

1.2. КОНТРАБАНДАТА ПО ГРУПИ СТОКИ

По-долу е приведена обща класификация на някои видове стоки, техния произход, обем, сумите за подкуп и използваните фалшификации при незаконния им внос.

ТАБЛИЦА 2. Контрабандата по групи стоки

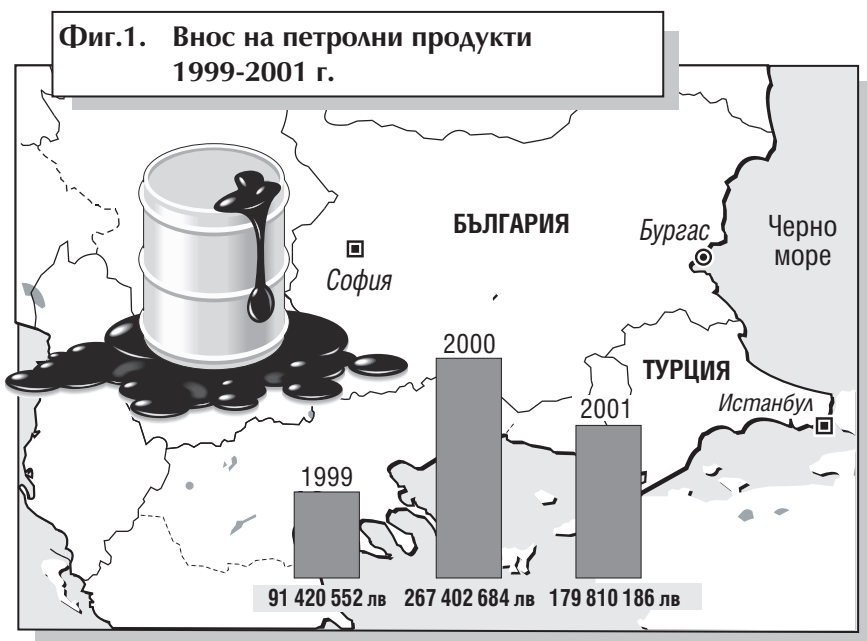
Вид стоки	Произход, маршрут	Суми за подкупи	Обем	Използвани фалшификации
1. Петролни продукти	Румъния-Русе Варна-Леспорт Нефтохим	100 000 лв./баржа (3-5 хил.т.)	30-35 % от общото потребление	Износни декларации от Румъния; укрива се част от тонажа; Инса-Стара Загора-кула за каталитичен крекинг
2. Бяла и черна техника	Солун-Кулата-вътрешни бюра	Около 10 000 лв. на камион	20 камиона месечно	Обмитява се като друга стока, на която се заплащат митни сборове
3. Електроника (платки, чипове и др. части)	САЩ, Европа-Аерогара-София	30% от спестеното ДДС при реални стойности	Реален обем \$ 3-5 млн.	В контрабандата участват и спедитори
4. Аеро карго	Китай Дубай-Аерогара-София	1,5 лв./кг	40 т.-100 т. месечно	
5. Турски стоки (нехранителни)	Турция/Истанбул/-Капитан Андреево-вътрешни бюра; Истанбул-СБЗ-вътрешни бюра-Пловдив, Хасково	Капитан Андреево-500 лв. Вътрешно бюро – 1000 лв.	150 броя 60-70 куб. камиона месечно	Разлика в теглото; фалшиви фактури; с фалшив текст за произход; СБЗ-Свиленград; в товарителните списъци не се описва броят и артикулите на стоките, а само колети.
6. Китайски контейнери и др. азиатски стоки	Китай, Виетнам, Индия и др. Солун-Кулата-вътрешни бюра; Солун-Ново село-Пловдив-Казанлък. Варна-обмитяване	Гр.пункт - 500лв. Вътрешно бюро-1500 лв. за брезенти 2000 лв. за 3 контейнера (2 камиона)	200 контейнера средно месечно	Съществени разлики в теглото по транспортните документи и в действителност; фалшиви сертификати за произход (турски) за Варна
7. Дубайски стоки (потребителски)	Дубай-безмитническа зона Сирия-Свиленград-вътрешни бюра София, Пловдив	Граничен пункт-500 лв. Вътрешно бюро – 1500 лв. 200 тира месечно	200 тира месечно	Фалшиви сертификати за произход (предимно турски); превозва се на камиони с брезент

8. Плодове и зеленчуци	Турция, Сирия, Македония-обмитяване на Свиленград, Златарево-София	Общо около 1000 лв. разпределени между службите (митници, фитосанитарен контрол, ХЕИ, полиция, РЗБОП, пътна полиция)	От октомври до май вкл. 240 бр. камиони 10-12 т. и 20 тира от Сирия	От 3-та бариера до с. Капитан Андреево всички камиони са на т.нар. „тапа“; В част от камионите се превозват и пилешки и други местни продукти
9. Меса и пилешки разфасовки	Солун-Кулата-София Европа-Видин-София Европа-Калотина-София Черноморски пристанища	Входният пункт плюс ветеринарния контрол вкл. = 800-1000 лв. Вътрешно бюро – 2500-3000 лв. за митничарите плюс 500-1000 лв. ветеринарен контрол	250 хладилни камиона месечно	Липса на индикация на производителя върху кашоните; фалшиви сертификати; износни декларации от Европа
10. Сухо мляко	Украйна, Русия-Русе, Кардам	4000 лв./камион Общо за границата и вътрешните бюро плюс ДВСК и др.		Фалшиви сертификати от Полша; реална печалба от 10-\$12 хил. на камион
11. Ориз, боб, леща	Варна Кораби 10-20 хил. тонни	\$19-20 хил. на кораб	2 кораба за ориз месечно	Укриване част от тонажа на кораба; укриване на производ; 30-40 контейнера ориз месечно и още толкова за другите стоки

1.2.1. ПЕТРОЛНИ ПРОДУКТИ, ТЕЧНИ ГОРИВА, ПРИРОДЕН ГАЗ, МАСЛА

Пазарът на петролни продукти може да се определи като най-големия в страната и възлиза на около 1-1,4 млрд. лв.. По официални данни на митниците дневно в страната влизат около 350 т. течни горива. Въпреки че през последните 3-4 години при петролните продукти е налице значимо свиване на контрабандата, различните форми на митнически нарушения и свързаните с тях данъчни престъпления, според експерти анализиращи сегашната ситуация, 30-35% от общото потребление в страната е „сиво“ и дори „черно“.⁴

⁴ Според независими източници от митниците от него бюджетът губи около 500 000 лв. дневно.



Източник: Агенция „Митници“

Поради тази причина **незаконният внос на петролни продукти, горива и масла⁵ генерира най-големите загуби за държавния бюджет**. Ако погледнем данните от обмитените нефтопродукти за последните три години (вж. фиг. 1), ще видим, че колебанията в стойността са твърде значителни.

Според оперативните данни от митническата статистика, за първите шест месеца на 2002 г. е налице необясним спад и за двете тримесечия, като в същия момент няма регистриран спад на потреблението на вътрешния пазар (вж. таблица 3).

ТАБЛИЦА 3. Сравнение за вноса на петролопродукти в стойностно изражение (български лева) по тримесечия

	1999	2000	2001	2002
Петролни продукти – първо тримесечие	27 217 097	34 183 808	58 311 141	16 018 630
Петролни продукти – второ тримесечие	24 481 056	81 991 287	52 973 198	25 541 868
Петролни продукти – полугодие	51 698 153	116 175 095	111 284 339	41 560 498

Източник: Агенция „Митници“

⁵ Контрабандата и митническите измами с петролните продукти имат дълга история. Още в началото на 90-те години групата на нефтопродуктите се превърна в най-привлекателната стокова група за контрабанда в страната. Предпоставка за това бе отпадането на държавния монопол при петролните продукти както във вноса и износа, така и при продажбата на дребно (през периода 1991-93 г. броят на бензиностанциите се удвои). Допълнителен катализатор за контрабандните практики с горива беше въвеждането на ембаргото върху петролните продукти за Сърбия и Черна гора. То създаде условия за 3-4 пъти по-голяма норма на печалба в сравнение със средните за страната, като обемите на продажбите бяха практически неограничени. В контрабандата на горива се включиха от обикновени жители на пограничните райони до икономически групировки, покровителствани от политици. Ембаргото в Югославия беше и един от най-важните фактори за възникването на организирана престъпност в страната. След края на ембаргото разработените канали продължиха да функционират и започнаха да търсят приложение при новите условия. Възможност за това даваха последвалите политически и икономически кризи, приватизационният хаос и не на последно място ценовите разлики при петролните продукти между различните балкански държави. В резултат на това от средата на 90-те години до настоящия момент пазарът на петролни продукти, горива и масла е подходяща среда за реализиране на незаконен внос както от страна на криминалните групировки, така и от фирмите, работещи в различните „оттенъци на сивото“.

Официално това беше обяснено с поевтиняването на щатския долар (горивата като стойност се измерват в долари, за разлика от повечето стоки, чиято стойност се определя в евро). Като втора причина беше посочен фактът, че „Нафтекс“ е преустановил вноса си.

Междувременно в митниците въведоха нови, облекчени процедури за митническият контрол при вноса на течните нефтопродукти. Те отмениха изискването за цялостен лабораторен анализ на всички внасяни горива, изискван дотогава. Според новото ръководство на митниците въпросният анализ създавал предпоставки за корупция заради забавянето при влизане в страната. Това е така, защото обикновено получателят желае да освободи стоката по-бързо и е готов да плати за обработката. При новия ред лабораторен анализ се налага само при тарифните позиции, при които е икономически изгодно да се злоупотребява с тарифен номер. Освен това контролът е засилен в случаите, в които има сигнал на разубавяването, вносителите са фирми с нарушения в миналото или обратното - новопоявили се имена в бизнеса, използван е необичаен маршрут и др.

По информация от митниците 320 млн. лв. са постъпленията от вноса на горива за първото полугодие на годината. От тях най-голямо перо са постъпленията от ДДС - 290 млн. лв., следвани от тези от акциз - 20.8 млн. лв.. Повечето горива се внасят от страни, с които България има нулеви мита. Приходите по тази линия са едва 2 млн. лв. Шест млн. лв. са постъпили във фонд „Републиканска пътна мрежа“ и 646 848 лв. за фонд „Опазване на околната среда“. Сред всички горива, описани в глава 27 на митническата тарифа, първостепенна значимост за бюджета има пропан-бутанът. Средномесечно от вноса му държавата събира между 3,5 – 5,5 млн. лв. Следва дизеловото гориво с месечни постъпления между 1 и 3 млн. лв., безоловният бензин А-95 и леките масла.

При анализи от митниците са забелязали, че статистическата стойност, по която се внася пропан-бутанът, намалява от 56 ст. на килограм през януари 2002 г. до 42 ст. през юни с.г. Обяснението за тази аномалия е, че се внася по-нискокачествен пропан-бутан, което се определя от търсенето. По принцип при пропан-бутана по-типични са нарушенията с количество, защото практически няма как то да се измери точно. Възможно е също да се намали митото, като се декларира неточно процентно съотношение между пропана и бутана.

При дизеловото гориво най-разпространени са митническите нарушения, свързани с промяна на тарифния номер. Разликата в акциза на различните горива прави много изгодно дизелът да се декларира като тежко гориво. Тежките горива са по-евтини, а и може да се спести пет пъти от акциз - за дизеловото гориво той е 110 лв. на тон, а за тежките горива - само 25 лв. на тон. Двата вида горива са различни само след лабораторни изследвания (дизелът е с 0,2% сяра, а при тежките горива тя е между 1 и 2,8%). Тези нарушения при тарифното класиране са съпътствани и с документни измами - ползват се фалшиви сертификати за качество.

Анализирайки таксите за фонд РПМ, от митниците са стигнали до извода, че за нарушителите е изгодно да внасят дизеловото гориво в страната като промишлен газьол. Газьолът има същия акциз като дизела, но е по-евтин, а и не се облага с пътна такса, която е 180 лв. на тон. Още повече, че двата типа горива са еднотипни и също се различават само по процентното съотношение на сяра в тях.

Екотаксите са силно диференцирани, но са относително малки и не дават поводи за злоупотреби.

Повечето бензини се облагат с еднакви (най-често нулеви) мита при внос. Няма възможност да се внесат под друг тарифен номер с цел по-малък акциз, тъй като безоловните се различават от оловните и с прост лакмус. Затова и най-честите измами при тях са документните.⁶

При масовите случаи на документни измами, проблемът е в това, че митниците следят единствено митата, постъпващи по тяхна сметка (които обикновено са нулеви). Постъпленията от ДДС и акциз отиват по сметка на данъчните, екотаксата – по сметка на Министерството на околната среда и водите, а пътната – на Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Митниците нямат възможност да проследят дали отделни суми по вноса са постъпили реално в съответните сметки (досега данъчните отказвали информация, позовавайки се на ДПК, който ги задължава да пазят тайна). **В тази връзка от митниците предлагат да се създаде обща транзитна сметка, за да могат да следят кои са реално платените държавни вземания.**

Приоритетна задача е и пресичане на една друга възможност за ощетяване на бюджета – чрез сборовете около горивата при бензиностанциите по ГКПП и в свободните зони. Класически пример за това е бензиностанция „Шипка“ в „Свободната безмитна зона - Свиленград“.⁷

Друг проблем е роенето на незаконно работещи бензиностанции. По информация от „Петрол“ в страната има над 2500 обекта за продажби на горива на

⁶ Потвърждение са три разкрити случая през 2002 г. Например през май на митница Русе са разкрити няколко вноса на горива с фалшиви платежни нареждания за ДДС, акциз и еко- и пътна такса общо за около 1,6 млн. лева. През март девет цистерни с А-95 са хванати на гара Искър точно когато вносителите са се опитвали да ги освободят с фалшиви митнически декларации, оформени уж от митническо бюро Горубляне. Това са били 450 т гориво, дължимите митни сборове за които са били около 300 000 лева. Около 20 автоцистерни са се въртяли около София, за да претоварят горивото и да потънат в страната. В началото на юни е установено постфактум, че вносителите на други девет цистерни бензин А-95 безоловен първо са представили платежни нареждания в митническо бюро Стара Загора, но в хода на декларирането са отишли и са ги анулирали.

Най-високите вземания на държавата по принцип са за бензин А-98, но доколкото той се внася в по-ограничени количества най-честите нарушения са с А-95. Все пак имало хванати нарушения от типа „съд в съд“, при които цистерна с А-98 пътува потопена в по-евтиния газьол, или пък когато в камион с други стоки се поставяли допълнителни резервоари с бензин.

⁷ По някои оценки месечно тя ощетява бюджета с 3,8 млн. лв. от ДДС, акциз, пътни и екотакси - колкото са месечните постъпления от целия легален внос на пропан-бутан в страната. Бензиностанцията е законна, тъй като зареждането с течни горива в бензиностанциите в свободните зони и по ГКПП-тата се смята за износ, акцизът се възстановява, а продажбите не се облагат с ДДС. С презумпцията, че горивото се продава зад граница не се плащат също пътна и екотакса. Това позволява на бензиностанцията да продава дизела по около 0,70 ст. на литър. За сравнение, след като се начислят ДДС, акцизи и такси, цената му в бензиностанциите, работещи на общи основания, става около 1,20 лева на литър. Държавата губи от всеки тон дизел, продаден в безмитна зона, около 500 лв., 170 лв. ДДС, 110 лв. акциз, 180 лв. пътна такса и екотакса. Това нарушава и конкурентната среда. По информация от петролния бизнес, оборотът на „Шипка“ надхвърля впечатляващите 350 т на денонощие (собствениците твърдят, че става дума за около 200 т). Повечето клиенти на бензиностанцията са български шофьори, които не напускат държавата. Шофьорите на ТИР се възползват от възможността за спекула, тъй като резервоарите на зареждащите камиони не се запечатват на излизане от зоната. Често те продават горивото в България, Турция или Гърция. Повечето камиони имат монтирани допълнителни резервоари, които побират стотици литри дизел. Турският бизнесмен има подобни бензиностанции и на ГКПП-Калотина и Видин (вж в. „Капитал“, 17.08.2002 г.).

дребно. От тях около 440 бензиностанции са на „Петрол“, 60 - на „ЛУКойл“, и по 60 обекта имат „Шел“ и ОМВ. Делът на малките бензиностанции вече е достигнал около 35%. При това те са обекти с по една бензинколонка и включват петролни бази, в които се продава директно от цистерната, до малки бензиностанции, които се правят с инвестиция от около 10 000 лв. В последно време е практика хора, вероятно принадлежащи към силовите групи, да отварят сергии в страната и в София. Горивото се зарежда с маркучи от цистерни на много по-ниски цени от тези в близките бензиностанции. Някои от клиентите дори са снабдени със специални карти. Този тип обекти имат по-малки разходи (за сравнение инвестицията в една бензиностанция е около 1 млн. лв.), не плащат дължимите на държавата данъци и са канал за реализацията на контрабанден внос. В резултат продават на много ниски цени. В столицата например са известни три-четири бензиностанции, които продават дизел за около 0,95-1,00 лв./л на дребно, а бензин А-95Н за 1,15 – 1,20 лв./л. Явлението е широко разпространено и в Северна България заради нелегален внос от Румъния. В Русе има случаи, в които пропанбутанът се продава по 500 лв. на тон, докато при редовен внос цената е около 625 - 685 лв. с платени мита и акцизи. Според коментари на официални търговци, ако само 10% от 35-те процента малки компании не спазват правилата, щетите за бюджета са за около 100 млн. лв. от невнесени акциз, ДДС и такси за една година. Съществуването на малките незаконни бензиностанции е възможно, защото още не са въведени европейските технически и екологични норми и стандарти и се дават разрешения за строеж на всевъзможни места. На пазара, където маржовете на печалба бяха доста високи (преди въвеждането на безоловните бензини), се появиха много нови играчи. За да оцелеят, те трябва да намаляват цените, което се постига и с незаконни средства, а фискалният контрол е слаб. Всичко това създава проблеми на официално работещите фирми, намалява възможностите им да инвестират в нови обекти и да разширяват и подобряват услугите си. И изяжда маржовете им, според някои твърдения, почти до нула.

Понастоящем вносите на петролни продукти и течни горива е от Русия, Украйна, Румъния, Гърция, Турция и др. Митническото оформяне на тази група стоки е съсредоточено в митническите учреждения в Русе, Кулата, Стара Загора, София и Бургас. Основните нарушения са свързани със занижаване на стойности, неточно описание, посочване на неверни тарифни номера, укриване на действителното тегло, фалшифициране на платежни документи, фалшифициране на протоколи от лабораторни изследвания. Извършват се и най-груби форми на контрабандата – т. нар. „чиста контрабанда“. Съществува информация за контрабанден внос, осъществяван с 3-5 хил. т баржи в района на пристанище Леспорт-Варна. **Сумите, които се дават като подкуп, са твърде различни, поради различните мащаби на нелегалния внос, но могат да достигнат до 100 000 лв. на кораб при чистата контрабанда, разпределяни между различните служби, от които зависи прикриването му.**

Успоредно с това трябва да се отбележи възстановяването на канала за внос на петролни продукти през Кулата. За целта се използват автоцистерни, които изобщо не се регистрират при влизането им в страната – т.е. тук става дума за чиста контрабанда. Заплащат се около 15 000 лв. на цистерна. Няма точна информация за броя на автоцистерните, внесени по този начин. Продължава и функционирането на каналите през Русе и Варна.

1.2.2. АВТОМОБИЛИ

При оценка на сивия и черния внос на автомобили в страната трябва да се има предвид спецификата на българския автомобилен пазар. За разлика от повечето източноевропейски страни България няма собствено производство и е изцяло зависима от външния внос. Според данните от статистиката, вносът условно може да се раздели на две основни групи – внос на употребявани и на нови автомобили. По данни от оперативната митническата статистика, пазарът на употребявани автомобили през 2001 г. е бил 250-300 млн. лв. Ако към тази цифра се добави обемът на годишния пазар на нови автомобили (200-250 млн. лв.), ще се види, че **пазарът на леки автомобили в страната възлиза на около 500 млн. лв. годишно и е един от най-големите в страната.**

ТАБЛИЦА 4. Внесени автомобили в България по години

Видове внос	1999	2000	2001
Брой внесени стари автомобили	91 501	85 116	103 968
Брой внесени нови автомобили	11 958	13 069	13 365
Стойност на внесените автомобили и други автомобилни превозни средства, предназначени за транспорт на хора	386 733 786	404 539 599	518 672 584

Източник: Агенция „Митници“

Продажбите на нови автомобили в България за последните 12 години са едва около 10% от общия брой на продаваните автомобили годишно (между 12 и 14 хиляди автомобила). При тази група данни за митнически нарушения почти отсъстват. Предпоставките за това са, от една страна, контролът, който осъществяват големите автомобилни компании върху своите дистрибуторски мрежи и логистика, а от друга – конкурентният контрол между самите български фирми, търгуващи с нови автомобили. Поради малкия размер на пазара, последните са в течение на почти всяка продажба на конкурентите си.⁸

При вноса на употребявани автомобили ситуацията е много по-различна. Данните за вноса на автомобили втора употреба показват, че за 10 години са внесени повече от 1 млн. леки автомобили, като за последните 2-3 години годишният внос е средно около 100 хил. коли. Трябва да се каже, че в България пазарът на автомобили „втора употреба“ се е превърнал в основен.⁹ Той е много добре развит, със специализирани фирми по марки и класове автомобили, с постоянни партньори от целия свят, специализиран транспорт, сервизно обслужване и

⁸ Въпреки че митнически нарушения са рядкост при вносителите на нови автомобили, някои от големите дистрибутори на българския пазар изразиха опасения, че по-дребните разпространители може би се опитват да си спестяват дължимите данъци.

⁹ За разлика от развитите страни, където продажбите на нови автомобили са един от най-важните индикатори за състоянието на икономиката, в България същата роля играе пазарът на стари автомобили.

специализация по райони в страната. Въпреки отсъствието на системна информация се вижда, че в този пазар има място за всички – от големите вносители (с внос по 100-300 автомобила годишно) до фирмите с по 30-40 автомобила, до частните лица, търгуващи между другото по 2-3 автомобила годишно.¹⁰ Според официалната митническа статистика, пазарът на употребявани автомобили за 2001 г. може да се оцени на около 250-300 млн. лв., което обаче е около 40-50% от реалната стойност на автомобилите.

Въпреки че системата за внос на стари автомобили съществува от 1990 г., след 1993-1994 г. не се наблюдават сериозни изменения в структурата ѝ. „Спецификата на стоката” не предполага концентрация и монопол на големи фирми. Именно тази специфика създава условия за съществуването на един от най-големите „сиви пазари” в страната.¹¹

Както се вижда на таблица 5, през последните години е налице ясна тенденция на ръст на приходите при автомобилите втора употреба (ако се приеме, че продажбата на нови автомобили е почти без промяна, има нарастване на приходите средно с 25% годишно от 1999 г. насам).

ТАБЛИЦА 5. Сравнение за вноса на автомобили в стойностно изражение (български лв.) по тримесечия

Вид МПС	1999	2000	2001	2002
Пътнически автомобили и други автомобилни превозни средства, предназначени за транспорт на хора – първо тримесечие	51 018 084	86 768 916	95 472 505	138 500 690
Пътнически автомобили и други автомобилни превозни средства, предназначени за транспорт на хора – второ тримесечие	83 651 025	101 408 443	126 138 123	122 135 389
Общо за полугодие	134 669 109	188 177 359	221 610 628	260 636 079

Източник: Агенция „Митници”

Един от най-важните фактори за българския сив пазар е свръхлибералният закон за внос на стари автомобили. В случая се ползва една от най-простите

¹⁰ Според критиците, българският пазар е един от тези, които изпълняват една важна икономическа функция в европейските страни – „отваря” пространство за ново потребление и „почиства” от остарели автомобили.

¹¹ „Сивите схеми” започват още в Западна Европа, където употребяваният автомобил се разглежда като „полустока”. Поради това автомобилът на старо не представлява интерес нито за големите транснационални компании, нито за държавните администрации. В огромната си част автомобилите на старо са собственост на физически лица и са „вече употребена стока” и съответно борсите за коли втора употреба, гаражите и автомобилните гробища не предизвикват особено внимание от страна на данъчните администрации. В резултат на това употребяваните автомобили лесно попадат в сенчестите канали, където реалната цена на автомобила се трансформира в цена за пред митническите и данъчните власти на съответната страна, в която тази „полустока” се внася.

системи за обмитяване на употребявани автомобили (сумата се изчислява не върху цената на автомобила, а върху мощността на двигателя и годината на производство)¹², което по принцип не би трябвало да стимулира „сивия внос“. В действителност този пазар генерира огромни загуби за държавата.

Съществуват многобройни начини на укриване на истинските данни на внасяния автомобил с цел занижени плащания както при индивидуални вносители, така и при фирми. Обикновено се внасят мощни и луксозни автомобили чрез използването на правото на инвалиди на намаляване на митата. Според някои оценки става дума за около 15 000 автомобили, внасяни по този начин годишно.¹³

Либерализацията на вноса на автомобили „втора употреба“ създава гигантски сив сектор при частите и аксесоарите за автомобили (достигащ до 70-80% от общия пазар). При 100 хил. автомобили втора употреба и гигантски сив внос на резервни части за специализираните криминални групи не е проблем да прикрият около 20 хил. откраднати автомобили в страната или в друга европейска държава.¹⁴



Източник: Reuters

Продължава и транзитирането, и износът на крадени автомобили извън страната (а понякога и откраднати в България коли) с цел препродажбата им в други страни, най-вече в Русия, другите бивши съветски републики и някои арабски държави. Основният използван за тази цел канал е през Капитан Андреево – Турция – Грузия. Оттам се извършва преразпределянето към Русия и други страни. Директният износ към Русия се осъществява през други гранични пунктове, тъй като има изградена връзка между българските и руските застрахователи, която дава възможност за незабавна информация при регистрирането на откраднат автомобил от България в Русия (в повечето случаи става въпрос за застрахователна измама, при която собственикът на откраднатия автомобил е съучастник в престъплението).

¹² Когато държавата не се интересува на каква цена е закупен съответният автомобил, това означава, че парите за закупуването ѝ остават в чужбина. Последницата от това е, че в момента ограниченията за вноса в България на коли „втора употреба“ са символични. В Южна Америка например подобна политика обикновено се възприема като „легализация на контрабандата с автомобили втора употреба“.

¹³ Подобна практика бе отменена наскоро с по-строгото регламентиране на тази привилегия, която сега включва двигатели с обем до 1600 куб.см.

¹⁴ За деветте месеца на 2002 г. са регистрирани 7827 кражби на автомобили от България, издирени са 4088 коли и са разкрити 887 извършители на автокражби. Това е с 3,6% по-малко от 2001 г. /Вж.в. „Труд“, 9.10.2002 г./ Същевременно реалният брой на откраднатите автомобили, които не са били обявени в полицията и за които собствениците са платили откуп, е с 30-40% повече.

На Капитан Андреево се заплащат подкупи между 2500 и 3000 лв. в зависимост от вида на автомобила, които се разпределят между митница и гранична полиция. Обикновено шофьорът, който превозва откраднатия автомобил, се регистрира като пътник, преминал границата пеша, или като пътник в друго превозно средство, а самият автомобил изобщо не се регистрира.

През есента на 2002 г. нашумя и случаят с корумпирани служители на ГКПП-Златарево, заловени след като пропуснали без регистрация откраднат джип. Впоследствие се оказа, че двамата корумпирани полицаи са извършвали подобни операции и в миналото, като са взимали подкупи в размер между 2 и 5 хил. лв. в зависимост от марката и цената на съответния автомобил.¹⁵

Общият обем на застрахователните измами в страната надхвърля 1000 автомобила месечно, но няма точна статистика колко от тях напускат страната по този начин.

1.2.3. БЯЛА И ЧЕРНА ТЕХНИКА¹⁶

Данните от маркетинговите изследвания показват, че през периода 1991-1994 г. продажбите на „бяла и черна техника“ изпреварват годишния оборот на всички стокови групи. Ако през първите години след 1990 г. не всяко домакинство можеше да си позволи западна марка кола, то почти 50% от българските семейства се възползваха от нахлуването на евтини имитации на различни артикули, както и от внос на маркова електроника. Последвалите серии от икономически и политически кризи и периоди на стагнация доведоха до неколкократно свиване на потреблението при тези групи стоки.

В този контекст трябва да се разглежда и сивият, както и контрабандният внос на бяла и черна техника. В резултат преди всичко на пониженото търсене те са намалели с 60-70% в сравнение с нивата отпреди 5-6 години. Като допълнителни фактори могат да се посочат навлизането на хипермаркетите, създаването на големи специализирани магазини и наложилата се тенденция големите производители да създават свои дистрибуторски вериги. За разлика обаче от пазарите, в които законният внос вече преобладава, пазарът на бялата и черната техника е силно фрагментиран. Във вноса участват както големи фирми, внасящи редовно и разполагащи с развити търговски вериги, така и средни и малки фирми, внасящи

¹⁵ В документацията полицаите обикновено вписвали, че шофьорите на автомобилите (на жаргона на автокрадците наричани „мулета“) са преминавали пропускателния пункт пеша. От македонска страна обаче срещу същите имена е упоменато, че се придвижват с автомобил, и то всеки път с различни коли. Някои от крадените коли са преминавали директно през ВИП-а на пункта. Граничните полицаи са знаели предварително вида и номера на автомобила и са го пропускали без дори да проверяват документите на шофьора. (вж. „168 часа“, 6-12 септември 2002 г.)

¹⁶ В случая се използва жаргона, с който търговци и митничари описват няколко стокови групи. При това категорията „бяла техника“ се дели условно на „малка бяла“, в която се включват ютии, сешоари, миксери, електрически самобръсначки и др. малогабаритни и електрически уреди. В „голямата бяла техника“ се включват перални, хладилници, миялни машини, бойлери, фризери и други едрогабаритни битови електрически уреди. Подобно е деленето при „черната техника“ – „малката черна техника“ включва транзистори, уокмени, слушалки и др. В „голямата черна техника“ се включват телевизори, стереоуредби, видеомагнетофони, камери, DVD и CD плейъри и др.

периодично (в зависимост от конюнктурата). За разлика от началото на 90-те години, участието на куфарни търговци е по-скоро изключение.

Въпреки свиването на продажбите на бяла и черна техника, голямата печалба, която се реализира при тази група стоки продължава да привлича търговци. Според експертни оценки обемът на незаконния внос продължава да е около 20 тира месечно. Използва се схема за деклариране на изцяло различна стока (напр. резервни части, моторни резачки), при което се заплащат значително по-ниски митни сборове, ДДС и евентуално акциз и се укрива по-нататъшното проследяване на продажбите на действителните стоки по търговската верига. Основният маршрут, който се използва е Солун – Кулата – София, като се заплащат общо около 10 000 лв. нерегламентирани суми на камион. Анализът на тези практики показва, че в каналите участват както малки фирми, така и големи и утвърдени търговски вериги.

Една от популярните „легенди“ за прикриване на подобен внос при обмитаване е твърдението, че стоките имат толкова ниска декларирана цена поради факта, че са втора употреба. Необходимо е да се отбележи, че действително в края на 90-те години в страната пазарът на бяла и черна техника втора употреба рязко нарасна. В резултат на това разкриването на новия внос и имитациите на маркови стоки става много трудно, особено при по-малките търговски фирми.

От казаното по-горе става ясно защо оценката на сивия сектор при тези групи стоки е изключително затруднена. Все пак е възможна приблизителна оценка, получена при съпоставянето на данните между оперативните митнически данни за внос, от една страна, и годишните продажби, регистрирани от маркетингови проучвания, от друга. Според последните, пазарът на „бяла техника“ се движи между 140 и 170 млн. лв. Както се вижда от таблица 6, обмитената бяла техника е около 50-60% от общия внос. Освен това, данните от митницата показват, че въпреки нарастването на постъпленията при тази група стоки, тук тенденцията не е еднозначно позитивна.

ТАБЛИЦА 6. Сравнение на вноса на бяла техника в стойностно изражение (в български лв.) през периода 1999-2001 г.¹⁷

Вид бяла техника	1999	2000	2001
„Голяма бяла техника“ Хладилници за домакински цели, шкафове, витрини и подобни мебели за охлаждане или замразяване, готварски печки и микровълнови фурни, бойлери и др.	46 326 026	44 646 056	57 308 028
„Малка бяла техника“ Ел. ютии, грилове и скари, тостери, фритюрници, кафеварки и пр.	11 433 984	10 549 589	12 981 184

Източник: Агенция „Митници“

¹⁷ Стоковите групи, които са пресметнати, не изчерпват цялата митническа номенклатура, която може да се включи в групата „голяма бяла техника“ както и „малка бяла техника“. Въпреки това данните са достатъчно представителни, защото обхващат около 90% стоките на избраните пазари. Поради липса на достатъчно данни за момента не са представени стоките от група „черна техника“.

Трябва да се отбележи, че при „черната техника“ реалните годишни продажби се оценяват между 60 и 80 млн. лв., като предварителните оценки показват около 40-50% сив внос.

1.2.4. КОМПЮТЪРНИ И ЕЛЕКТРОННИ КОМПОНЕНТИ

Според данните от оперативната митническа статистика, в стойностно изражение при тази група стоки наблюдаваме устойчива тенденция на ръст на обмитяването с 12-15% (вж. таблица 7)¹⁸. Друг ориентир са българските и международните маркетингови оценки, според които българският пазар на компютърни и електронни елементи е нараствал с много по-бавни темпове.

ТАБЛИЦА 7. Сравнение за вноса на компютърни и електронни компоненти в стойностно изражение (в български лв.) през периода 1999-2001 г.

	1999	2000	2001
Печатащи устройства, други, различни от печатащи устройства и клавиатури, части и принадлежности за автоматични машини за обработка на информация и пр.	78 886 154	91 249 752	103 059 491

Източник: Агенция „Митници“

При анализа на сивия и контрабандния внос трябва да се обърне внимание на стоките, които се внасят предимно с въздушен транспорт. Това са предимно електронни части (платки, чипове и др.), чийто реален обем на вноса е на стойност 3-5 млн. долара месечно. Използва се схема за силно занижаване на действителната облагаема стойност, а нивото на подкупа се договаря на около 30% от спестеното ДДС. Основният маршрут е от Европа и САЩ до Аерогара-София, като до голяма степен нелегалният внос се осъществява и със съдействието на спедиторски фирми, които имат складове на Аерогара-София.

Необходимо е да се изтъкне, че в този пазар представителите на големите световни марки се опитват да ограничават „сивите практики“ и основните нарушители са в пазара на електроника за офиси (известен като SOHO - "small office/home office"), където купувачите на дребно потребители избират дистрибутори, продаващи без ДДС.

1.2.5. ЦИГАРИ

Поради своята специфика (малък обем, висока цена и много голям оборот), **цигарите са най-популярната контрабандна стока не само в България, но и в световен мащаб.** Тук печалбите на контрабандистите се доближават до тези на наркотрафикантите. И при оценката на обема на българската цигарена контрабанда се използва методът на съпоставяне между данните от митническата статистика и регистрираните чрез пазарни проучвания продажби на вносни цигари

¹⁸ Данните в таблицата представят само част от номенклатурата, обхващаща групата компютърни и електронни компоненти. Въпреки това предложените данни дават възможност да се получи реална ориентация за развитието на вноса при тази група пазари.

в страната. Според тези проучвания вътрешният пазар на цигари е между 500 и 560 млн. лв. годишно.¹⁹ От тях 12-15% са вносни цигари или годишните продажби на вносни цигари би трябвало да възлизат на около 60-80 млн. лв.

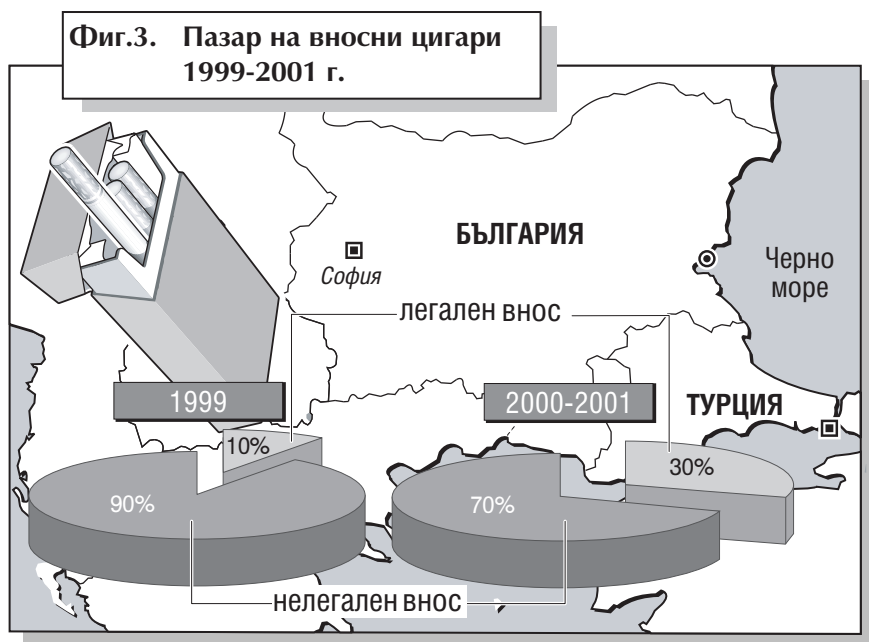
На основата на тези оценки, експертите на *Коалиция 2000* изчислиха, че през 1999 г. по-малко от 10% от вносните цигари са били внесени законно. През периода 2000-2001 г. последва рязко нарастване на дела на обмитените цигари²⁰ (вж. таблица 8) при запазване на същата големина на пазара.

ТАБЛИЦА 8. Сравнение за вноса на цигари в стойностно изражение (в български лв.) през периода 1999-2001 г.

	1999	2000	2001
Цигари, съдържащи тютюн	1 647 554	3 927 872	5 040 808

Източник: Агенция „Митници“

При отчитане на печалбата на вносителите и търговците на едро и дребно пазарът на законно внесени цигари е достигнал почти 30%, което означава, че все още около 70% от вносните цигари продължат да се внасят контрабандно (вж. Фиг. 3).



Източник: Агенция „Митници“

Сред факторите, допринесли за горепосочената промяна, е новото в поведението на големите многонационални компании. От една страна, те възнамеряваха да участват в приватизацията на българския тютюнев монополист „Булгартабак“ и съответно се опитаха да легализират марките си. От друга, многобройните междуна-родни процеси срещу тях за подпо-магане на контрабандата с техни продукти ги направи внимателни дори и на балканските пазари. Не на последно място важна роля изигра фактът, че правозащитните органи засилиха дейността си по пресичане на цигарената контрабанда.

Нова ситуация възникна от началото на 2002 г., когато се очерта ясно тенденцията на спад на приходите от внос на цигари спрямо същия период през предходната година (вж. таблица 9).

¹⁹ Съществуват и по-ниски оценки за обема на цигарения пазар. Най-ниската от тях се получава от потребителските дневници на НСИ. Според нея годишният пазар на цигари би трябвало да възлиза на 260-280 млн. лв.

²⁰ Тук няма да разглеждаме проблемите около българските цигари - от вноса на суровини и субпродукти за тях до фиктивния износ с цел ДДС измами или нелегален износ за чужди държави с цел избягване на чуждите мита и такси.

ТАБЛИЦА 9. Сравнение за вноса на цигари в стойностно изражение (български лева) по тримесечия

	1999	2000	2001	2002
Цигари, съдържащи тютюн - 1Q	47 579	92 723	350 535	424 575
Цигари, съдържащи тютюн - 2Q	653 212	1 187 044	1 350 195	577 065
Цигари, съдържащи тютюн полугодие	700 791	1 279 767	1 700 730	1 001 640

Източник: Агенция „Митници“

Може да се предполага, че тези промени вероятно са свързани с отказа на многонационалните компании да участват в приватизацията на „Булгартабак“, както и с факта, че те трябваше да се съобразят с повишаването на акцизите от началото на годината. Не на последно място „успокояването“ на ситуацията в митницата накара някои от старите участници да активизират традиционните канали. Наблюдава се известно увеличаване на дела на вносните контрабандни цигари на пазара и поради увеличаването на цените на българските цигари. Същевременно, поради сходни причини се извършва фиктивен износ на български цигари през Капитан Андреево, като се заплащат около 15 000 щатски долара на контейнер (камион), съдържащ около 900-960 кашона.

Цигарите се внасят от страни като Швейцария, САЩ, Куба, Австрия, Великобритания, Германия, Испания, Холандия, Белгия, Македония, Турция, Гърция, Кипър. Митническото им оформяне е съсредоточено в учрежденията в Свиленград, Кулата, София, Варна, Бургас, Пловдив, Калотина. Често при вноса на цигари наблюдаваме най-грубите форми на контрабанда чрез укриване на целите количества по така наречения метод „тапа“²¹. Този метод се използва и в двете посоки както за внасяне, така и за изнасяне на цигари от страната. След 2000 г. прави впечатление, че част от старите участници в контрабандния внос на цигари започват да използват разработените „балкански канали“ за износ към Западна Европа. Според експерти основната причина за това е, че българският пазар на вносни цигари е вече твърде малък, а възможностите за печалба в страни като Англия, Германия и Италия са много по-големи. Продължават да се използват заверки в документацията с фалшиви митнически печати, използване на фантомни фирми и т.н.

Заедно с традиционните „политически канали“, пропускането на тирове без регистриране и различните варианти на метода „тапа“, свой пазарен дял при вноса имат и така наречените „вносители на дребно“. При тях се извършват многобройни курсове през границата, като „куфарните търговци“ - „неорганизирани“ и „организирани“ жители в крайграничните райони - пренасят по няколко стека. Освен това не са рядкост и по-големите „удари“, при които с помощта на познат митничар се внасят по няколко мастербокса цигари, които се продават на познати търговци на дребно.

²¹ За него е характерно, че контрабандно пренасяните артикули се натоварват в труднодостъпната вътрешност на камиона, докато декларираната стока изпълнява ролята на техен камуфлаж.

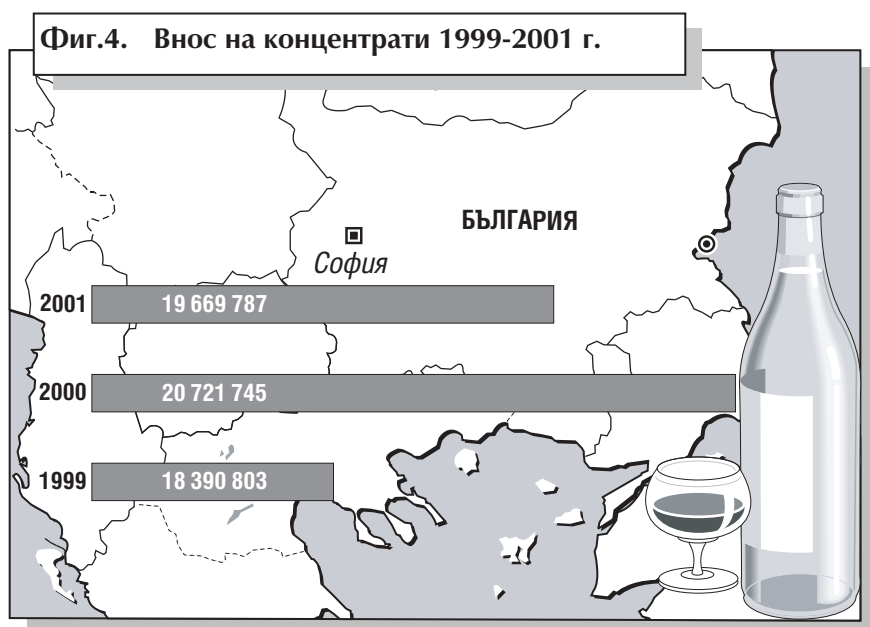
Една от най-добре работещите схеми при цигарите включва използване на безмитните магазини. Според оперативни данни на митницата, през 2001 г. тези магазини са платили около 60 млн. лв. акциз. Това означава, че цигарите продадени през безмитните магазини, са 8-9 пъти повече от легално продаваните в страната вносни цигари. Според експертни оценки, около 2/3 от цигарите, регистрирани в безмитните магазини по различни схеми, впоследствие се „експортират“ за Западна Европа, докато останалата 1/3 от това количество е насочена към вътрешния пазар.

При оценка на нарушенията, свързани с цигари, многократно се сблъскваме с феномена на фиктивния износ на цигари. За съжаление поради липса както на адекватна методика, така и на данни, в настоящия момент не може да се направи оценка за мащабите на причинените щети по тази схема.

1.2.6. АЛКОХОЛНИ НАПИТКИ

Пазарът на вносен алкохол може да се определи като един от примерите за настъпилото през последните три години ограничаване на незаконния внос. Нека припомним, че през първите години на прехода това бе един от пазарите с най-високи печалби. При среден годишен оборот на маркови концентрати между 80 и 100 млн. лв. (през 1993 г. той дори достигна 160 млн.лв.) в периода до 1998 г. 90% от вноса е или „черен“ (контрабанден), или „сив“ (внос със силно занижена стойност). Предпоставка за това е, че след почти пълната либерализация на вноса през 1991 г. в пазарите за бързооборотни стоки навлизат огромен брой фирми, търсещи бързо акумулиране на капитал. Вносните концентрати и най-вече мечтаното от средния българин шотландско уиски са едни от най-атрактивните стоки. Естествено най-ефективното решение е „чистата контрабанда“.

Показателно е, че ако се сравни оперативната митническата статистика с наличните маркетингови проучвания става ясно, че внесените законно количества алкохол за 1998 г. възлизат на 8-10% от предполагаемия пазар. През 1999 г. обаче се наблюдава рязка промяна - декларираният внесен алкохол е на стойност 18,39 млн. лв. или 4,5 пъти повече от предходната година, без да има някакви значими промени в равнището на консумация. Тази тенденция продължава и през 2000 г., като въпреки регистрирания общ спад на консумацията при вносните концентрати (от около 5-6%), се наблюдава ръст на приходите с 12% (вж. Фиг. 4).



Източник: Агенция „Митници“

Предпоставките за тази промяна са няколко:

На първо място трябва да се посочат **промените в закона за акцизите от декември 1998 г.** След тях акцизът върху алкохола започна да се определя на базата на алкохолен градус на литър, като дотогава той е процент от обявената стойност. Така акцизът стана независим от обявената вносна цена и обезсмисли машинациите с нея, като остана единствено възможността да се играе с количествата. При новата ситуация съотношението между печалбата и риска за вносителя рязко се промени в полза на легалната дейност. Съответно отпадна и необходимостта от даване на подкупи за избягване или намаляване на митните сборове.

Втора предпоставка е желанието на водещите вносители, предимно **големите транснационални компании**, да превърнат бизнеса в страната в легален. От средата на 1998 г. тези компании решиха, че пазарът в България е по-малко рисков и че могат да влязат официално в него. За тази цел **те започнаха „разчистване“ на многобройните сиви дистрибутори на техните марки, като престанаха да им предоставят стока.** В началото на 2000 г. почти всички големи производители на високоалкохолни напитки имат свои търговски структури в България или са определили свои официални вносители. Най-големите (UDV, сега „Диаджо“ и „Алайд Домек“ и „Сийграмс“) започнаха да инвестират в развитието на национални дистрибуторски мрежи.

Трета предпоставка е **подобрената работа на митническите власти**, които успяват да повишат контрола върху основните входни точки за внос на марков алкохол. Според вносителите контрабандата на тази стока става твърде рискована и при вноския концентрат е на път да изчезне.

Положителните тенденции при вноса на марков алкохол през този период не бива обаче да се абсолютизират. Според редица експерти и вносители **основните нарушения са се пренасочили към „паралелен внос“, който най-често е полулегален.**²² При него се декларира класът напитка, а не марката. Освен това се занижава чувствително фактурната стойност и при фиксирани мито и акциз държавата губи ДДС. Според изчисленията на най-големия вносител на твърд алкохол в страната – UDV, при пазарната ситуация от 2000 г. и хипотезата за 30% сив внос бюджетът е загубил 4,2 млн. лв. от неплатени ДДС, акциз, мита, данък печалба и рекламна дейност, а официалните вносители – 2,7 млн. лв.

Според големите вносители **от началото на 2001 г. ситуацията отново започва да се влошава.** След като през 2000 г. легалният внос е достигнал почти 80% от пазара, в края на 2000 г. „паралелният внос“ отново започва да нараства.

Причините за това са няколко. През 2000 г. действат няколко основни тенденции, които променят ситуацията на пазара. Преди всичко повечето пазарни проучвания показват, че продажбите при вноския марков алкохол се свиват. Като основен фактор за този спад се сочи намалението (за сметка на други разходи) на парите за стоково потребление, с които разполага населението.

²² Продължава да е актуален и вносът на фалшификати на основните търговски марки. България има „предимството“ да е в близост до страни, където са активни най-големите производители на фалшификати - Турция и държавите от Близкия изток.

Освен това структурите на продажбите се променят с навлизането на големите вериги хипермаркети като „Метро“, „Била“ и супермаркети като „Фантастико“ и „Оазис“. Това разруши установилата се до този момент структура на пазара, включваща голям вносител (UDV, „Алайд домек“, „Сийграмс“), склад на едро и продавач на дребно. След 2000 г. около 20% от продажбите на вносен алкохол се извършват в хипермаркетите. Оттам пазаруват както дребните търговци, така и крайните потребители. Така, притиснати от свитото потребление и от конкуренцията на веригите, търговците на едро търсят евтина стока и някои от тях сами се заемат с паралелен внос.²³

На трето място вносителите сочат състоянието на митницата. За разлика от предходните години, **през 2001 г. бяха реактивирани стари канали, което бе в пряка връзка със ситуацията около парламентарните избори през юни същата година.** Ако се смята, че през лятото на 2000 г. единственият канал за внос на алкохол е през Кулата, то през 2001 г. се счита, че са били използвани и тези през Варна, Бургас и Капитан Андреево.

През 2002 г. може условно да се посочат два вида нарушения по отношение на вноса на концентрати. Първият тип се осъществява основно чрез използване на схеми за незаконен внос на малки количества, изнасяни през безмитните складове на официалните дистрибутори за страната, което става чрез техни служители или свързани с тях лица. Трябва да се каже обаче, че освен дребните нарушители, редица големи заведения използват безмитните магазини като основен източник на доставки, ощетявайки сериозно бюджета. **Според оценка на Коалиция 2000, около 30% от пазара на вносен алкохол преминава през безмитните магазини.**

Вторият тип митнически нарушения продължават да се извършват чрез така наречения **паралелен внос на занижени цени.** При тази група освен собствениците на складове на едро (вж. по-горе), активно участие вземат и собственици на вериги от нощни заведения, дискотеки др.

От началото на 2002 г. се наблюдава нарастване на обема на обмитените стоки (вж. таблица 10) **при продължаващ лек спад на пазара.** Предпоставките за това положително развитие са две. На първо място е обстоятелството, че сътресенията при големите вносители приключиха и в настоящия момент те имат ясни структури по цялата верига внос-продажби на едро и продажби на дребно. На второ място, след месеците на политическа несигурност в по-голяма част от митническите бюра вече не пропускат „паралелните вносители“ на по-ниски цени.²⁴

²³ Допълнителен катализатор на сивия внос бе кризата при дистрибутора на UDV „Маккар“. Смяната на дистрибутора и последвалите съдебни спорове доведе до навлизането на „сиви фирми“ в каналите на едни от най-силните марки като Johnnie Walker, J&B и Smirnoff.

²⁴ При оценката на вноса на концентрати става много по-сложно проследяването на извършваните нарушения. Ако до 2000 г. сравняването на митническата статистика с проучванията на пазара показваше какъв е размерът на „сивия пазар“, сега това е почти невъзможно. Анализът на моментните практики показва, че внасящите „паралелни“ фирми следват цените на големите вносители, но по-късно укриват част от дължимия ДДС. Същевременно малките вносители обвиняват многонационалните компании, че внасят - съответно обмитяват, на много ниски цени, - а по-късно укриват печалбата си. В тази връзка трябва да се каже, че за да се намалят загубите на бюджета е необходимо да се проследи цялата верига от вноса до продажбата на дребно при всички вносители.

ТАБЛИЦА 10. Сравнение за вноса на алкохол в стойностно изражение (български лева) по тримесечия

	1999	2000	2001	2002
Етилов алкохол - ракии, водки, уиски - първо тримесечие	3 222 759	4 855 733	4 001 538	5 304 149
Етилов алкохол - ракии, водки, уиски - второ тримесечие	3 916 591	5 053 342	3 416 730	5 567 961
За полугодieto	7 139 350	9 909 075	7 418 268	10 872 110

Източник: Агенция „Митници“

1.2.7. КАФЕ

Потреблението на кафе в България е около 2,4 килограма годишно на човек. Пазарът варира около 1000-1100 т на месец,²⁵ което прави около 12 500-13 000 т годишно. При средна цена от 10 лв. за килограм на дребно може да се предположи, че годишната стойност на този пазар е около 130 млн. лв. или 65 млн. долара.

По данни на митниците, през 2001 г. в страната са внесени 19 000 т кафе. От тях около 15 600 - 18 000 т са били сурово кафе (1300 - 1500 т месечно), а паке-тираното е било общо около 1000 - 1300 т. Разликата между внесените и продадените количества може да се обясни със загубата на тегло при печенето на кафе. (По наблюдения на някои вносители за това няма точни данни за пазара на кафе, формиран от консумацията в заведенията, кафенетата и ресторантите, откъдето също може да идва известно изкривяване). Извън всичко това може да се предположи, че в последните три месеца на 2001 г. на пазара са били внесени по-големи количества от обичайните, тъй като по това време стана известно, че от януари ще бъдат въведени нови, по-високи акцизи за кафето. В полза на тезата, че вносителите са побързали да се презапасят, работи и голямата разлика в данните на митническата статистика за вноса по всички позиции през 2000 г. и 2001 г. През първата са били внесени 14 000 т, а през втората – 19 000 т (вж. таблица 11).²⁶

²⁵ Юни 2002 BBSS Gallup/TNS

²⁶ При вноса на сурово кафе безспорно лидери са двамата големи производители в страната – „Крафт Фуудс“, които през 2001 г. купиха от ливанските собственици тогавашния (и сегашен) пазарен лидер „Нова Бразилия“ (45% пазарен дял като количество през юни) и „Елит България“ (израелска собственост), производител на кафето „Елит“ (22% дял). Третият голям вносител на сурово кафе са собствениците на „Балканкам“. Те са в бизнеса с кафе от началото на 90-те, малко след като в него влиза „Нова Бразилия“. Започнали са вноса на кафе с амбициите да играят ролята на търговец на едро на българския пазар. В началото тяхна марка беше кафето „Сантос Роял“, а сега продават кафето „Спетема“. Т.е. те внасят кафе основно с цел продажба на едро (където е основната им сила) и с цел собствено производство. Освен тях има още няколко фирми, работещи в по-малки мащаби.

ТАБЛИЦА 11. Сравнение за вноса на кафе в стойностно изражение (в български лева) през периода 1999-2001 г.

НАИМЕНОВАНИЕ НА СТОКАТА	1999		2000		2001	
	Стат. стойност (лв.)	Нето тегло (кг)	Стат. стойност (лв.)	Нето тегло (кг)	Стат. стойност (лв.)	Нето тегло (кг)
Кафе, дори печено или декофеинизирано; черупки и люспи от кафе	19 397 619	19 765 461	27 236 687	14 679 534	29 708 184	19 326 838
Включено ДДС + акциз от 1,35 лв. на килограм	56 218 809		57 405 951		68 075 287	

Източник: Агенция „Митници“

Наложило се е мнението, че най-големите митнически и данъчни измами в бизнеса с кафето на този етап стават в сектора на насипното кафе (който е около 25% от целия пазар по данни от юни 2002). В сектора на пакетираното кафе основните играчи вече са реномирани международни компании като „Крафт Фуудс“ и „Елит“, за които се предполага, че продават легално. Тези и останалите марки държат около 70% от пазара. Останалите пет процента се падат на разтворимото кафе. В този сектор лидер е „Нестле България“ с нескафе, а за тази компания също се предполага, че работи легално. Затова и в края на 2001 г., когато се налагаше да се търсят начини да се осигурят допълнителни приходи в бюджета, министерството на финансите обяви, че ще се бори с контрабандата в сектора на насипното кафе и ще я намали с 10-15%, като забрани продажбите на насипно кафе, смени базата на определяне на акциза и въведе акцизни бандероли. (От 2001 г. митата при внос на кафе в България са нулеви. До този момент акцизът се изчисляваше адвалорно като 30% от митническата облагаема стойност.)

Впоследствие Министерството на финансите промени определянето на акциза като твърда сума на килограм. Така от началото на 2002 г. влезе в сила акциз от 1 лв. на килограм за суровото, и 1,3 лв. за печено кафе (независимо дали е пакетирано или на зърна). За екстрактите от кафе акцизът е 3,5 лв. на килограм, а за прахообразните смеси със съдържание на кафе над 10% - 1,3 лв. за килограм. След бурни протести от страна на собствениците на магазини за насипно кафе и лобиране от вносители на едро, решението за забраната на продажбите и за облепването му с бандерол не беше гласувано.

Данъчни анализатори твърдят, че основните нарушения при кафето си остават при вноса (като тук няма играчи, които да са извън подозрение). Новият начин на облагане предполага поне два основни типа митнически измами – с количеството и с подмяна на тарифната позиция. Вече е по-изгодно да се декларира сурово кафе, независимо че се внася печено. Зеленото кафе се облага с по-нисък акциз от печеното. За последните шест месеца единственият станал известен случай с митническа измама покрай кафето е вносът на 24 тира кафе, като вместо дължимия акциз от 24 000 лв., вносителят платил 24 лв., благодарение на точката, която сложил между 24 и 000. (Информацията е от в. „Струма днес“ и не е обявявана официално от митниците). По наше мнение, липсата на регистрирани опити за измама чрез митническата номенклатура показва, че тази техника е добре разработена и единствено допълнителни съвместни проверки на митницата и данъчните служби могат да разкрият подобни „стабилни схеми“.

Данъчните не изключват и възможността за чиста контрабанда на тази стока. Тя се практикуваше и при адвалорните акцизи, а при сегашните, базирани на количеството, става още по-атрактивна.²⁷ Последният официално обявен случай е от 30 септември 2001 г. Тогава е засечено, че два тира са излезли през Кулата и са се върнали обратно натоварени с кафе, без това да бъде регистрирано никъде. Освен това в края на 2001 г. стана известно сериозно разминаване между гръцката и българската митнически статистики за вноса през Промахон и Кулата. За два месеца (октомври и ноември 2001 г.) от Гърция са изнесени 5500 т кафе, а у нас са влезли само 2700 т.²⁸

По статистическа стойност вносът на кафе е за 30 млн. лв. След като се платят ДДС и акциз от 1,35 лв. тази стойност достига 68 млн. лв. Това прави разлика от около 60 млн. лв., която се поделва между различните звена на пазара. Търговците на кафе видимо нямат желание да говорят за процентите, които вземат различните звена по веригата. Според наличната информация при суровото кафе за вносителя остават около 3-5%, за производителя около 7-8%, за търговеца на едро 5-7%, а този на дребно си слага 15-20% добавка към цената. При вноса на пакетирано кафе за вносителя остават около 15%, за търговеца на едро около 3-5%, а на дребно – 15-20%.

Основният канал за реализиране на сенчестия внос са магазините за насипно кафе и оттам секторът на продажби в кафенета, ресторанти, хотели. Там продажбите невинаги се отчитат, не е ясно от какво количество какво кафе се прави, а и в по-нискокатегорийните обекти се обявява някакво марково кафе, а се продава негов насипен аналог.

Представители на фирми за търговия с насипно кафе твърдят, че бизнесът с кафето вече е един от най-легалните и конкурентните в страната. С падането на митата (които достигаха до 25%) той стана по-малко атрактивен за сенчестата икономика. Сега митническите сборове на контейнер (според един от вносителите) са само около 6000 лв. Освен това от 1997 г. сивият сектор стана обект на постоянни проверки.²⁹

Друга предпоставка за легализирането на бизнеса е, че в него навлязоха и големи международни играчи. Като повратна точка в този процес може да се

²⁷ Косвено доказателство за съществуването на митнически измами и чиста контрабанда при вноса на насипно кафе е фактът, че цените му не се вдигнаха след като се промени начинът на определяне на акциза. Очакваше се скъпите кафета да поевтиният, а евтините да поскъпнат, тъй като абсолютната стойност на акциза беше определен като средна стойност. „Нова Бразилия” и „Елит” вдигнаха цените си с по 6-7%, но това не се случи при насипните кафета. Обяснението на търговците от този сектор първоначално бе, че са имали внесени количества при стария режим, а после - че са покрили разликата от печалбата си. В бизнеса с кафе изглежда се е работело при доста прилични маржове. Доказателство за това е навлизането на нови играчи в него в условията на обща стагнация на пазара.

²⁸ Според представители на митниците това не означава, че стоките не са били обмитени. Друга възможност била камионите да са влезли през Кулата и след това да са обработени на някоя вътрешна митница.

²⁹ Проблемът с кафето донякъде беше политизиран, доколкото бившият министър на вътрешните работи ген. Богомил Бонев в началото на кариерата си е бил адвокат на ливанските собственици на „Нова Бразилия”. През тези години пазарният дял на това кафе в България достигаше и до 90%. Въпросът с така наречения „политически чадър върху контрабандата с кафе” беше повдигнат в парламента, след като Бонев настъпи определени икономически интереси, свързани със захарта. После по искане на Главния прокурор НСБОП направи проверка на вноса на кафе за четири години назад.

приеме покупката на фабриката и търговската марка на „Нова Бразилия“³⁰ от „Крафт фуудс“ през 2000 г. Интересното е, че митническата статистика сочи рязък скок на официално декларираната стойност на кафето през същата година.³¹

В заключение може да се каже, че пазарът на кафе в страната постепенно започна да се легализира в резултат на намалените държавни вземания върху него (с отпадането на митата), засиления контрол и навлизането на международни компании на българския пазар. **Според оценки на Коалиция 2000 сенчестият сектор в този пазар сега е в рамките на 15-20%.** Основните злоупотреби се правят при вноса, като печеното кафе се обявява за сурово, освен това се укриват част от внасяните количества. Не се изключва и хипотезата за чиста контрабанда.³² Един от каналите за реализиране на сенчестите количества е насипното кафе и „хорека“ мрежата (хотели, ресторанти, кафенета). Логически погледнато, по-изгодни с оглед на митнически злоупотреби са вносните пакетирани кафета, които са и по-скъпи. Те обаче засега са малка част от пазара и не представляват особен интерес за бюджета. Министерството на финансите, което следи поотделно горивата и цигарите, наблюдава постъпленията от внос на кафе в графата „и други“ акцизни стоки.

1.2.8. ТУРСКИ И КИТАЙСКИ КАНАЛИ

Когато описваме основни стокови групи, свързани със сив и черен внос, непрекъснато се натъкваме на метафората „турски“ и „китайски“ канали. По-долу ще се опитаме най-схематично да опишем този феномен, който е свързан не толкова със самата стока, колкото с нейния произход. В България влиза голямо количество евтина нискокачествена стока, произведена съответно в Турция и Китай, която получава допълнителни конкурентни предимства от неплащането на митни сборове. Така освен загубите за бюджета (твърди се, че за стоките, внасяни по такъв канал, се плащат едва около 10-15% от дължимите митни сборове), подобен внос потиска местното производство в текстилната, кожарската и обувната промишленост. Ако преди години хит при контрабандата и митническите измами беше вносът от Турция, сега по-атрактивен е вносът от Китай. Митата за различните артикули китайски стоки са от 7-8% до 25-40%. Върху контейнер с митническа стойност от 100 000 лв. държавните вземания са над 40%. За сравнение, при промишлените стоки от Турция по силата на споразумението за свободна търговия митата вече са нулеви и вносът се облага само с ДДС.

Една от характерните особености на китайския и турския внос е, че той е тип карго. Т.е. в едно превозно средство пътува стока на различни фирми-получатели, а самият внос се осъществява от специализирани посредници, които уреждат

³⁰ „Крафт Фуудс“ купува „Нова Бразилия“ през май 2001 г. Още през 2000 г. обаче собствениците на „Нова Бразилия“ започват да търсят международен купувач чрез Прайс Уотърхауз Купърс и се ориентират към изцяло легален бизнес.

³¹ В същото време, откакто марката е собственост на „Крафт Фуудс“ и се предполага, че се работи легално, започналият спад в продажбите на „Нова Бразилия“ дори се задълбочи. От 62% през юни 2001 г. делът им стигна до 45% през същия месец 2002 г. В случая може да се предположи, че компанията среща трудности с конкурентоспособността, работейки легално.

³² Според някои експерти, продължава практиката за чиста контрабанда на сурово кафе през Кулата. Те считат, че през първото полугодие на 2002 г. са внесени контейнери по този начин, като са заплатени по 8 – 10 000 лв. подкуп на контейнер.

и митническите формалности. Превозните средства са плътно натъпкани. Понякога в едно от тях има над 200 различни артикула – от обувки до шноли. Това прави трудно прецизното им обмитяване (детайлната проверка на подобен камион може да отнеме и денонощие). Съответно нараства изкушението на митничарите да обмитяват „на килограм“.

По тези канали се внася чисто контрабандно, като се вършат измами с количеството, както и с митническата стойност. Производители на текстил и обувки от страната твърдят, че има случаи, в които тя е занижена 20-30 пъти.³³

От Агенция „Митници“ също потвърдиха, че новото ръководство на митниците е заварило доста ниски цени на обмитяване на този карго-внос. По това време един 40-футов контейнер с микс от китайски стоки е бил обмитяван на около 20 000-25 000 лв. През лятото на 2002 г. същият контейнер се декларира вече по около 100 000-120 000 лв.³⁴ По информация от Агенция „Митници“, за първото полугодие на годината всеки месец в страната са влизали около 300 контейнера с микс от китайски стоки по суша, а отделно от това - около 60 т месечно по въздух. Турските стоки влизат в страната с камиони от 2,5 до около 12 т. За последните месеци митническата стойност на подобно превозно средство е увеличена от 10 000 на 30 000 лв. Голяма част от турския внос през Капитан Андреево е с режим „транзит“ и отива в Свободна зона Свиленград, откъдето се разпределя за бившите съветски републики. Разпределителният пункт за държавите на запад от България е в Илиянци. От митниците твърдят, че са успели да повишат облагаемата стойност чрез засилени проверки.

Официално също се твърди, че след пролетта на 2002 г. при вноса на тези стоки няма чиста контрабанда. Донякъде сходна е оценката и на местни производители, според които през август и септември 2001 г. е настъпило стъписване сред контрабандните вносители (което се потвърждава и от други източници) основно заради това, че не са знаели „до кого да стигат куфарчетата“ (с подкупите). Покрай информацията, че британската фирма „Краун Ейджънтс“ ще поеме митниците, през октомври и началото на декември каналите били реактивирани. При това внасяната стока през тях е била с около 200% повече от обикновено. Следващият пик е бил през март-април 2002 г. за пролетното зареждане, когато контейнерите от Китай са се увеличили с около четири пъти в сравнение с предишните месеци. След това вносът от Китай изглежда става предмет на особено внимание от страна на митническата администрация, а и исканата стойност за контейнер рязко се вдига.

Според експертни оценки през август-септември 2002 г. покрай есенното зареждане на магазините въпросът е бил решен компромисно. Част от стоката е влязла по исканите по-високи цени, друга е била реекспортирана, а трета все пак

³³ Според тях, особено „добре“ са работели каналите през 1999-2000 г. По това време около 90% от обувките, продавани на българския пазар, са внесени или контрабандно, или чрез митническа измама. От Съюза на кожарската, обувната и галантерийната промишленост например съобщиха (позовавайки се на данни на НСИ), че през 2000 г. в България са продадени над 8 млн. чифта обувки. След като се приспаднат данните за официалния внос и ориентировъчните цифри за производството на близо 300-те разнокалибрени производители в страната, излиза че 7,8 млн. чифта обувки са дошли отникъде, т.е. от Турция и Китай.

³⁴ През 2001г. общото количество е 138 539 000 кг на обща стойност 216 509 000 лв., докато само през първото полугодие на 2002 г. общата стойност е 144 379 000 лв. за 3 пъти по-малко количество – 46 849 000 кг.

е „пробила“ българския пазар не без помощта на корумпирани митнически служители.³⁵

Основните маршрути, по които пристигат тези стоки и се въвеждат на митническата територия на страната, са:

- Азиатско пристанище – прехвърляне на малък контейнеровоз в средиземноморско пристанище (Малта, Сицилия и др.) – Солун – Кулата.
- Вътрешни митнически бюра (главно София) или Солун – Ново село – вътрешни бюра (Пловдив, Казанлък, Хасково, Димитровград).
- Съществен внос на стоки с контейнери от Далечния изток се осъществява и през черноморските ни пристанища Варна и Бургас, като те пристигат или директно от средиземноморските пристанища за претоварване на големи кораб-контейнеровози, или през Солун.

Общият обем е около 200 контейнера средномесечно, като варира в различните периоди на годината и в някои месеци достига до 400-450 контейнера.

При контрабанден или сив внос **подкупите за държавните служители варират между 500 лв./контейнер на граничен пункт Кулата или Ново село и 1500 лв. /контейнер при вътрешното митническо бюро, където се извършва обмитяването.**

Основните нарушения при този вид внос се състоят в недеklarирането или укриването при деклариране на голяма част от стоката, както и в силното занижаване на действителните цени за обмитяване.³⁶ Основна слабост на тази схема е съществуващата голяма разлика между действителното тегло на стоката и записаното в транспортните документи, което би могло да се използва като елемент от борбата за ограничаване и пресичане на тази контрабанда. Друг начин за евентуално противодействие е чувствителното засилване на ефективността на последващия контрол в съответствие с чл. 84 от Закона за митниците, в тясно сътрудничество и координация с данъчните органи.

Подобно на споменатия по-горе нерегламентиран внос на стоки от Далечния изток съществува **канал за внос на около 200 броя 20-тонни тира средномесечно на подобни стоки с произход от Дубай**. Нивата на корупция са същите както при китайските контейнери, а маршрутът е: безмитна зона в Сирия – Турция – Капитан Андреево – вътрешни митнически бюра.

Нехранителни потребителски стоки с произход от Китай и Дубай се контрабандират с въздушен транспорт през Аерогара-София. Обемът им е разли-

³⁵ Така например властите задържаха митничар, който приключвал фиктивна проверка на два контейнера с китайска стока. При друг случай с една митническа фактура били обмитени четири контейнера с китайски стоки и т.н.

³⁶ Особеност при вноса през ГКПП Ново село е, че той се извършва посредством предварително претоварване на стоката от контейнери в големи камиони на пристанището в Солун, като по този начин товарът на три контейнера се прехвърля на два камиона и се създава възможност за укриване на действителния обем, произход и цена на стоката. Специално в този случай нерегламентираната сума, която се заплаща при обмитяване на стоката на вътрешно бюро, е висока – 2000 лв. на камион.

чен в различните периоди на годината и се движи от 40 до 150 т месечно. Заплащат се подкупи в размер 1,50 лв./кг, разпределяни между различните служби, от които зависи вносът. Основният маршрут е през Москва до София, като се използват товарните помещения на пътническите самолети, пътуващи по това направление.

1.2.9. ПЛОДОВЕ И ЗЕЛЕНЧУЦИ (ТУРЦИЯ, МАКЕДОНИЯ, ГЪРЦИЯ)

Плодовете и зеленчуците са група стоки, обект на мащабна контрабанда, която има сезонен характер. От м. октомври до м. май включително това са около 250 броя 60-70 куб. камиона на месец от Турция и около 20 тира от Сирия, както и около 8-12 по-малки камиона дневно от Македония.

По правило обмитяването на плодовете и зеленчуците се извършва на митнически пункт Капитан Андреево веднага след въвеждането им на митническата територия на страната. **При обмитяването се заплащат общо около 1000 лв. подкуп на камион, които се разпределят между всички служби, от които зависи вноса на тази рискована стокова група (митница, фитосанитарен контрол, ХЕИ, икономическа полиция, РЗБОП, пътна полиция и т.н.).** Използва се методът „тапа“, при който се декларира по-голямо количество на стока с по-ниска тарифна ставка, а в действителност по-навътре в камиона се превозва стока с по-висока тарифна ставка (напр. домати и лук). Може да се отбележи, че съществува известен внос на пилешки бутчета и други месни разфасовки по същия канал.

Слабото място на тази схема е възможността за щателна митническа проверка в участъка между последната, трета бариера на митническия пункт Капитан Андреево и самото село Капитан Андреево (около 3 км), където фирмите вносителки имат складове за плодове и зеленчуци, които използват за прикритие и издаване на подменени транспортни документи, което прави практически невъзможен последващия контрол във вътрешността на страната.

1.2.10. МЕСО И МЕСНИ ПРОДУКТИ

Основните маршрути за внос на различни видове месо и пилешки разфасовки са САЩ – Солун – Кулата – София; Зап. Европа – Видин – София; Зап. Европа – Калотина – София; САЩ – Зап. Европа – Черноморски пристанища; Солун – Ново село – Пловдив. Общото количество е около 250 хладилни камиона средномесечно. **Нерегламентираните суми, които се заплащат са 800-1000 лв. на граничен пункт (митница и ветеринарни власти) и 2500-3000 лв. на вътрешно митническо учреждение плюс 500-1000 лв. на ветеринарните власти при обмитяване.** Основни слабости, които могат да се използват, са: липсата на индикация на кашоните от страна на производителя, използване на фалшиви сертификати, възможност за проверка на износните митнически декларации от Европа, откъдето да се получи информация за действителния тарифен номер на съответната стока.

В резултат на предприетите през 2002 г. контролни действия от страна на митническата администрация обаче се наблюдава значително повишаване (според официални източници с около 50 %) на декларираните количества месо и месни продукти за консумация в сравнение със същия период на 2001 г. Като пряка

последица от това **заплатените суми данък добавена стойност са 1,5 пъти по-високи, а заплатените суми за мито са три пъти по-високи** в сравнение с горепосочения период. Оттук изводът, че е ограничен не само контрабандният внос, но и митническата измама чрез деклариране на стоките под друго описание и друг тарифен номер, водещо до определяне на по-ниска тарифна ставка и заплащане на митни сборове в значително намален размер.

1.2.11. ШОКОЛАДОВИ И ЗАХАРНИ ИЗДЕЛИЯ

Тези стоки, произведени в Турция, се внасят през Капитан Андреево и се обмитяват предимно в Пловдив. Става въпрос за 80 броя 10-тонни камиона месечно. **Нивата на корупция тук са подобни на тези при вноса на нехранителни стоки от Турция**, отбелязани по-горе. Голяма част от стоката не отговаря на БДС и се внася с фалшиви сертификати. От другите хранителни стоки интерес представлява вносът на сухо мляко от Украйна и Русия през Русе и Кардам, чийто обем е няколко хиляди тона месечно. Тук се използват фалшиви сертификати за произход от Полша, **а подкупите възлизат на около 4000 лв. на камион** за всички заинтересовани служби (митница, ДВСК и др.), като действителната печалба от продажбата на 1 камион сухо мляко на вътрешния пазар е около 10-12 хил. долара.