от техния произход. 3. Член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, прилаган от държава членка към автомобилите при обстоятелства като тези в настоящия случай, тъй като този режим обременява по различен начин употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, и употребяваните превозни средства, вече регистрирани на територията на тази държава, които са били внесени на нейна територия като нови превозни средства. От това решение става ясно, че дължим различен акциз за внос на нови и упоребявани автомобили, който не се дължи при сделки с вече налични в страната автомобили нарушава или произведени с		

				страната. Член 110 на ДФЕС . Съдът е приел, че член 110 ДФЕС допълва разпоредбите за премахване на митата и на таксите с равностоен ефект. Тази разпоредба има за цел да осигури свободното движение на стоките между държавите членки в нормални условия на конкуренция чрез отстраняването на всякаква форма на закрила, която може да последва от прилагането на дискриминационни вътрешни данъци по отношение на стоки с произход от други държави членки (Решение по дело Brzeziński, посочено по-горе, точка 27 и Решение по дело Krawczyński, посочено по-горе, точка 30). Според СЕС дадена система на данъчно облагане може да се смята за съответстваща на член 110 ДФЕС само ако е установена и действа по начин, който изключва всякаква възможност за по-тежко облагане на внесените стоки в сравнение с местните стоки, и която следователно в никакъв случай няма дискриминиращо действие (Решение по дело Brzeziński, посочено по-горе, точка 40, Определение от 10 декември 2007 г. по дело Kawala, C-134/07, Сборник, стр. I-10703, точка 29 и Решение по дело Krawczyński, посочено по-горе, точка 32). Съдът е признал, че за да се избегне всякаква дискриминация е необходимо фиксираните изчислителни таблици, установени със законова, подзаконова или административна разпоредба и определени на основата на критерии като възраст, брой изминати километри, общо състояние, начин на задвижване, марка или модел на превозното средство, да позволяват постигане на целта за		

				облагане на внесените употребявани превозни средства, което в никакъв случай да не надвишава размера на остатъчния данък, съдържащ се в стойността на подобните употребявани превозни средства, които вече са регистрирани на националната територия (вж. в този смисъл Решение по дело Weigel, точка 75). Такъв вид изчисление е необходимо по-специално, за да се осигури данъчно неутралният характер на въпросния акциз по отношение на внесените употребявани превозни средства. В решението си съда отчита, че фактът, че внесената стока се облага с акциз еднократно, съобразно посочения режим изчислението на акциза за нови превозни средства неизменно е по-благоприятно, отколкото за употребявани превозни средства. Тъй като употребяваните превозни средства, които вече се намират в движение на българска територия — тоест превозните средства, внесени като нови превозни средства — се облагат в момента на влизането им на българска територия като нови превозни средства, оказва се относително по-скъпо да се внесе употребявано превозно средство от друга държава членка, отколкото на българска територия да се закупи превозно средство от същия вид, със същата мощност на двигателя и със същия брой изминати километри, тоест със същата степен на изхабяване, което може да окаже влияние върху избора на потребителите. Ето защо на третия въпрос CEC отговаря, че член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, прилаган от държава членка към автомобилите при		

				обстоятелства като тези в настоящия случай, тъй като този режим обременява по различен начин употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, и употребяваните превозни средства, вече регистрирани на територията на тази държава, които са били внесени на нейна територия като нови превозни средства. Относно противоречие на предложените текстове с чл.110 на ДФЕС моля да се запознаете и с решенията на СЕС по дела С-402/09 и С-290/05. В дело С-402/09 Tatu срещу Statul român СЕС постановява, че чл. 110 от ДФЕС не допуска държава членка да въвежда данък върху замърсяването, дължим при първа регистрация на превозни средства, внесен от друга страна членка, ако мярката възпира пускането в обращение на употребявани стоки от ЕС в полза на автомобили, вече налични на местния пазар. В Дело С-290/05 Nádasdi и Németh и Дело С-336/07 Kummerow СЕС почва незаконосъобразността на вътрешно облагане при първоначална регистрация, ако размерът на данъка върху внесените употребявани автомобили превишава остатъчния данък в сходните регистрирани МПС на националния пазар, без да отчита реалната икономическа обезценка (амортизация) на вещта. Така предложените текстове или трябва да бъдат кардинално променени и решени в оглед тълкуването на СЕС на чл.110 от ДФЕС или оттеглени. 2. Нарушаване на Акта за цифровите услуги (Регламент (ЕС) 2022/2065 <https://eur-		

				lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R2065>), чл.10 на ЕКПЧ и Конституцията на РБългария. В § 37 се предлага създаване се чл. 99в с който се забранява предлагането за продажба чрез обяви или съобщения (включително в интернет, социални мрежи и приложения за съобщения), на акцизни стоки, отпадъци от тютюн, както и на продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки и се определя процедура за наказание, която може да доведе до спиране на достъпа на цяла България до една, повече или всички социални мрежи. Предложената процедура и наказание се различава много от предвидените процедури и наказания в РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2022/2065 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 19 октомври 2022 година относно единния пазар на цифрови услуги и за изменение на Директива 2000/31/ЕО (Акт за цифровите услуги). Обръщам Вашето внимание, че на 1 октомври 2026г Европейската комисия изпрати допълнително официално уведомително писмо на България (INFR(2024)2241) <https://digital-strategy.ec.europa.eu/bg/news/commission-asks-bulgaria-comply-digital-services-act-and-empower-national-authorities-enforce-it> за неспазване на Законодателния акт за цифровите услуги (Законодателен акт за цифровите услуги) (Регламент (ЕС) 2022/2065). Комисията вече изрази опасенията си в мотивирано становище, изпратено	**Приема се**	Предложението е идентично с предложението на Евдокия Василева (т. 63). Аргументите са аналогични на посочените в т. 63 от справката.

				на България през май 2025 г. Комисията счита, че България не спазва изцяло Акта за цифровите услуги. Всъщност съгласно Акта за цифровите услуги държавите членки трябва да определят координатори за цифровите услуги <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/dsa-dscs> — национални органи, отговарящи за прилагането на регламента в рамките на своята юрисдикция. Координаторите за цифровите услуги трябва да функционират пълноценно, за да осигурят пълното действие на разпоредбите на Акта за цифровите услуги на територията на своята държава членка, за да се гарантира, че ползвателите се възползват от неговите правила, и да се създаде правна сигурност за дружествата. В това отношение смятам, че текстовете, които предвиждат Агенция „Митници“ да изисква блокиране на цели социални мрежи (при неизпълнение на разпореждане за премахване на индивидуално съдържание в рамките на 24 часа), са изключително опасни и крият следните рискове: А. Непропорционално ограничаване на граждански права: Социалните мрежи и глобалните платформи днес са основен източник на информация, комуникация и бизнес за милиони български граждани. Спирането на достъпа до тях за период до 3 месеца заради действията на отделни потребители представлява форма на колективно наказание. Това грубо нарушава правото на информираност и свободата на изразяване, залегнали в Конституцията на РБ.		

				Б. Липса на юрисдикция и практически абсурд: Текстовете не отчитат глобалния характер на интернет. Напълно възможно е потребител, който не е български гражданин и не се намира на територията на страната (или ЕС), да публикува съдържание, което според нашето законодателство нарушава ЗАДС. Отказът на международна платформа да премахне такъв профил или публикация не може и не трябва да бъде правно основание за налагане на национална цензура и блокиране на платформата за цяла България. В. Правна несигурност и риск от злоупотреби: Прехвърлянето на спорове за административни нарушения в сферата на акцизите към масово спиране на дигиталната инфраструктура създава прецедент за тоталитарен контрол над интернет пространството. Ограничаването на права трябва да бъде строго индивидуално и насочено единствено към реалния извършител на противозаконното действие, а не към техническия посредник или останалите потребители. В предложеният чл. 99в от ЗАДС формулировката „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“ нарушава принципа на правовата държава и правната сигурност заложени в основата на българската конституция. Нормативният акт трябва да бъде ясен, предвидим и прецизен, за да знаят гражданите и бизнесът как да съобразят поведението си. Понятието „признаци“ създава предпоставки за административен произвол и субективно тълкуване от страна на контролните органи.		

				Предложеният текст нарушава чл.10 на Европейската конвенция за правата на човека за свобода на изразяване и достъп до информация. Практиката на Европейския съд по правата на човека (ЕСПЧ) по чл. 10 от ЕКПЧ е категорична, че блокирането на достъп до интернет съдържание представлява изключително тежка и крайна мярка, аналогична на спирането или забраната на вестник или на радио- или телевизионен канал. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд.. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става		

				единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд. В заключение административният контрол над търговията с акцизни стоки в интернет не може да се осъществява за сметка на основните граждански и конституционни права. Настоявам предложените текстове, да бъдат изцяло оттеглени от законопроекта преди внасянето му в Министерския съвет или преработени съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2022/2065 при спазване на принципите на правната сигурност и пропорционалност. Обръщам Вашето внимание към това, че съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 във връзка с Директива 2000/31/ЕО законопроектът да бъде подложен на		

				процедура по нотификация пред Европейската комисия съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 преди неговото приемане. 3. Нарушаване на чл. 28 и 29 на ДФЕС относно свободното движение на стоки и чл. 7 на ХОПЕС относно правото на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и чл. 33 на Конституцията на Република България прогласяващ неприкосновеност на жилищата на гражданите. В § 38 се създава нова алинея 2 на чл.100, с която се забранява държането на произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране алкохолни напитки с код по КН 2208 (ракии), от лица, които са различни от получателя по издадения акцизен данъчен документ или от лица, които не са членове на неговото семейство. Липсва правна и житейска логика да се забранява гражданите да държат в домовете си стоки, за които е платен задължителния акциз. Това е нарушение на свободното движение на стоки в рамките на ЕС и на правото на зачитане на личния живот и неприкосновеност на жилището на българските граждани. Отбелязвам, че Конституцията на Р България разпорежда, че влизане в жилището без съгласие на неговия обитател или без разрешение на съдебната власт се допуска само за предотвратяване на непосредствено предстоящо или започнало престъпление, за залавяне на извършителя му, както и в случаите на крайна необходимост, а наличието на напитка с платен акциз в дома все още не е	**Приема се**	Предложението е идентично с предложението на Евдокия Василева (т. 63). Аргументите са аналогични на посочените в т. 63 от справката.

				определена като престъпление от Народното събрание. Обръщам Вашето внимание, че съгласно член 23.6 и 8 на Директива 92/83/ЕИО <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A01992L0083-20220101> на Съвета от 19 октомври 1992 година за хармонизиране на структурата на акцизите върху алкохола и алкохолните напитки ограничаването на търговията с акцизен алкохол произведен само за лични нужди касае единствено плодови ракии, които се произвеждат в лични дестилерии и за които не се плаща акциз или се заплаща намален такъв - разпоредби за плодови ракии, които не се прилагат в България. Обръщам Вашето внимание, че алинея 1 също е пресилено обхватна и се нуждае от прецизиране, с което да се изключат от обхвата и помещения, в които се извършва стопанска дейност, която не е обвързана с продажба на алкохол. Съмнявам се, че можете да откриете законов проблем да се държи алкохол в офис на дружества занимаващи се с ремонт на компютри или търговия с дрехи. Настоявам § 38 в частта си относно нова алинея 2 на чл.100 на ЗАДС да бъде оттеглен, а §44 да бъде прецизиран, че става дума само за държане в търговски обекти предлагащи алкохол за продажба <https://www.strategy.bg/bg/user-profile/public-consultations/42307>		
65	**Получено на taxpolicy@minfin.bg**	**Павлина Данчева**	**☒ Лицето действа от свое име**	1. Нарушение на член 110 на ДФЕС	**Не се приема**	Предложението е идентично с предложенията на Евдокия Василева (т. 63) и Тодор Вартигов (т.64).

	23.10.2026 21:28		☐ **Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….**	В проекта на ЗИД за ЗАДС §§ 1, 2, 4, 5 т.2, 8, 15, 16, 26, 65 и 66 се предвижда въвеждане на акциз при вноса на автомобили. Отбелязваме че такъв акциз съществуваше до 2010 година когато бе премахнат от възложителя заради решение на СЕС по Дело С-2/09 (Калинчев срещу Директор на Регионална митническа дирекция — Пловдив) . В решението на СЕС <https://infocuria.curia.europa.eu/tabs/document?source=document&text=&docid=81082&pageIndex=0&doclang=bg&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=234278> се посочва, че 1. Член 3, параграф 3, първа алинея от Директива 92/12/ЕИО на Съвета от 25 февруари 1992 година относно общия режим за продукти, подлежащи на облагане с акциз, и държането, движението и мониторинга на такива продукти не намира приложение в дело като това по главното производство и следователно не би могъл да не допуска въвеждането от държава членка на режим за облагане с акциз на употребяваните автомобили при въвеждането им на територията на държава членка — акциз, който не се дължи пряко при препродажбата на автомобили, които вече се намират на територията на тази държава членка и за които такъв акциз е вече платен при първоначалното им въвеждане на територията на държавата членка, доколкото подобен режим не води до формалности при търговията между държавите членки, свързани с преминаване на границите.		Аргументите са аналогични на посочените в т. 63 от справката.

				2. Член 110, първа алинея ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че внесените в България употребявани превозни средства следва да се считат за стоки, подобни на вече регистрираните на територията на тази държава употребявани превозни средства, които са внесени на територията на посочената държава като нови превозни средства независимо от техния произход. 3. Член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, прилаган от държава членка към автомобилите при обстоятелства като тези в настоящия случай, тъй като този режим обременява по различен начин употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, и употребяваните превозни средства, вече регистрирани на територията на тази държава, които са били внесени на нейна територия като нови превозни средства. От това решение става ясно, че дължим различен акциз за внос на нови и упоребявани автомобили, който не се дължи при сделки с вече налични в страната автомобили нарушава или произведени с страната. Член 110 на ДФЕС . Съдът е приел, че член 110 ДФЕС допълва разпоредбите за премахване на митата и на таксите с равностоен ефект. Тази разпоредба има за цел да осигури свободното движение на стоките между държавите членки в нормални условия на конкуренция чрез отстраняването на всякаква форма на закрила, която може да последва от прилагането на дискриминационни вътрешни данъци по отношение на стоки с произход от други държави членки		

				(Решение по дело Brzeziński, посочено по-горе, точка 27 и Решение по дело Krawczyński, посочено по-горе, точка 30). Според СЕС дадена система на данъчно облагане може да се смята за съответстваща на член 110 ДФЕС само ако е установена и действа по начин, който изключва всякаква възможност за по-тежко облагане на внесените стоки в сравнение с местните стоки, и която следователно в никакъв случай няма дискриминиращо действие (Решение по дело Brzeziński, посочено по-горе, точка 40, Определение от 10 декември 2007 г. по дело Kawala, C-134/07, Сборник, стр. I-10703, точка 29 и Решение по дело Krawczyński, посочено по-горе, точка 32). Съдът е признал, че за да се избегне всякаква дискриминация е необходимо фиксираните изчислителни таблици, установени със законова, подзаконова или административна разпоредба и определени на основата на критерии като възраст, брой изминати километри, общо състояние, начин на задвижване, марка или модел на превозното средство, да позволяват постигане на целта за облагане на внесените употребявани превозни средства, което в никакъв случай да не надвишава размера на остатъчния данък, съдържащ се в стойността на подобните употребявани превозни средства, които вече са регистрирани на националната територия (вж. в този смисъл Решение по дело Weigel, точка 75). Такъв вид изчисление е необходимо по-специално, за да се осигури данъчно неутралният характер на		

				въпросния акциз по отношение на внесените употребявани превозни средства. В решението си съда отчита, че фактът, че внесената стока се облага с акциз еднократно, съобразно посочения режим изчислението на акциза за нови превозни средства неизменно е по-благоприятно, отколкото за употребявани превозни средства. Тъй като употребяваните превозни средства, които вече се намират в движение на българска територия — тоест превозните средства, внесени като нови превозни средства — се облагат в момента на влизането им на българска територия като нови превозни средства, оказва се относително по-скъпо да се внесе употребявано превозно средство от друга държава членка, отколкото на българска територия да се закупи превозно средство от същия вид, със същата мощност на двигателя и със същия брой изминати километри, тоест със същата степен на изхабяване, което може да окаже влияние върху избора на потребителите. Ето защо на третия въпрос СЕС отговаря, че член 110, първа алинея ДФЕС не допуска диференциран режим на акциза, прилаган от държава членка към автомобилите при обстоятелства като тези в настоящия случай, тъй като този режим обременява по различен начин употребяваните превозни средства, внесени от други държави членки, и употребяваните превозни средства, вече регистрирани на територията на тази държава, които са били внесени на нейна територия като нови превозни средства. Относно противоречие на предложените текстове с чл.110 на ДФЕС моля да се запознаете и с		

				решенията на СЕС по дела С-402/09 и С-290/05. В дело С-402/09 Tatu срещу Statul român СЕС постановява, че чл. 110 от ДФЕС не допуска държава членка да въвежда данък върху замърсяването, дължим при първа регистрация на превозни средства, внесен от друга страна членка, ако мярката възпира пускането в обращение на употребявани стоки от ЕС в полза на автомобили, вече налични на местния пазар. В Дело С-290/05 Nádasdi и Németh и Дело С-336/07 Kummerow СЕС почва незаконосъобразността на вътрешно облагане при първоначална регистрация, ако размерът на данъка върху внесените употребявани автомобили превишава остатъчния данък в сходните регистрирани МПС на националния пазар, без да отчита реалната икономическа обезценка (амортизация) на вещта. Така предложените текстове или трябва да бъдат кардинално променени и решени в оглед тълкуването на СЕС на чл.110 от ДФЕС или оттеглени. 2. Нарушаване на Акта за цифровите услуги (Регламент (ЕС) 2022/2065 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R2065>), чл.10 на ЕКПЧ и Конституцията на РБългария В § 37 се предлага създаване се чл. 99в с който се забранява предлагането за продажба чрез обяви или съобщения (включително в интернет, социални мрежи и приложения за съобщения), на акцизни стоки, отпадъци от тютюн, както и на продукти, в	**Приема се**	Предложението е идентично с предложенията на Евдокия Василева (т. 63) и Тодор Вартигов (т.64). Аргументите са аналогични на посочените в т. 63 от справката.

				чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки и се определя процедура за наказание, която може да доведе до спиране на достъпа на цяла България до една, повече или всички социални мрежи. Предложената процедура и наказание се различава много от предвидените процедури и наказания в РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2022/2065 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 19 октомври 2022 година относно единния пазар на цифрови услуги и за изменение на Директива 2000/31/ЕО (Акт за цифровите услуги). Обръщам Вашето внимание, че на 1 октомври 2026г Европейската комисия изпрати допълнително официално уведомително писмо на България (INFR(2024)2241) <https://digital-strategy.ec.europa.eu/bg/news/commission-asks-bulgaria-comply-digital-services-act-and-empower-national-authorities-enforce-it> за неспазване на Законодателния акт за цифровите услуги (Законодателен акт за цифровите услуги) (Регламент (ЕС) 2022/2065). Комисията вече изрази опасенията си в мотивирано становище, изпратено на България през май 2025 г. Комисията счита, че България не спазва изцяло Акта за цифровите услуги. Всъщност съгласно Акта за цифровите услуги държавите членки трябва да определят координатори за цифровите услуги <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/dsa-dscs> — национални органи, отговарящи за прилагането на регламента в рамките на своята юрисдикция. Координаторите за цифровите услуги трябва да		

				функционират пълноценно, за да осигурят пълното действие на разпоредбите на Акта за цифровите услуги на територията на своята държава членка, за да се гарантира, че ползвателите се възползват от неговите правила, и да се създаде правна сигурност за дружествата. В това отношение смятам, че текстовете, които предвиждат Агенция „Митници“ да изисква блокиране на цели социални мрежи (при неизпълнение на разпореждане за премахване на индивидуално съдържание в рамките на 24 часа), са изключително опасни и крият следните рискове: А. Непропорционално ограничаване на граждански права: Социалните мрежи и глобалните платформи днес са основен източник на информация, комуникация и бизнес за милиони български граждани. Спирането на достъпа до тях за период до 3 месеца заради действията на отделни потребители представлява форма на колективно наказание. Това грубо нарушава правото на информираност и свободата на изразяване, залегнали в Конституцията на РБ. Б. Липса на юрисдикция и практически абсурд: Текстовете не отчитат глобалния характер на интернет. Напълно възможно е потребител, който не е български гражданин и не се намира на територията на страната (или ЕС), да публикува съдържание, което според нашето законодателство нарушава ЗАДС. Отказът на международна платформа да премахне такъв профил или публикация не може и не трябва да бъде правно		

				основание за налагане на национална цензура и блокиране на платформата за цяла България. В. Правна несигурност и риск от злоупотреби: Прехвърлянето на спорове за административни нарушения в сферата на акцизите към масово спиране на дигиталната инфраструктура създава прецедент за тоталитарен контрол над интернет пространството. Ограничаването на права трябва да бъде строго индивидуално и насочено единствено към реалния извършител на противозаконното действие, а не към техническия посредник или останалите потребители. В предложеният чл. 99в от ЗАДС формулировката „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“ нарушава принципа на правовата държава и правната сигурност заложени в основата на българската конституция. Нормативният акт трябва да бъде ясен, предвидим и прецизен, за да знаят гражданите и бизнесът как да съобразят поведението си. Понятието „признаци“ създава предпоставки за административен произвол и субективно тълкуване от страна на контролните органи. Предложеният текст нарушава чл.10 на Европейската конвенция за правата на човека за свобода на изразяване и достъп до информация. Практиката на Европейския съд по правата на човека (ЕСПЧ) по чл. 10 от ЕКПЧ е категорична, че блокирането на достъп до интернет съдържание представлява изключително тежка и крайна мярка, аналогична на спирането или забраната на вестник или на радио- или телевизионен канал. В делото		

				Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд.. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд. В делото Wikimedia Foundation, Inc. c. Turquie (жалба № 25479/19) ЕСПЧ препотвърждава, че пълното блокиране на глобални платформи за свободно споделяне на информация засяга пряко правата на потребителите и не може да		

				бъде оправдано, когато липсва неотложна обществена нужда и пропорционалност. Макар по това дело жалбата пред ЕСПЧ да е обявена за недопустима поради загуба на качеството „жертва“ на жалбоподателя, това става единствено благодарение на факта, че турският Конституционен съд своевременно е признал конституционното нарушение и блокирането на платформата е било незабавно отменено от националния съд. В заключение административният контрол над търговията с акцизни стоки в интернет не може да се осъществява за сметка на основните граждански и конституционни права. Настоявам предложените текстове, да бъдат изцяло оттеглени от законопроекта преди внасянето му в Министерския съвет или преработени съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2022/2065 при спазване на принципите на правната сигурност и пропорционалност. Обръщам Вашето внимание към това, че съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 във връзка с Директива 2000/31/ЕО законопроектът да бъде подложен на процедура по нотификация пред Европейската комисия съгласно Директива (ЕС) 2015/1535 преди неговото приемане. 3. Нарушаване на чл. 28 и 29 на ДФЕС относно свободното движение на стоки и чл. 7 на ХОПЕС относно правото на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и чл. 33 на Конституцията на Република България прогласяващ неприкосновеност на жилищата на гражданите.	**Приема се**	Предложението е идентично с предложенията на Евдокия Василева (т. 63) и Тодор Вартигов (т.64). Аргументите са аналогични на посочените в т. 63 от справката.

				В § 38 се създава нова алинея 2 на чл.100, с която се забранява държането на произведени в регистрирани специализирани малки обекти за дестилиране алкохолни напитки с код по КН 2208 (ракии), от лица, които са различни от получателя по издадения акцизен данъчен документ или от лица, които не са членове на неговото семейство. Липсва правна и житейска логика да се забранява гражданите да държат в домовете си стоки, за които е платен задължителния акциз. Това е нарушение на свободното движение на стоки в рамките на ЕС и на правото на зачитане на личния живот и неприкосновеност на жилището на българските граждани. Отбелязвам, че Конституцията на Р България разпорежда, че влизане в жилището без съгласие на неговия обитател или без разрешение на съдебната власт се допуска само за предотвратяване на непосредствено предстоящо или започнало престъпление, за залавяне на извършителя му, както и в случаите на крайна необходимост, а наличието на напитка с платен акциз в дома все още не е определена като престъпление от Народното събрание. Обръщам Вашето внимание, че съгласно член 23.6 и 8 на Директива 92/83/ЕИО <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A01992L0083-20220101> на Съвета от 19 октомври 1992 година за хармонизиране на структурата на акцизите върху алкохола и алкохолните напитки ограничаването на търговията с акцизен алкохол произведен само за лични нужди касае единствено плодови ракии,		

				които се произвеждат в лични дестилерии и за които не се плаща акциз или се заплаща намален такъв - разпоредби за плодови ракии, които не се прилагат в България. Обръщам Вашето внимание, че алинея 1 също е пресилено обхватна и се нуждае от прецизиране, с което да се изключат от обхвата и помещения, в които се извършва стопанска дейност, която не е обвързана с продажба на алкохол. Съмнявам се, че можете да откриете законов проблем да се държи алкохол в офис на дружества занимаващи се с ремонт на компютри или търговия с дрехи. Настоявам § 38 в частта си относно нова алинея 2 на чл.100 на ЗАДС да бъде оттеглен, а §44 да бъде прецизиран, че става дума само за държане в търговски обекти предлагащи алкохол за продажба <https://www.strategy.bg/bg/user-profile/public-consultations/42307>		
66	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 23.10.2026 15:16** **Получено писмо в МФ с вх. № 94-00-549/ 23.10.2026 г.**	**Петър Илиев**	**☒ Лицето действа от свое име** **☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….**	В последните години на пазара се предлагат нови продукти, като електронни цигари, никотинови паучове и други никотинови продукти. В магазинната мрежа се предлагат продукти, за чийто произход е трудно потребителите да се ориентират, както и за тяхното качество, кои са производителите, кои са вносителите/дистрибуторите, какво е съдържанието на никотин – кои са напълно законните и кои са нерегламентираните. Допълнително, някои електронни цигари и други никотинови продукти са прекалено евтини, а други свръх-скъпи – тези големи разлики в цените за подобни продукти създават съмнение за качеството на продуктите и за	**Приема се**	Предложени са съответните законодателни промени.

				това какви продукти могат да попаднат в ръцете на нас потребителите. Освен това, макар и да са въведени забрана за продажба и за реклама в интернет, те се предлагат свободно и безконтролно в много български и чужди сайтове. Такива продукти в интернет не само могат да съдържат опасни вещества, но те реално се рекламират със съдържание на опасни и забранени вещества, и са с неясен произход. Изразявам своето мнение, че е крайно време да се внесе от страна на държавата по-добър ред за контрол и на тези нови продукти, както следва: 1. Необходимо е да бъдат премахнати сайтовете и да бъде проследявано от органите на реда в продължително време напред дали не се появяват нови сайтове, като и те бъдат премахвани. Нарушителите трябва да бъдат строго санкционирани и правоприлагащите органи следва да обявяват информация пред обществото, така че потребителите да бъдат осведомени кои са нелегалните продукти. 2. По отношение на новите продукти в търговската мрежа, следва да се предостави на потребителите възможност чрез публично достъпен регистър за пълна информираност за основните параметри на тези продукти, включително никотиновото съдържание, по-лесно разпознаване на съмнителни продукти и като цяло - да се установи на пазара по-голяма прозрачност и да се ограничи възможността отделните търговци да използват непрозрачни практики, вкл. и ценови такива. Практиката в други страни от ЕС и от чужбина е че повечето електронни		

				цигари имат сходни цени, а не както е в България – огромни разлики между цените. Изключително ниските цени често са фактор за привличане на непълнолетните, а прекалено високите цени подсказват за недобросъвестни търговски практики. Доколкото ми е известно, еднократните вейпове би следвало да бъдат забранени, но те продължават да се продават, включително на цени, много по-ниски от тези за многократна употреба, което ги прави лесно достъпни макар да са забранени и опасни. 3. След като всички тези нови никотинови продукти подлежат на акцизно облагане, следва контролните органи да разполагат с механизми за осъществяване на контрола. Считам че, производителите и вносителите трябва да бъдат задължени да предоставят на контролните органи цялата информация за новите продукти в един регистър – производител, дистрибутор/вносител, никотиново съдържание на единица продукт (за електронните цигари ниво на никотин на мл, а за никотиновите паучове – ниво на никотин на пауч), страна на произход, продажна цена, която те да определят, за да се елиминира практиката отделните обекти да определят собствени много високи или съмнително ниски цени за продукти, които подлежат на строга регулация. На база горепосоченото от мен, предлагам да се въведе публичен и лесен за потребителски достъп регистър за регистрация на тези продукти, който ще улесни и администрацията на министерството, на митническите органи и на приходната агенция да контролира, да проследява и да установява		

				нарушенията. Целта на такъв регистър би била проследимост, ясна отговорност, прозрачност, ясно идентифициране на съдържанието на никотин, произход на продукта и по-добра събираемост на данъците – особено на ДДС, съчетани с ограничаване на нелегалната търговия и защитата на пълнолетните потребители. Считам за целесъобразно такъв регистър да е публичен и лесен за достъпване, включително и от мобилен телефон, за да може всеки потребител да провери на място в магазина данните за даден продукт – дали е регистриран, кой е производителят, кой е вносителят, какви са видовете на продуктите, какво се съдържа в тях, какво съдържа една официална потребителска опаковка, вкл. нива на никотин и каква е официално декларираната от законния собственик на марката или на вносителя и вписана в регистъра продажна цена. В Закона за акцизите и данъчните складове и в момента е посочено определение за «продажна цена» в чл. 4, точка 6. Следователно тя следва да е валидна и за новите изделия – електронни цигари и новите никотинови паучове и други никотинови продукти, като за тях да се изисква да бъде регистрирана, както се изисква и за останалите тютюневи изделия. Тези нови изделия имат свои специфични характеристики, които налагат по-кратък срок на годност или по-кратък срок за запазване на техните качества по стандартите на производителите, поради което не следва да се изисква продажната цена да се отпечатва на		

				опаковката. Но всеки законен производител или вносител, който спазва законовите изисквания, трябва да има възможност да определи своята регистрирана цена и чрез такъв регистър да я направи достояние на търговците и на потребителите. Моето мнение е, че с въвеждане на регистър за новите изделия към приходните агенции на МФ, освен по-добър контрол на рискови, неясни и несъответстващи продукти, в допълнение ще има по-добър контрол върху събирането на акцизи и ДДС, ще намали възможностите за укриване на данъци чрез изкуствено повишаване или занижаване на цените – като цяло, ще улесни митническия и данъчния контрол и ще подпомогне борбата с контрабандата и нерегламентирания внос. Освен това, регулаторите и администрацията ще имат постоянна и единна надеждна база данни за пазара и може да се подобри качеството на прогнозите за бюджетните приходи. Най-важното за мен, като потребител е, че потребителите ще бъдат по-защитени, тъй като ще могат да проверят параметрите и законността на тези продукти, официалната регистрирана цена, която ще бъде еднаква навсякъде, ще знаят, че след като продуктът присъства в този регистър, той отговаря на законовите изисквания, ще бъде намален рискът от продажба на несертифицирани или фалшиви продукти, а и потребителите ще могат да подават сигнали при злоупотреби. Регистрираните цени позволяват по-добър надзор върху необичайно евтини или необичайно скъпи		

				продукти и подпомагат информираността и защитата на пълнолетните потребители на тези продукти. *С цел улеснение, предлагам на Вашето внимание предложение за въвеждане в ЗАДС на следните промени:* 1. В определението за «продажна цена» по член 4, точка 6, да се добави текст, посочващ, че за «заместителите на тютюна, съдържащи никотин», «течностите за електронни цигари, независимо дали съдържат никотин» и «нагреваемите изделия със съдържание, различно от тютюн» продажната цена е регистрираната цена в публичен регистър, но не е необходимо да се посочва на опаковката, както гласи и сегашния текст в края на същия чл. 4, т.6 на ЗАДС. 2. В член 29, - алинея 5 да се заличи. 3. В член 99, алинея 2 – да се добави, че новите изделия не могат да се продават на цена различна от регистрираната цена в регистъра, както и с параметри, различни от посочените в същия такъв регистър. Надявам се моето мнение, като част от публичната консултация по измененията на ЗАДС, да бъде взето под внимание и отразено в крайния проект на закона.		
67	**Получено писмо в МФ с вх. № 15-00-150/ 23.10.2026 г.**	**Асоциацията на търговците на енергия в България (АТЕБ)**	**☒ Лицето действа от свое име** **☐ Лицето защитава позиция от името на друго**	Асоциацията на търговците на енергия в България (АТЕБ) приветства предприетата от Министерството на финансите инициатива за усъвършенстване на нормативната уредба и за създаване на по-ясни правила за акцизното третиране на електрическата енергия при	**Приема се**	С оглед на постъпили възражения, разпоредбата на § 19 е оттеглена от законопроекта за допълнителен анализ.

			лице/група лица: ….	експлоатацията на съоръжения за съхранение на електрическа енергия (ССЕЕ). Подкрепяме стремежа към правна сигурност, прозрачност и ефективен контрол, както и към отчитане на нарастващата роля на съхранението за функционирането на електроенергийната система. Считаме, че за да бъдат постигнати целите на законопроекта и да се избегнат затруднения при практическото му прилагане, е необходимо да бъдат прецизирани разграничаването на временно съхраняваната електроенергия от действителното крайно потребление; определянето на акцизната основа при самостоятелни и хибридни обекти (състоящи се от съоръжение за производство и съоръжение за съхранение на елеткроенергия); начините за доказване на количествата; обхватът на регистрационния режим и пропорционалността на административните задължения. Предложенията по-долу целят да осигурят предвидима и приложима нормативна уредба и да предотвратят риска от повторно акцизно облагане на едни и същи количества електроенергия. I. Правни и технически основания Съгласно § 1, т. 62а от допълнителните разпоредби на Закона за енергетиката (ЗЕ) съхранението представлява отлагане на крайното ползване на електроенергията. Член 90б, ал. 3 ЗЕ предвижда определени мрежови цени и вноски за операторите на ССЕЕ да се дължат върху разликата между закупената и обратно отдадената електроенергия. Съответният подход е развит в чл. 27, ал. 2 от Правилата за търговия с електрическа енергия		

				(ПТЕЕ). Тези норми не уреждат пряко акциза, но са релевантен национален регулаторен модел за избягване на третиране на целия заряд като окончателно потребление. Член 2 и чл. 15, параграф 5, буква „б“ от Директива (ЕС) 2019/9441 1 https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/944/oj?locale=bg подкрепят разграничението между съхранение и окончателно ползване и защитата срещу двойни такси за определени активни клиенти. Акцизното третиране следва да бъде съобразено самостоятелно с Директива 2003/96/ЕО2 2 https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj/?locale=bg . Приложимостта на освобождаването по чл. 14, параграф 1, буква „а“ от последната и чл. 20, ал. 2, т. 18 ЗАДС към отделни спомагателни системи трябва да се прецизира според предназначението на енергията и производствената функция на конкретния обект; не следва да се приема автоматично освобождаване на цялото технологично потребление на всяко самостоятелно ССЕЕ. II. Предложения по отделни категории обекти 1. Самостоятелни съоръжения за съхранение Зареждането от мрежата с цел последващо връщане на електроенергията не следва само по себе си да формира окончателно потребление. Предлагаме облагаемото количество да се определя по нетния принцип: положителната разлика между количеството, получено от мрежата за съхранение в		

				ССЕЕ и количеството, върнато обратно от ССЕЕ в мрежата, отчетени за данъчния период. Така се обхващат технологичните загуби и реалното собственото потребление, доколкото не са освободени по приложима изрична разпоредба. По този начин ще бъде избегнато двойно облагане с акциз на едни и същи количества електроенергия поради факта, че при разреждането на ССЕЕ и последващата продажба на електроенергията на пазара на електрическа енергия, акциз върху тези количества се начислява на крайния потребител, който реално консумира електроенергията. При определяне на облагаемото количество следва да се отчита и електрическата енергия, която остава временно съхранена в съоръжението към края на съответния данъчен период и е предназначена за последващо отдаване в мрежата. Тази енергия не представлява крайно потребление и не следва да се облага с акциз единствено поради преминаването към следващ данъчен период. За целта следва да се предвиди възможност за отчитане и пренасяне на съответните количества между данъчните периоди въз основа на проверими отчетни данни. 2. Хибридни производствени обекти (ВЕИ + ССЕЕ) При хибридните обекти, включващи съоръжения за производство на електрическа енергия от възобновяеми източници и съоръжения за съхранение, следва да се отчете спецификата на зареждането на батериите от собственото производство. Електрическата енергия от собствено производство, използвана за зареждане на ССЕЕ с цел последващо		

				отдаване в електрическата мрежа, не представлява крайно потребление и не следва да подлежи на акцизно облагане при зареждането. В този случай съхранението представлява единствено отлагане във времето на реализацията на произведената електроенергия, която впоследствие достига до крайните потребители, при чието потребление се начислява акциз. Облагането ѝ при зареждането би създало предпоставки за двойно акцизно облагане на едни и същи количества електроенергия. Считаме, че този принцип следва да се прилага независимо от инсталираната мощност на производствения обект. По отношение на електрическата енергия, получена от мрежата и използвана за зареждане на ССЕЕ, следва да се прилага същият принцип на акцизно третиране, както при самостоятелните съоръжения за съхранение, като се отчита единствено действително потребеното количество, без да се допуска повторно облагане на електроенергията, отдадена обратно в мрежата. Определянето на облагаемите количества следва да се извършва въз основа на наличните средства за измерване и проверими отчетни данни, без да се въвеждат непропорционални изисквания за допълнително търговско измерване между производствените съоръжения и съоръженията за съхранение. 3. ССЕЕ към обект за крайно потребление Когато електроенергията след съхранение се използва окончателно в прилежащия обект и не се връща в електрическата мрежа, не е налице		

				основание за приспадане като обратно отдадена енергия. Законът следва да предотврати повторно начисляване на акциз, ако същата електроенергия вече е била обложена при доставката ѝ. III. Конкретни предложения за нормативни редакции Предлагаме следните текстове като редакционна основа за законодателната процедура; номерацията и препратките следва да се съгласуват с окончателната структура на § 19. 1. Чл. 57а, ал. 1, т. 3, буква „г“ ЗАДС „г) лице, което експлоатира съоръжение за съхранение на електрическа енергия и потребява електрическа енергия във връзка с тази дейност, когато за съответното количество възниква задължение за начисляване на акциз съгласно този закон, с изключение на физическо лице, използващо съоръжението само за нуждите на собственото си домакинство.“ Предлагаме прагът за задължителна регистрация (включително обсъждания праг над 1 MWh) да бъде изрично преценен в оценката на въздействието и, ако бъде възприет, записан в самия закон заедно с начина на определяне на капацитета. Самото споменаване в мотивите не ограничава приложното поле на нормата. 2. Чл. 57а, ал. 13 ЗАДС — общ режим за хибридните обекти „(13) Когато лице, регистрирано за дейност по производство и/или продажба на електрическа енергия, експлоатира и съоръжение за съхранение на електрическа енергия към същия производствен		

				обект, за дейностите се прилага единен регистрационен режим, без да се изисква дублиране на регистрацията. Разпоредбата се прилага независимо от инсталираната мощност на производствения обект. Акцизът се начислява само върху количествата, които съгласно този закон представляват облагаемо окончателно потребление.“ 3. Нова ал. 14 и ал. 15 на чл. 57а ЗАДС — данъчна основа и доказване „(14) Електрическата енергия, постъпила в съоръжение за съхранение и предназначена за последващо отдаване в електрическата мрежа, не се счита за окончателно потребена само поради зареждането. За самостоятелно съоръжение за съхранение облагаемото количество за съответния данъчен период е положителната разлика между получената от мрежата електрическа енергия, предназначена за съхранение, и обратно отдадената в мрежата електрическа енергия, коригирана с изменението на доказуемата енергийна наличност в съоръжението към началото и края на периода. Не се включват количества, за които е установено, че акциз вече е начислен, нито количества, за които е приложимо законово освобождаване.“ „(15) При съоръжения за съхранение, изградени към производствен обект, електрическата енергия от собствено производство, временно съхранена и впоследствие отдадена в мрежата, не се облага при зареждането. Редът за документално доказване, включително при обща точка на измерване, се		

				определя с наредба, без автоматично изискване за допълнително средство за търговско измерване зад точката на присъединяване.“ 4. Отчетност За отчетността следва да се предвидят ясни правила за данъчния период, пренасянето на енергийния остатък между периодите и документите за вече начислен акциз. Данните от средствата за търговско измерване и валидираните технически измервания следва да осигуряват проверимост на декларираните количества. IV. Съпътстващи изменения в енергийното регулиране и Наредба № Н-1 АТЕБ предлага в мотивите към ЗИД на ЗАДС изрично да бъдат цитирани чл. 90б, ал. 3 ЗЕ и чл. 27, ал. 2 ПТЕЕ като аналогия за нетно отчитане. Изменение на тези разпоредби не е необходимо като условие за въвеждане на акцизен режим: новото акцизно правило следва да бъде изцяло установено в ЗАДС. Предложението за последваща прецизираща уредба в Наредба № Н-1 има за цел да установи предвидими правила за доказване и контрол, без да променя принципа, че задълженото лице определя дължимия акциз и го декларира по установения ред. Определянето на задължението за акциз е отговорност на задълженото лице и се обективира в акцизната декларация. Показанията от средствата за измерване и контрол на акцизни стоки (в случая електромер) не следва да заместват самостоятелното определяне на задължението, а да		

				служат за анализ на риска, контрол и насрещна проверка от страна на митническите органи. Предложенията за ускорено присъединяване, услуги за гъвкавост и освобождаване от мрежови такси изискват отделна оценка по ЗЕ и регулаторната рамка и не следва да се включват в настоящия акцизен законопроект без самостоятелни мотиви. Считаме, че така ще се гарантират правната сигурност, еднаквото прилагане на закона и технологичната неутралност, без да се отслабва данъчният контрол, като същевременно се избягва двойно начисляване на акциз върху едни и същи количества електроенергия.		
68	**Получено писмо в МФ с вх. № 15-00-150/ 23.10.2026 г.**	**Сдружението на производителите на растителни масла и преработватели на маслодайни култури в България**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Сдружението на производителите на растителни масла и преработватели на маслодайни култури в България е една от първите браншови организации в страната и обединява дружествата, които преработват слънчоглед и рапица и произвеждат растителни масла, кюспе и шрот, както и метилови естери и добавки за биодизел. Част от тези производства се извършват в лицензирани данъчни складове. Не възразяваме срещу основната цел на проекта. Становището ни се отнася до разпоредбите, които засягат пряко преработката на маслодайни култури и производството на енергийни продукти от растителен произход, както и до един въпрос, който проектът не урежда, но според нас следва да бъде уреден с него. I. Акциз върху собствените енергийни продукти (§ 5 и § 7)	**Не се приема**	При сега действащите разпоредби екстракцията на растителни масла с хексан се осъществява в обекти на лица, получили удостоверения за освободен от акциз краен потребител, а не в данъчен склад. Предложената промяна е обусловена от приетото в решението от 3 декември 2020 г. по дело C-44/19, което се отнася до предприятие, което произвежда енергийни продукти и при потреблението на собствени енергийни продукти неизбежно получава и неенергийни продукти с икономическа стойност. Целта на промените е да се определи начинът на начисляване на дължимия акциз в тези случаи, поради възникнали затруднения на икономически оператори, който произвежда енергийни продукти и при потреблението на собствени енергийни продукти неизбежно получава и неенергийни продукти с икономическа стойност. Предложено е акцизът да се начислява веднъж месечно до 10 число, по аналогия на комбинирано производство на

				С § 5, т. 1 се създава нова т. 3а в чл. 20, ал. 2, съгласно която задължение за заплащане на акциз възниква при използването на енергийни продукти, произведени в същия данъчен склад, при производството на други енергийни продукти, предназначени за цели, различни от моторно гориво и гориво за отопление. С § 7 се създава нова ал. 3 на чл. 28, която определя данъчната основа като количественото съотношение между двата вида произведена продукция, а с § 32 се въвежда месечен регистриран акцизен данъчен документ. Проектът се позовава на решението от 3 декември 2020 г. по дело C-44/19, Repsol Petróleo. То се отнася до предприятие, което произвежда енергийни продукти и при потреблението на собствени енергийни продукти неизбежно получава и неенергийни продукти с икономическа стойност. Не приемаме, че изводите по това дело могат да се пренесат автоматично върху всяко производство със затворен технологичен цикъл, и запазваме позицията си по този въпрос. Независимо от нея, дори принципът да бъде счетен за приложим, методът за прилагането му в националното право трябва да е определим и предвидим. Бележките ни по-долу се отнасят до предложения метод. Критерият „количествено съотношение“ не е определим при затворен технологичен цикъл. Разтворителят, използван при екстракция на растителни масла, не се влага в крайния продукт и не се потребява в обичайния смисъл на думата. Той рециркулира в затворен цикъл и се използва многократно, а загубите са технологични.		топлинна и електрическа енергия, по чл. 84, ал. 22 от ЗАДС. По отношение на бележката „Условието за възстановяване на платения акциз (§ 6)“ Елементи на продажната цена са: себестойността, печалбата, ДДС, акциз, мита, търговска отстъпка, надценка. Себестойността на произведения продукт е основният елемент на продажната цена. Акцизът, наред с другите разходи може да бъде включен в производствената себестойност на произведения продукт. Но също така може да бъде включен и като отделен елемент на продажната цена. Митническите органи следва да установят по безспорен начин, че стойността на акциза не е включен в себестойността на крайния продукт. Съществува риск от ощетяване на бюджета, ако стойността на акциза е включен в себестойността на крайния продукт. По реда на Глава осма „Доказателства и доказателствени средства“ от ДОПК при извършване на проверка по възстановяване на акциза биха могли да се изискат справки, в т. ч счетоводни, писмени обяснения, калкулация на отделните елементи, формиращи себестойността на произведения продукт и др. от лицето, което подава искане за възстановяване - за това по какъв начин е формирана себестойността на произведените стоки. По реда на Глава петнадесета ДОПК може да се установи дали е включена в себестойността или в продажната цена на произведения продукт. При евентуално възстановяване на акциз за продукти, в чиято в себестойност или в продажната цена на произведения продукт, е включен и акциз, би се достигнало до неоснователно обогатяване, тъй като веднъж акцизът ще се получи при продажбата на

				Количеството му определя колко суровина е преработена, а не колко е произведено от всеки отделен вид продукция. Съотнасянето му към видовете произведени продукти изисква допускане, което законът не прави и не указва как да се направи. При това положение прилагането на разпоредбата ще зависи от тълкуване във всеки конкретен случай. Това е източник на спорове и на различно третиране на еднакви по същество производства, а при разлика в тълкуването тежестта пада върху задълженото лице. Предложение. Методът за определяне на количественото съотношение по чл. 28, ал. 3 да бъде уреден в правилника за прилагане на закона, с изричен пример за производство, при което едновременно се получават продукти за моторно гориво и продукти за други цели, и това да стане преди задължението да започне да се прилага. Предложение. От обхвата на чл. 20, ал. 2, т. 3а да бъдат изключени енергийните продукти, които се използват като разтворител в затворен технологичен цикъл и се рециркулират, тъй като при тях не е налице потребление, съотносимо към отделен вид произведена продукция. Предложение. Разпоредбите по § 5, т. 1, § 7 и § 32 да влязат в сила не по-рано от 1 януари 2028 г., за да бъде осигурено време за привеждане на отчетността и на измервателната инфраструктура в съответствие с новия ред. II. Условието за възстановяване на платения акциз (§ 6)		крайния продукт, а втори път при възстановяването от администрацията. По отношение на допълнителните предложения „Двойно предназначение и разтворители за екстракция“ и „Отчитането на потреблението на хексан пред Агенция „Митници“: Изискванията за средства за измерване и контрол, както и начинът на водене на отчетност от УОАКП, са обнародвани през 2020 г., като е въден облекчен режим, като тези изисквания не се прилагат за лицата, които имат месечен обем на потребление до 30 000 литра.

				С § 6 в чл. 24ж, ал. 2 се създава изречение второ, съгласно което платеният акциз се възстановява при условие, че стойността му не е включена в себестойността или в продажната цена на произведения продукт. Условието е формулирано като отрицателен факт, който лицето следва да докаже. При действащите счетоводни стандарти невъзстановимите данъци се включват в себестойността на материалните запаси, а цените в нашия сектор се формират по борсови котировки, а не чрез калкулация на отделни разходни елементи. При това положение условието е или неизпълнимо, или проверката по него се свежда до преценка по целесъобразност. И в двата случая правото на възстановяване става несигурно. Предложение. Изречение второ на чл. 24ж, ал. 2 да отпадне. Ако целта е да се избегне двойна полза, условието да бъде заменено с проверим критерий — например деклариране, че за същия акциз не е упражнено друго право на приспадане, възстановяване или освобождаване. III. Задължения и санкции при превоза (§ 36 и § 52) Новият чл. 99б възлага на изпращачите и получателите на акцизни стоки задължение да предоставят предварително на превозвача всички документи, предвидени за движението на стоките, а на превозвачите — да задържат товар до три дни при съмнение. Новият чл. 123д предвижда имуществена санкция от 1 000 до 2 500 евро при непредоставяне на информация, от 2 000 до 4 000 евро при незадържане на товар, и в двойния размер на акциза, но не по-малко от 2 000 евро, при	**Приема се**	С оглед на постъпили възражения разпоредбата на § 36, съответно и § 52 са оттеглени от законопроекта за допълнителен анализ.

				изпращане или получаване в нарушение на чл. 99б, ал. 15. Енергийните продукти от растителен произход се движат в цистерни, по договори за превоз с трети лица, при обичайна търговска практика. Разпоредбата на чл. 99б, ал. 15 обаче борави с признаци — стоките да „не са укрити“ и да се изпращат „по повод обичайната дейност“ — чиито обхват не е определен в закона. Санкция в двойния размер на акциза, обвързана с такъв признак, създава непропорционален риск за добросъвестния оператор, който е изпълнил всички документални задължения. Предложение. Признаците по чл. 99б, ал. 15 да бъдат определени в допълнителните разпоредби или разпоредбата да бъде преформулирана така, че да визира само случаите на умишлено укриване. Санкцията по чл. 123д, ал. 3 да не се прилага, когато изпращачът и получателят са изпълнили задълженията си по чл. 99б, ал. 4 и стоките са придружени с изискуемите документи. IV. Двойно предназначение и разтворители за екстракция Извън обхвата на предложените изменения отправяме и едно предложение по същество. Чл. 4, т. 10 от закона определя енергиен продукт с двойно предназначение като продукт, използван едновременно като гориво за отопление и за други цели. Хексанът, използван като разтворител при екстракция на растителни масла, не се използва нито като моторно гориво, нито като гориво за отопление, и затова не е ясно дали попада в това		

				определение. Продукти, използвани изцяло за цели, различни от моторно гориво и гориво за отопление, са извън обхвата на Директива 2003/96/ЕО (чл. 2, параграф 4, буква „б“), а в закона липсва изрична разпоредба, която да отграничава този случай от продуктите с двойно предназначение. На практика операторите са третирани като ползватели на продукт с двойно предназначение по чл. 24, ал. 2, т. 4 (вж. раздел V), което води до различни тълкувания и до необходимост от индивидуални разяснения по всеки конкретен случай. Тъй като настоящият проект без друго отваря режима на енергийните продукти в данъчните складове, намираме момента за подходящ въпросът да бъде уреден веднъж и ясно. Предложение. Чл. 4, т. 10 да бъде прецизиран, или в закона да бъде добавена изрична разпоредба, така че енергийните продукти, използвани като разтворители при екстракция на растителни масла, т.е. за цели, различни от моторно гориво и гориво за отопление, да бъдат ясно отграничени от продуктите с двойно предназначение, в съответствие с чл. 2, параграф 4, буква „б“ от Директива 2003/96/ЕО, и да не се облагат като гориво. Готови сме да предложим конкретна редакция. V. Отчитането на потреблението на хексан пред Агенция „Митници“ Преработвателите на маслодайни култури получават хексан (код по КН 2710 12 25) без акциз като енергиен продукт с двойно предназначение по чл. 24, ал. 2, т. 4 от закона. Именно това		

				освобождаване ги прави освободени от акциз крайни потребители, а оттам — задължени по чл. 24а, ал. 3, т. 8 да използват автоматизирани системи за отчетност, които позволяват контрол в реално време на количествата на енергийните продукти, суровините, материалите и произведените стоки. Със Закона за изменение и допълнение на ЗАДС (ДВ, бр. 96 от 2019 г.) към това задължение бяха добавени достъп на митническите органи до системата през интернет за сметка на ползвателя (т. 9) и средства за измерване и контрол в три точки — на получаване на продукта, на постъпването му в производствената инсталация и на извеждане на произведените стоки (т. 10 и 11). Техническите изисквания са в раздел IX от Наредба № Н-1 от 22.01.2014 г., обнародван в ДВ, бр. 53 от 2020 г. От 1 януари 2023 г., с новата ал. 11 на чл. 24а (ДВ, бр. 102 от 2022 г.), изискванията на т. 9–11 не се прилагат за лица с месечен обем на потребление на енергийни продукти до 30 000 литра. По данни на членовете ни потреблението на хексан на никой от тях не надвишава този обем, и приветстваме тази промяна. Остава обаче задължението за автоматизирана система за отчетност по т. 8. Режимът почива на презумпция, която при нашето производство не се потвърждава. Хексанът не е гориво, не се продава и не напуска обекта като енергиен продукт. Той е помощен материал в затворен технологичен цикъл — рециркулира многократно в екстракционната инсталация, а годишният му разход за цялата индустрия е от порядъка на 800 до 1300 тона. Поддържането на		

				отделна автоматизирана система за отчетност, изградена за режима на горивата, е несъразмерно на количеството и стойността на продукта, който се отчита. Парадоксът е, че задължението се задейства именно от освобождаването. Колкото по-безспорно е, че продуктът няма горивна употреба, толкова по-тежък е режимът, на който се подлага ползвателят му. Задължението е и сравнително ново. То е въведено със Закона за изменение и допълнение на ЗАДС (ДВ, бр. 96 от 2019 г.), в сила от 1 януари 2020 г., със срок за изпълнение, удължен до 31 декември 2020 г. (ДВ, бр. 84 от 2020 г.), с оглед ограничаване на злоупотребите с удостоверенията за освободени крайни потребители. В предварителната оценка на въздействието на Министерството на финансите към проекта на закон от юли 2019 г. разходите за тези лица са определени като „съизмерими с разходите на другите лица“ и, доколкото ни е известно, не е разгледан специфичният случай на разтворител в затворен технологичен цикъл. По данни на членовете ни системата, в която те инвестираха, на практика не се използва. Така разходът е направен, а целта — ефективен контрол върху употребата — не е постигната. Състоянието на информационната инфраструктура в областта на акцизите е предмет и на независима констатация. В одитен доклад № 0300200724 на Сметната палата, приет с Решение № 177 от 17 юни 2026 г., се посочва, че Българската акцизна централизирана информационна система се нуждае		

				от допълнително усъвършенстване, включително чрез въвеждане на нови функционалности. Докладът не се отнася конкретно до отчитането на хексана. Въпросът не е нов. Браншовите организации, включително нашето сдружение, го поставят от 2019 г. насам, а Българската стопанска камара го повтаря със становище от 29 октомври 2021 г. През 2022 г., в справката за отразяване на предложенията по проект на закон за изменение на ЗАДС, Министерството на финансите не прие искането за изключение за хексана, но посочи, че съображенията за намаляване на административната тежест могат да бъдат взети предвид при бъдещо изменение на Наредба № Н-1. За съжаление такава промяна така и не се е осъществила: след изменението на наредбата в ДВ, бр. 53 от 2020 г., доколкото ни е известно, не е обнародвано нейно изменение и не е открита консултация за такова. Тъй като задължението по чл. 24а, ал. 3, т. 8 произтича от самия закон, наредбата не може да го отмени. С ал. 11 на чл. 24а беше въведен праг от 30 000 литра месечно. Тази стъпка е полезна, но критерият е обемът, а не характерът на употребата. Той не отменя задължението по т. 8 и не защитава от връщане към пълния режим при увеличаване на производството. Настоящият законопроект дава възможност започнатата промяна да бъде довършена. Отделно, данните за употребата на хексан вече се отчитат по реда на Наредба № 7 от 2003 г. на министъра на околната среда и водите за летливите		

				органични съединения. Двойното отчитане на една и съща информация пред две администрации е в разрез с принципа за еднократно събиране на данни по Закона за електронното управление. Предложение. В чл. 24а, ал. 11 да се създаде допълнително изключение, съгласно което, независимо от месечния обем на потребление, изискванията на ал. 3, т. 8–11 не се прилагат за енергийни продукти, получени по чл. 24, ал. 2, т. 4, които се използват като разтворител в затворен технологичен цикъл и не се освобождават за потребление като моторно гориво или гориво за отопление. Предложение. Ако пълно изключение не бъде прието, отчитането да се смята за изпълнено чрез данните, които вече се подават по Наредба № 7 от 2003 г. на министъра на околната среда и водите, като Агенция „Митници“ ги получава по служебен път. Предложение. С преходна разпоредба прилагането на задължението и свързаните с него санкции да бъдат спрени до публикуването от Агенция „Митници“ на процедура и техническа спецификация за обмен на данни, които позволяват системата да бъде използвана по предназначение.		
69	**Получено на портала за обществени консултации 23.10.2026 г. 21:45 и 21:49**	**Жанет Найденова от името на Българска Е-комерс асоциация БЕА**	☐ Лицето действа от свое име ☒ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Настоящото становище се представя в рамките на обществената консултация по проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове („Проектът“) и е ограничено до разпоредбите, които засягат електронната търговия и в частност дейността на онлайн платформите (маркетплейси) – § 37 от Проекта, с който се създава	**Приема се**	С оглед на постъпили възражения разпоредбата на § 37, съответно и § 53 са оттеглени от законопроекта за допълнителен анализ.

				чл. 99в, и § 53, с който се създава чл. 123е. Бихме искали да поставим на Вашето внимание безпокойството на нашите членове, че в настоящата си редакция тези разпоредби не са съобразени със законодателната рамка на Европейския съюз относно Дигиталния единен пазар, създават значителна правна несигурност за добросъвестните икономически оператори и в редица хипотези са технически неизпълними, по следните съображения: I. ОБЩИ БЕЛЕЖКИ: СЪОТНОШЕНИЕТО С РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2022/2065 (АКТ ЗА ЦИФРОВИТЕ УСЛУГИ) 1. Въпросите, уредени с предлагания чл. 99в – условията, при които доставчиците на посреднически услуги узнават за незаконно съдържание, начинът на подаване на сигнали, задълженията за предприемане на действия по тях и отговорността при бездействие – са предмет на пълна хармонизация с Регламент (ЕС) 2022/2065 на Европейския парламент и на Съвета от 19 октомври 2022 г. относно единния пазар на цифрови услуги (Акт за цифровите услуги, АЦУ). 2. Актът за цифровите услуги изрично заявява целта си за пълна хармонизация, като посочва: „С настоящия регламент се хармонизират напълно правилата, приложими за посредническите услуги на вътрешния пазар, с цел да се гарантира безопасна, предвидима и надеждна онлайн среда, в която се противодейства на разпространението на незаконно съдържание онлайн и на обществените рискове, които може да породи разпространението		

				на дезинформация или друго съдържание, и в която ефективно се защитават основните права, залегнали в Хартата, и се улеснява иновацията. Съответно държавите членки не следва да приемат или запазват допълнителни национални изисквания по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент, освен ако това не е изрично предвидено в него, тъй като това би засегнало прякото и еднакво прилагане на напълно хармонизираните правила, приложими за доставчиците на посреднически услуги в съответствие с целите на настоящия регламент.“ 3. Пълната хармонизация осигурява еднакви условия на конкуренция и отворени граници за операторите в електронната търговия в целия Съюз, като им предоставя единна законодателна рамка, с която да се съобразяват, вместо 27 различни законодателни рамки на отделните държави членки. Като регламент, АЦУ е пряко приложим и има предимство пред националното право. Националният законодател не е свободен да въвежда паралелен национален режим за уведомяване и премахване, с различни определения, различни срокове и различни санкции за една и съща дейност. 4. На този фон, дори когато правната рамка на ЕС допуска национални мерки, тези мерки следва да бъдат подлагани на преценка, за да не се осуетяват целите на рамката на ЕС чрез издигане на национални бариери, които правото на ЕС се стреми да премахне.		

				5. Бихме искали да обърнем внимание и на обстоятелството, че Европейската комисия вече е предприела действия срещу Република България именно във връзка с прилагането на АЦУ, като призовава страната да приведе националната си рамка в съответствие с Регламента и да оправомощи националните органи да го прилагат (вж.https://digitalstrategy.ec.europa.eu/en/news/commission-asks-bulgaria-comply-digital-services-act-andempower-national-authorities-enforce-it). Приемането на допълнителен национален режим в Закона за акцизите и данъчните складове, който не е съобразен с АЦУ, би задълбочило това несъответствие, вместо да го отстрани. 6. Отделно от това, упражняването на контрол спрямо доставчиците на посреднически услуги съгласно АЦУ е възложено на координатора за цифрови услуги и на Европейската комисия, по реда и с гаранциите, предвидени в Регламента. Предоставянето на самостоятелни правомощия за издаване на разпореждания и налагане на санкции на Агенция „Митници“ извън този механизъм създава риск от паралелен и конкуриращ се надзор върху едни и същи оператори. II. КОНКРЕТНИ БЕЛЕЖКИ ПО § 37 (НОВИЯТ ЧЛ. 99в) А. Чл. 99в, ал. 3 въвежда общо задължение за наблюдение, което е забранено от правото на ЕС 7. Съгласно чл. 99в, ал. 3, т. 1 лицата, предоставили услугата за публикуване на обявите/съобщенията, „са длъжни да контролират публикуването на подобни обяви/съобщения“, а информацията следва да бъде премахната „до 3 дни от		

				публикуването/обновяването ѝ“, тоест независимо от това дали доставчикът изобщо е узнал за нея. 8. Това представлява общо задължение за наблюдение на информацията, която доставчиците съхраняват, и за активно търсене на факти или обстоятелства, сочещи незаконна дейност – задължение, чието налагане на доставчиците на посреднически услуги е изрично забранено от чл. 8 от АЦУ. Съдът на Европейския съюз последователно приема, че общите и превантивни задължения за филтриране са несъвместими с правото на Съюза (дело C-70/10 Scarlet Extended и дело C-360/10 SABAM/Netlog). 9. Освен това обвързването на срока с момента на публикуване, а не с момента на узнаване, е неизпълнимо за платформи, през които ежедневно преминават милиони обяви, и на практика създава обективна (безвиновна) отговорност за съдържание, публикувано от трети лица. Б. Узнаването следва да се основава на сигнал, отговарящ на чл. 16 от АЦУ 10. Съгласно чл. 6, параграф 1 от АЦУ доставчикът на хостинг услуга не носи отговорност, когато не е имал действително знание за незаконна дейност или незаконно съдържание и при узнаване действа експедитивно за премахването му. По отношение на сигналите, подадени от трети лица, чл. 16, параграф 3 от АЦУ предвижда, че такова знание възниква само когато сигналът е достатъчно точен и надлежно обоснован, за да позволи на добросъвестен доставчик да установи незаконността без подробна правна проверка.		

				11. Практиката на Съда на Европейския съюз изисква знание за конкретна незаконна дейност или конкретно съдържание, а не само обща осведоменост, че услугата може да бъде използвана неправомерно (дело C-324/09 L'Oréal/eBay и съединени дела C-682/18 и C-683/18 YouTube и Cyando). В. Срокове и начин на уведомяване от Агенция „Митници“ (чл. 99в, ал. 4 и 5) 12. Срокът от „двадесет и четири часа от уведомяването“ по чл. 99в, ал. 4, т. 1 е определен в календарни часове и тече от изпращането, а не от действителното получаване на уведомлението. Уведомление, изпратено в петък вечер или преди официален празник, би било неизпълнимо, като въпреки това ще се дължи санкция. 13. Освен това начинът на уведомяване, предвиден в чл. 99в, ал. 5, т. 1 – на „обявените на съответните интернет страници електронни пощи за контакт“ – не отразява действителната практика на онлайн търговците и платформите, при която комуникацията с клиентите се осъществява основно чрез автоматизирани канали (чат бот, форма за контакт), а общата електронна поща не се наблюдава непрекъснато. АЦУ вече урежда този въпрос: чл. 11 изисква доставчиците да определят единно звено за контакт с органите на държавите членки, а чл. 16 урежда механизма за подаване на сигнали. 14. Не намираме и обосновка за разликата между двадесет и четирите часа по чл. 99в, ал. 4, т. 1 и седемте дни по т. 2 за по същество едно и също		

				задължение. Г. Забраната по чл. 99в, ал. 1 не отговаря на изискването за правна сигурност 15. Забраната обхваща и „продукти, в чието описание се съдържат признаци на акцизни стоки“. Този израз няма легално определение и не позволява на доставчика на услугата (нито дори на самия търговец) да определи кое съдържание е забранено. В съчетание с автоматична санкция такава формулировка противоречи на принципа на правната сигурност и на изискването съставът на административното нарушение да бъде ясно определен. Тя създава и сериозен риск от непропорционална намеса в правната сфера на адресата, чрез задължение за премахване на правомерно съдържание, срещу което АЦУ предвижда специални гаранции (чл. 17 – изложение на мотивите; чл. 20 – вътрешна система за разглеждане на жалби). Д. Необосновано различно третиране на електронните магазини и онлайн платформите (чл. 99в, ал. 2) 16. Изключението от забраната по чл. 99в, ал. 2 е достъпно само за търговци, предлагащи стоките „чрез електронен магазин по смисъла на § 1, т. 87 от допълнителните разпоредби на Закона за данък върху добавената стойност“. В резултат един и същ търговец, предлагащ един и същ правомерен продукт (например вино, бира или спиртни напитки с валиден български бандерол), би бил в нарушение само защото предлага този продукт чрез онлайн платформа (маркетплейс), а не чрез собствен електронен магазин.		

				17. Това поставя в неблагоприятно положение бизнес модела на продажбите чрез маркетплейс, без това да е оправдано с преследваната цел, като застрашава значителна част от правомерната търговия на българските малки и средни търговци, за които маркетплейсите са основен канал за продажби. Е. Блокиране на интернет страници и потребителски профили (чл. 99в, ал. 6 – 14) 18. Решението за временно спиране (блокиране) на достъпа до цяла интернет страница или до потребителски профил за срок от един до три месеца се издава от директора на Агенция „Митници“ без предварителен съдебен контрол и се съобщава чрез публикуване на интернет страницата на Агенцията, като засегнатите лица се смятат за уведомени от датата на публикуването. 19. Блокирането на цяла интернет страница заради отделна обява по правило е непропорционална мярка: то засяга правомерно съдържание и правомерната стопанска дейност на търговеца, както и правата на потребителите. По дело C-314/12 UPC Telekabel Wien Съдът на Европейския съюз изисква мерките за блокиране да постигат справедлив баланс между засегнатите права и да не лишават без необходимост интернет потребителите от достъп до правомерна информация. Отделно от това чл. 9 от АЦУ изисква разпорежданията за предприемане на действия срещу незаконно съдържание да отговарят на изисквания относно териториалния обхват, мотивите и информацията за засегнатите лица. Когато незаконното съдържание е ограничено до отделна обява, премахването или		

				блокирането на достъпа до тази конкретна обява представлява помалко ограничителна мярка, която постига същата цел; спирането на достъпа до цялата интернет страница или до потребителския профил надхвърля необходимото и засяга едновременно свободата на стопанска инициатива на търговеца и свободата на останалите потребители да получават правомерна информация. По същество санкционният срок от един до три месеца, прилаган автоматично и без оглед на тежестта на конкретния случай, допълнително задълбочава тази непропорционалност. 20. Фикцията за уведомяване чрез публикуване на интернет страницата на Агенция „Митници“ не осигурява реална възможност за защита в предоставения срок, в частност за лица, установени в друга държава членка. При платформа (маркетплейс) с множество продавачи спирането на достъпа до интернет страницата или до профила причинява колективни вреди на множество правомерно действащи търговци, които не носят отговорност за конкретната обява, както и на потребителите, което допълнително засилва липсата на пропорционалност. Ж. Прилагане на мерките спрямо услуги, предоставяни извън страната (чл. 99в, ал. 20) 21. Съгласно чл. 99в, ал. 20 задълженията по ал. 3, 4, 8 и 11 се прилагат и когато услугата за публикуване на обяви/съобщения се предоставя от място извън страната, когато регистрацията на домейна или на потребителския профил е чрез лице		

				в друга държава или когато съдържанието се съхранява на сървър извън страната. 22. В този си вид разпоредбата разпростира националния режим и спрямо доставчици, установени в други държави членки, в противоречие с принципа на държавата на произход по чл. 3 от Директива 2000/31/ЕО за електронната търговия и с чл. 56 от ДФЕС, както и с механизма за трансгранично сътрудничество по глава IV от АЦУ. Тя поставя и установените в България доставчици, които подлежат на пряк административен и административнонаказателен контрол, в по-неблагоприятно конкурентно положение спрямо конкурентите им, установени в чужбина, по отношение на които мярката остава на практика неизпълнима. З. Изключване на отговорността на органите (чл. 99в, ал. 21) 23. Предлаганото изключване на отговорността за претърпени загуби и пропуснати ползи лишава засегнатите лица от ефективно средство за правна защита при неправомерно блокиране и е несъвместимо с чл. 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз и с принципите на отговорността на държавата за вреди. И. Административнонаказателни разпоредби (§ 53 – новият чл. 123е) 24. Чл. 123е, ал. 3 предвижда имуществена санкция за лице, което не изпълни задълженията си „по чл. 99в, ал. 3 и ал. 15“. Задължението по чл. 99в, ал. 15 обаче е адресирано до лицата, предоставящи обществени електронни съобщителни мрежи и/или		

				услуги, а не до лицата по ал. 3. Тази препратка следва да бъде коригирана. 25. По същество санкция не следва да се налага, когато доставчикът на посредническата услуга отговаря на условията за освобождаване от отговорност по чл. 4 – 6 от Регламент (ЕС) 2022/2065 или когато бездействието се дължи на сигнал, който не отговаря на изискванията на чл. 16 от Регламента. Налагането на санкция при такива обстоятелства би противоречало пряко на освобождаването от отговорност, предвидено в пряко приложим регламент, и поради предимството на правото на Съюза не би могло да бъде законосъобразно приложено от националните органи или съдилища. Освен това размерът на санкцията следва да може да бъде съобразен с тежестта на деянието, в съответствие с принципа за пропорционалност на наказанията (чл. 49, параграф 3 от Хартата). III. ЗАДЪЛЖЕНИЕ ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНО УВЕДОМЯВАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ (TRIS) 26. Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г., установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество (Директивата за прозрачност в единния пазар), изисква държавите членки да уведомяват Европейската комисия за проектите на технически регламенти преди тяхното приемане. Определението за „правило за услуги“ в чл. 1, ал. 1,		

				б. „д“ обхваща изискване от общ характер, свързано с предприемането и упражняването на дейности за услуги на информационното общество, и по-специално разпоредби относно доставчиците на услуги, услугите и получателите на услугите. Уведомяването се извършва посредством системата TRIS на Европейския съюз и поставя началото на предвидения в Директивата период на изчакване, през който проектът не може да бъде приет, а Европейската комисия и другите държави членки могат да представят коментари или подробни становища. 27. Приемането на Проекта без провеждане на такава процедура води до неговото противоречие с правото на Съюза, което не може да бъде санирано 28. Доколкото § 37 и § 53 от Проекта съдържат правила за услуги по смисъла на Директива (ЕС) 2015/1535, адресирани конкретно до доставчиците на услуги на информационното общество, БЕА настоява Проектът да бъде нотифициран чрез системата TRIS преди внасянето му за приемане, както и да бъде спазен приложимият период на изчакване. Неизпълнението на задължението за нотификация може да направи ненотифицираните разпоредби непротивопоставими на частноправните субекти, като в такъв случай националният съд е длъжен да откаже прилагането им. IV. ОБОБЩЕНИЕ НА НАШИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ 29. Поради изложеното предлагаме от Проекта да отпаднат разпоредбите на § 37 и § 53.		

				30. В случай че тези разпоредби бъдат запазени, Проектът като цяло следва да бъде подложен на предварителната нотификация и консултация, при спазване на Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г., установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество (Директивата за прозрачност в единния пазар), като въвеждащ „правило за услуги“ съгласно чл. 1, ал. 1, б. „д“ от Директивата, посредством системата TRIS на Европейския съюз. Следва да бъдат спазени установените в Директивата срокове на изчакване за постъпване на становища от държавите-членки и от Европейската комисия. 31. В случай че § 37 и § 53 все пак бъдат запазени и след нотификация и консултация чрез системата TRIS на Европейския съюз, БЕА предлага те да бъдат приведени в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2065, като изрично се предвиди, че: (а) Законът за акцизите и данъчните складове се прилага, без да се засяга Регламент (ЕС) 2022/2065 (АЦУ), който има предимство при противоречие; (б) лицето, предоставило услугата за публикуване на обявите/съобщенията, е длъжно да премахне или да блокира достъпа до незаконна обява само когато има действително знание за нарушението; (в) по отношение на сигнали, подадени от трети лица, включително Агенция „Митници“, такова знание възниква само при достатъчно точен и надлежно обоснован сигнал по смисъла на чл. 16 от АЦУ, като		

				общата осведоменост, че услугата може да бъде използвана неправомерно, не е достатъчна; и (г) когато доставчикът получи редовно уведомление от Агенция „Митници“, отговарящо на изискванията на чл. 16 от АЦУ, срокът за отстраняване на обявата/съобщението да е пет работни дни, считано от действителното получаване на уведомлението. 32. Тези изменения не биха въвели национален стандарт, различаващ се от правото на Съюза; напротив, те биха ограничили чл. 99в до това, което Регламент (ЕС) 2022/2065 вече изисква, с което биха отстранили несъответствията, посочени в раздели I и II по-горе. В частност обвързването на премахването с действително знание, придобито чрез сигнал, отговарящ на чл. 16 от Регламента, съответства на условното освобождаване от отговорност по чл. 4 – 6 от АЦУ и на установената практика на Съда на Европейския съюз (дело C-324/09 L’Oréal/eBay; съединени дела C-682/18 и C-683/18 YouTube и Cyando) и премахва общото задължение за наблюдение, забранено от чл. 8 от АЦУ. 33. Да бъдат отстранени и останалите несъответствия с европейската правна рамка, посочени по-горе в настоящото становище.		
70	**Получено на taxpolicy@minfin.bg 23.10.2026 г. 21:08**	**Галина Механджиева от името на „Лубрика“ ООД**	☐ Лицето действа от свое име ☒ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за акцизите и данъчните складове (ЗИД на ЗАДС), като адвокат, обслужващ предприятие, преработвател на отработени масла - „Лубрика“ ООД (лицензиран складодържател по ЗАДС) изразявам възражения срещу предложените	**Не се приема**	В законопроекта има предвиден ред в чл. 84, нова ал. 25 за издаване на обобщен акцизен данъчен документ след приключване на месечния отчетен период, въз основа на действително отчетените количества използвани енергийни продукти и произведени крайни продукти.

				разпоредби на § 5, т. 1, с който се създава чл. 20, ал. 2, т. 3а, и § 7, с който се създава чл. 28, ал. 3. Считаме, че предложените изменения не отчитат технологичните особености на производствата, при които едновременно се получават енергийни продукти, предназначени за използване като моторно гориво или гориво за отопление, и други продукти, предназначени за неакцизни цели. В предложения вид разпоредбите създават предпоставки за практически неизпълними задължения, неправилно определяне на данъчната основа и необосновано ограничаване на освобождаването от акциз по чл. 24, ал. 2, т. 6 от ЗАДС. I. Относно технологичната невъзможност за предварително определяне на количественото съотношение между произведените продукти „Лубрика“ ООД извършва преработка на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти в данъчен склад. Особеност на това производство е, че използваната суровина не е със стандартизиран и постоянен химичен състав. Всяка отделна партида отработени масла се характеризира с различни физико-химични показатели, които пряко влияят върху количеството и вида на получаваните при преработката продукти. При преработката чрез вакуумна дестилация се получават различни енергийни продукти, включително дестилати и тежки горива, както и технологични остатъци, включително гудрон. За осъществяване на производствения процес се използва тежко гориво, произведено в същия данъчен склад, което служи за		

				подгряване на суровината във вакуумната инсталация. Към момента на използване на това гориво не е възможно предварително да се установят точните количества и съотношения на продуктите, които ще бъдат получени от конкретната партида суровина. Тези количества стават известни едва след приключване на съответния технологичен процес. Следователно предложеното определяне на данъчната основа чрез количественото съотношение между произведените видове продукти не може да бъде приложено към момента на фактическото използване на енергийния продукт. Това не е въпрос на недостатъчна отчетност или организация на производството, а обективна технологична особеност, произтичаща от променливия състав на преработваната суровина. II. Противоречие между момента на възникване на задължението за акциз и възможността за определяне на данъчната основа С предложения § 5, т. 1 се създава нова хипотеза на освобождаване за потребление по чл. 20, ал. 2, т. 3а ЗАДС, свързана с използването на енергийни продукти, произведени в същия данъчен склад, при производството на други енергийни продукти, предназначени за цели, различни от моторно гориво и гориво за отопление. Същевременно с § 7 се предлага данъчната основа за вложените енергийни продукти да се определя въз основа на количественото съотношение между произведените продукти с различно предназначение. По този начин възниква съществено противоречие между двата текста. От		

				една страна, използването на горивото представлява събитието, с което законопроектът свързва освобождаването за потребление и възникването на задължението за акциз. От друга страна, за определянето на данъчната основа е необходима информация за резултатите от производството, която към този момент обективно не съществува. Не може да се изисква от данъчнозадълженото лице да определи и документира акцизно задължение въз основа на бъдещи производствени резултати, които все още не са известни. Предложената разпоредба на чл. 28, ал. 3 не урежда: • момента, към който се установява количественото съотношение; • отчетния период, за който следва да се извършва изчислението; • начина на отчитане на междинните продукти, които подлежат на последваща преработка; • начина на отчитане на неизбежните технологични остатъци и загуби;__ • реда за документиране и евентуално коригиране на акцизното задължение, когато действителният производствен резултат стане известен след използването на горивото. Без изрично нормативно уреждане на тези въпроси предложената методика не осигурява необходимата правна определеност и създава предпоставки за противоречива административна практика. III. Възможност за последващо определяне и документиране на акцизното задължение — механизъм, който вече е познат на ЗАДС		

				Следва изрично да се отбележи, че действащото акцизно законодателство вече познава механизми, при които акцизът се начислява и документира въз основа на действително установени количества след приключване на съответния данъчен период. Такъв пример е режимът за лицата, регистрирани по чл. 57а ЗАДС, включително извършващите дейности с природен газ и електрическа енергия. Съгласно чл. 43 ЗАДС за определени случаи е предвидено издаването на акцизен данъчен документ след приключване на месеца, през който са извършени съответните продажби или потребление. Документът може да обхваща обобщени количества за съответния период. По този начин законодателят вече е възприел принципа, че когато естеството на дейността предполага периодично установяване на количествата, акцизното задължение може да бъде документирано въз основа на последваща отчетност. Следователно въвеждането на аналогичен механизъм за случаите по предложения чл. 20, ал. 2, т. 3а ЗАДС не би представлявало непознато за акцизното законодателство разрешение, а прилагане на вече установен законодателен подход. При комбинираните производства, особено когато се преработват суровини с променлив физико-химичен състав, действителното количествено съотношение между получените продукти може да бъде установено едва след приключване на производствения процес. Поради това, ако законодателят възприеме пропорционалното разпределяне на използваното гориво като метод за		

				определяне на данъчната основа, следва задължително да предвиди и съответстващ на този метод ред за последващо документиране и начисляване на акциза. Предлагаме за тези случаи да се въведе възможност за издаване на обобщен акцизен данъчен документ след приключване на месечния отчетен период, въз основа на действително отчетените количества използвани енергийни продукти и произведени крайни продукти. Такъв механизъм би позволил: • данъчната основа да се определя въз основа на реални, а не прогнозни производствени резултати; • да се избегне необходимостта от предварително определяне на неизвестни количества; • да се осигури съответствие между производствената, материалната и акцизната отчетност; • да се създаде ясен и проверим ред за начисляване и контрол на дължимия акциз. Считаме, че подобно разрешение би било съобразено както с интересите на фиска, така и с принципите на правна сигурност, предвидимост и обективна изпълнимост на данъчните задължения. Не съществува основание за производствата по чл. 20, ал. 2, т. 3а от ЗАДС да не бъде предвиден аналогичен механизъм за последващо отчитане, след като законът вече допуска такъв подход при други акцизни стоки и дейности. IV. Необходимост от съобразяване с особеностите на производствата, използващи отпадъчни суровини		

				Следва да се отчете и обстоятелството, че преработката на отработени масла представлява дейност по оползотворяване на отпадъци, при която се възстановяват ценни нефтопродукти и се ограничава необходимостта от използване на първични суровини. За разлика от производствата, използващи стандартизирани нефтени суровини, при преработката на отработени масла съставът и добивът на крайните продукти са променливи. Въвеждането на данъчен механизъм, който не отчита тези особености, би поставило подобни производства в неблагоприятно положение. Необходимо е законодателят да предвиди приложим и обективно изпълним режим, съобразен с реалните технологични процеси, а не да въвежда обща математическа пропорция, която невинаги отразява действителното използване на горивото. V. Конкретни предложения С оглед на изложеното предлагаме: 1. Да се преразгледа предложената редакция на чл. 28, ал. 3 ЗАДС, като се изключи автоматичното прилагане на количественото съотношение между произведените продукти като единствен способ за определяне на данъчната основа. 2. Да се предвиди изрично изключение за производства с технологично променлив добив, включително преработката на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти, при които към момента на използване на горивото не могат да бъдат предварително установени количествата на отделните произведени продукти.		

				3. При запазване на принципа на пропорционално облагане да се разработи изричен нормативен ред, който да урежда начина на определяне на действително използваните количества гориво, отчетния период, момента на възникване и документиране на задължението, както и възможността за последващи корекции. При невъзприемане на предложеното изключение настояваме да бъде разработен специален ред за производствата с променлив състав на суровините, който да позволява обективно установяване на действително използваните количества гориво и законосъобразно документиране на акцизните задължения. VI. Заключение „Лубрика“ ООД е поставило пред компетентните органи още през 2019 г. въпроса за обективната невъзможност използваното в производството гориво да бъде предварително разпределяно пропорционално между крайните продукти. С предложените изменения този съществен практически проблем остава неразрешен. Считаме, че законодателната промяна трябва да осигури не само формално основание за начисляване на акциз, но и ясен, предвидим и технологично приложим механизъм за неговото определяне. Недопустимо е да се създава данъчно задължение, чиято основа не може да бъде установена към момента на възникването му, без законът да предвижда конкретен ред за последващото ѝ определяне и документиране.		

				Поради изложеното настояваме § 5, т. 1 и § 7 от проекта на ЗИД на ЗАДС да бъдат преразгледани, като се отчетат особеностите на производствата с променлив състав на суровините и се гарантира приложимостта на освобождаването по чл. 24, ал. 2, т. 6 ЗАДС в съответствие с действителното предназначение и използване на енергийните продукти.		
71	**Получено в МФ по имейл на 22.10.2026 г. 4:21**	**Асоциацията на вносителите на автомобили АВА**	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	От името на Асоциацията на вносителите на автомобили изразяваме категоричното си несъгласие с предложението на Министерството на финансите за въвеждане на нов акциз върху т.нар. „мощни леки автомобили“. Като браншова организация, която последователно настоява за прозрачни правила, европейски стандарти и равнопоставена конкурентна среда, считаме, че предложеният механизъм в настоящия му вид е икономически необоснован, непропорционален и създава сериозни рискове както за автомобилния бизнес, така и за нормалното функциониране на пазара в България. Разбираме стремежа към провеждане на последователна фискална политика и въвеждане на механизми, чрез които придобиването на луксозни стоки да има по-висок принос към публичните приходи, но мощността на автомобила обаче сама по себе си не е надежден критерий нито за неговата стойност, нито за това дали той представлява луксозна стока. Предложеният праг от 250 kW (приблизително 340 к.с.) обхваща автомобили с изключително различна възраст, пазарна стойност, предназначение и технология. Това е особено	**Не се приема**	С оглед на постъпили възражения, в законопроекта е предложено прецизиране на разпоредбите относно автомобилите, които попадат в обхвата на закона. В тази връзка е предложена и промяна в начина на определяне на размера на дължимия акциз за леките автомобили с мощност на двигателя от 250 kW нагоре, като акцизът ще се определя според максималната полезна мощност на двигателя с вътрешно горени и ставките ще са в диапазон от 500 до 6 000 евро.

				очевидно при употребяваните автомобили, за които се предлага твърд налог от минимум 5 000 евро. Проектът практически не отчита фактора „овехтяване“. Един автомобил с мощност над определения праг може да бъде на десет, петнадесет или повече години и да има пазарна стойност многократно по-ниска от тази на нов автомобил със значително по-малка мощност. Налагането на минимален акциз от 5 000 евро независимо от възрастта и действителната стойност на автомобила може да доведе до случаи, при които фискалното задължение представлява огромен процент от неговата пазарна цена, а в определени случаи дори да се доближава до нея. Подобен подход трудно може да бъде определен като облагане на луксозното потребление. Ако целта на законодателя действително е облагане на лукса, използваните критерии трябва да идентифицират именно луксозната стока, а не просто определена техническа характеристика. С този проект се връщаме към вече изоставен модел на облагане. България вече има исторически опит с акцизното облагане на мощни автомобили, което впоследствие беше премахнато след присъединяването на страната към Европейския съюз. Повторното въвеждане на подобен механизъм налага особено внимателен анализ на неговата съвместимост с принципите на вътрешния пазар на ЕС, свободното движение на стоки и недопускането на дискриминационно или непропорционално третиране на автомобили, вече законно пуснати на пазара в друга държава членка. Преди приемането		

				на подобна промяна считаме за необходимо да бъде представен убедителен правен и икономически анализ, който да изключи риска България отново да създаде режим, пораждащ противоречия с европейското право. Този проект носи риск от изкривяване на пазара и стимулиране на регистрациите извън България. Забранителните нива на данъчно облагане рядко премахват търсенето. Значително по-вероятно е част от потребителите да потърсят законови или недобросъвестни механизми за избягване на облагането чрез регистрация и стопански структури в други държави членки. В резултат България рискува не да увеличи, а да загуби икономическа активност и свързаните с нея бюджетни приходи – ДДС, местни данъци и такси, приходи от регистрация, застраховане, обслужване и други дейности, които нормално остават в страната. Така една мярка, предназначена да увеличи бюджетните приходи, може да има обратен ефект, ако икономическата активност бъде изместена извън България. Исканите изменения ще нанесат пряк удар върху легалния автомобилен бизнес. Автомобилният сектор не се състои единствено от купувачи и продавачи на автомобили. Около него функционира цяла икономическа екосистема – вносители и търговци, транспортни компании, сервизи, застрахователи, доставчици на резервни части, финансови институции и множество малки и средни предприятия. За тези компании предвидимостта на нормативната среда е ключова.		

				Търговците работят със складови наличности, предварително договорени доставки и автомобили, закупени при конкретни икономически условия. Въвеждането на значително ново фискално задължение може рязко да промени икономическата стойност на вече предприети сделки, да обезцени наличности, да блокира оборотен капитал и да постави легално работещите предприятия в затруднено положение. Именно легалният бизнес, който плаща данъци, осигуровки и поддържа реална заетост в България, не трябва да бъде превръщан в странична жертва на една фискална мярка. Поради изложеното, Асоциацията на вносителите на автомобили настоява предложението в настоящия му вид да бъде оттеглено и подложено на задълбочено преразглеждане в рамките на реален диалог с представителите на автомобилния сектор. Българският бизнес се нуждае от предвидима, конкурентна и стимулираща среда, а не от конюнктурни фискални решения, които могат да блокират цели пазарни сегменти и да изнесат икономическа активност извън страната. Призоваваме Министерството на финансите да извърши задълбочена оценка на икономическите и правните последици от предложението и да започне широк експертен диалог с автомобилния бранш, преди предприемането на окончателни законодателни промени.		