

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### РИСКОВИ ПРОФИЛИ ПО ГКПП

С анализите на ГКПП Капитан Андреево, пристанище Варна и Кулата (вж. графика 13) се цели да се изложат по-конкретни наблюдения и факти, въз основа на които бяха разработени анализите в първите две части на доклада.



#### 1. КАПИТАН АНДРЕЕВО<sup>114</sup>

##### Общи данни

Граничният контролно-пропускателен пункт Капитан Андреево е един от най-големите в Европа. През него дневно преминават средно по 750–850 камиона и там работят 400–500 души. **Въпреки че годишният товаропоток се е увеличил от 193 127 камиона през 2001 до над 300 000 през 2003 г., инфраструктурата през последните 15 години не е разширявана и модернизирана.** Има само една пропускателна бариера за товарни превозни средства и при задръствания в натоварени периоди шофьорите чакат по два–три дена от турската страна на границата. Трафикът на товарни камиони не е равномерно разпределен поради ограничения в ЕС за пътуване в събота и неделя. Затова по-голямата част от тировете, пренасящи стоки от Турция, преминават точно през тези два дена с цел да пътуват в страните от ЕС през делничните дни. Това води до големи

<sup>114</sup> Предложените три анализа на Капитан Андреево, Кулата и пристанище Варна са резултат от интервюта с бивши и настоящи служители от МВР, НСПП, Агенция „Митници“, ВМС, както и с шофьори на камиони. Интервютата бяха проведени в периода ноември 2003–март 2004 г. Поради спецификата на разглежданите въпроси, за да се запази анонимността на източниците, имената на конкретни лица не са разкрити. Всички цитати, оценки и данни са от интервюта, взети през този период.

струпвания, започващи от средата на петъчните дни и продължаващи до късно в неделя. Другият голям връх се проявява във вторник и продължава до четвъртък, като това са камиони, осигуряващи зареждането на стоки както за българския пазар, така и за повечето балкански страни (Румъния, Сърбия и Черна гора, Македония, Хърватия и др.).

### Структура и организация

На Капитан Андреево, подобно на останалите сухопътни български ГКПП, едновременно работят (в съответствие с Наредбата за ГКПП) шест независими служби. Освен Национална служба „Гранична полиция“ и Агенция „Митници“ там има представители на службите по фитосанитарен контрол, ветеринарномедицински контрол, санитарен контрол и контрол на транспортните средства. Между тях няма субординация и те отговарят единствено пред своите институции. Началник на ГКПП обаче е началникът на НСПП. Това създава известни напрежения, тъй като митничарите и граничните полицаи се ползват с по-голямо влияние и правомощия от служителите в останалите служби<sup>115</sup>.

Структурата и организацията на митническия пункт могат да се опишат по следния начин:

- На Районна митническа дирекция – Пловдив са подчинени митническите пунктове в Хасково, Димитровград и Кърджали, както и Териториално митническо управление – Свиленград. Териториално митническо управление – Свиленград пък отговаря за митнически пункт Ново село, митнически пункт Капитан Андреево, митнически пункт железопътна гара – Свиленград и митническо бюро „Свободна зона“ – Свиленград.
- Работата на митницата на ГКПП Капитан Андреево е организирана в четири смени, като всяка смяна включва средно 28–30 души. В нея има обособени групи от митнически служители, които поемат различни задължения:
  - a. отдел ТИР-карнети;
  - б. отдел за борба със стоковата контрабанда, който обикновено има по двама-трима души на смяна, но при молба да се срещнем с някой от тях се оказва, че за тази смяна има само двама души, единият от които е в болнични;
  - в. щатен митнически контрол от трима-четирима души;
  - г. наркотрафик – четирима души.

### Рисков профил

Рисковата специфика на Капитан Андреево се изразява в три основни направления:

- През него минава най-големият български коридор за пренасяне на наркотици от Турция към Западна Европа. От 80-те години до днес това е граничният пункт, на който всяка година се залавя най-много хероин. През последните две години бяха хванати и значими количества амфетамини в обратната посока – от България към Турция. Въпреки нарастващото количество на задържаните наркотици според митничарите те са не повече от 20 % от преминаващия трафик. В противен случай би било неизгодно за трафикантите да прекарват стоката си оттам.
- Капитан Андреево е „основният вход“ за стоки от Турция и Близкия изток, което създава постоянен изключително силен натиск върху митническите служители за стокова контрабанда и митнически измами. През пункта са преминавали (и вероятно преминават) едни от най-големите „стокови канали“ за митнически измами, свързани с организираната престъпност. За мащабите на митническите нарушения там е показателен фактът, че в резултат на взетите мерки за увеличаване средната цена на килограм внос от Турция през 2003 г. в сравнение с 2000 г. незаконните доходи са намалели приблизително с 200 млн. лв. годишно<sup>116</sup>.

<sup>115</sup> Поради насочеността на този анализ фокусът на интервюта бе предимно към функционирането на митническата служба и Гранична полиция.

<sup>116</sup> Изчислението е направено с използване на митническата оперативна статистика за периода 2000–2003 г.

- През Капитан Андреево преминава и нелегален трафик на емигранти от Близкия изток, Централна Азия и Африка за Западна и Централна Европа. Макар че основните „канални“ преминават през „зелената граница“, част от нелегалния поток използва комбинация от документни измами и осигурено пропускане на границата.

### Сътрудничество

#### Турция

Редовен обмен на информация с Турция няма. Митническите служители от двете страни не се познават и отношенията са предимно формални. Това е изненадващо, като се има предвид, че голяма част от работещите на Капитан Андреево са там от 10 или 20 години. Подобна е ситуацията и от турска страна. Периодичните визити на началника на районната митница или на началника на ГКПП се ограничават с размяна на обещания, които често не се спазват от турска страна. При търсене на съдействие за проверка на митническа декларация, подадена от заподозрян камион при напускане на Турция, обикновено се отказва под предлог, че информацията не е в наличност и документите са „току-що изпратени“. Такъв тип проверка или координация би била ефикасен метод за контрол. В сравнение с Турция сътрудничеството с Гърция е много по-добро и гръцката страна подава редовно исканата информация (вж. по-подробно текста за ГКПП Кулата). Според интервюираните митничари две са основните причини за подобна неефективност. Първата е свързана с политиката на турската държава за стимулиране износа на всяка цена. Използването на фактури с реалната цена би означавало по-високи разходи за търговеца и по-ниска конкурентност на турските стоки. Втората причина е културната специфика, която прави исканията на българската страна трудни за осъществяване.

#### Гранична полиция

Митнически служители оценяват отношенията с НСПП като нормални. Беше заявено, че когато едната служба поиска съдействие от другата – например проверка – това се осъществява безпроблемно. По време на изследването се демонстрираха нормални професионални срещи между началниците на смени в митницата и Граничната полиция. Въпреки това между митничари и граничари съществуват недоверие и подозрителност. Според някои от интервюираните корените на това напрежение между двете служби са от периода 1991–1997 г. Тогава по кариерни съображения от Гранична полиция често са правени доноси срещу митничари. По всички въпроси, свързани с възможността да се обменя информация на равнище съществуващи бази данни, интервюираните изразяваха скептицизъм. Не бе даден ясен отговор защо само една от организациите да не въвежда паспортните данни на лицето и данните на превозното средство.

#### Други служби

Службите, свързани с пътни такси, ветеринарен контрол и фитосанитарен контрол, имат маргинално присъствие на граничния пункт. Митничари и служители на НСПП демонстрират пренебрежение със забележки, че те използват редките си възможности да събират подкупи и затрудняват преминаващите. Някои от коментарите бяха насочени срещу системата, която създава на граничния пункт много служби, а присъстващите институции имат силен интерес да се запазят, защото таксите от преминаването им носи доходи, от които много трудно биха се отказали.

### Оборудване и инфраструктура

Капитан Андреево разполага със следната по-съществена апаратура:

- Рентгени – бе обявено, че функционира един голям рентген, който позволява сканиране на палети, и един мобилен. Големият скенер е разположен в хале, където може да се преглеждат щателно спрени за проверка товари. Това са предимно влизачи в страната камиони, защото халето се намира откъм тази посока. Излизачи камиони рядко се сканират и претърсват, но когато се наложи, също може да бъдат претърсени в халето. Турската страна разполага с много голям рентген, който позволява да се сканират цели камиони, без да бъдат разтоварвани. Подобен рентген (от много висок клас) има и българската страна още от средата на 90-те години, който обаче никога не е бил пуснат поради невъзможността да се финансира скъпото му инсталиране. Съществуват и мнения, че това е било умишлена политика, за да не се затрудняват „контрабандните канали“ – особено активни през този период.

- Хладилна камера – позволява да се претърсват камиони с бързо развалящи се продукти.
- Уред за радиоактивни материали – всяко МПТС автоматично преминава през сензор за такива материали.
- Камери:
  - ♦ Гранична полиция – разполага със свои камери, които заснемат номерата на всички излизачи и влизачи МПТС;
  - ♦ Агенция „Митници“ – разполага със собствени камери на първа бариера. Те дават 20 минути предварително време на Агенцията да провери базата си данни за надеждността на превозвача. Според митнически служители камерите не са довели до някакво подобрене при обработването на хора и стоки.
- Кучета – пунктът разполага с четири кучета, обучени в Германия. През лятото високите температури и бензиновите изпарения намаляват обонянието им и ефективността им спада значително.

### Щателни проверки

Има различни равнища на щателно проверяване и подобна проверка в зависимост от типа на стоката може да отнеме между 1 и 3 часа, а в някои случаи и от 1 до 3 дена. В нея участват средно трима-четирима души.

На практика на пълна проверка рядко се подлагат повече от три камиона дневно. Затова официалните данни, сочещи средно 12 щателни митнически проверки (ЩМП) през 2003 г., могат да се обяснят с факта, че като такива са се отчитали и проверки, които не е задължително да са водели до пълно разтоварване, преброяване и премерване на товара на камионите.

**Таблица 11. Митнически проверки на ГКПП Капитан Андреево**

|                                       | 2002                                | 2003                                 |
|---------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Извършени щателни митнически проверки | 1907 (приблизително 5 на денонощие) | 4593 (приблизително 12 на денонощие) |
| Съставени актове                      | 288                                 | 507                                  |

Източник: Регионална митническа дирекция – Пловдив

Щателни проверки се извършват:

- а. Ако камионът е собственост на рискова компания.
- б. Има сигнал от Гранична полиция (устен или писмен). За целта тя попълва писмено искане за щателна проверка.
- в. Периодично от страна на НСБОП и Гранична полиция, което се забелязва в последно време.
- г. На камионите с ТИР-карнети, но по-рядко.

Има списък с одобрени изпращачи, които се проверяват изключително рядко. Звената за анализ на риска в Главно управление „Митници“ изпращат до ГКПП информация за рискови търговци, като например „карго търговци“, за да се подлагат на щателни проверки.

Трафикът на ГКПП е неравномерно разпределен. Повечето камиони преминават в петък и събота, а има и значителни сезонни вариации (около Коледа движението е значително по-активно). Тъй като амбицията на Агенция „Митници“ е да се извършва проверка на 2–3 % от влизачите камиони, могат да се направят следните две спекулативни заключения. Ако допуснем, че щателни митнически проверки се правят с пропорционална интензивност през дните и периодите с увеличен трафик, това означава, че те са за час или по-малко, което поставя въпроси за ефективността им. Ако допуснем, че се правят с една и съща интензивност (средно 12 на денонощие), тогава рискът от

контрабанда през натоварените дни и сезони се увеличава значително. И при двата варианта, с наличните персонал и инфраструктурни възможности, рискът от контрабанда остава значителен.

Митничари, които вече не работят на Капитан Андреево или са поставени в изолация от сегашните ръководства на пункта, обясниха, че обикновено се „тормозят малки фирми, а се пропускат големите играчи“. Доколко това е така, екипът нямаше възможност да прецени, но не ни бяха предоставени факти, които да подкрепят твърденията им.

#### Мобилни групи на „Краун Ейджънтс“

Според работещите на пункта тези групи действат във вътрешността на страната и тяхната ефективност трудно може да се определи. Беше заявено, че нямат обратна връзка за работата на мобилните групи. Виждат ги периодично, но от дейността им не е имало положителни или отрицателни последици. Не им е известно да са разкрити техни пропуски.

Всичко това поставя въпроса за обратната връзка – наблюденията и критиките на мобилните екипи да бъдат използвани за подобряване работата на местно равнище.

#### Митнически нарушения и контрабанда

- Интервюираните изказаха мнението, че след 1998 г. намалява практиката на изключително силен натиск за пропускане на товари както от търговци, продаващи на българския пазар, така и от представители на ръководството на митницата и различни служби на Министерството на вътрешните работи.
- Въпреки спадналия брой на груби нарушения (контрабанда) след 1998 г. се запазва практиката за пропускане на стоки (предимно чрез „по-меки“ нарушения). Цитирани бяха случаи през периода 1998–2002 г., при които осъществяваният натиск е бил непряк:
  - а. Чрез неофициални разпореждания на равнище заместник-директор на Агенция „Митници“ камионите на конкретна фирма да не бъдат проверявани. Съществували са различни случаи, при които представители на високопоставени държавни служители са идвали на място, за да се осигури „специално отношение“ към дадени търговци. В други ситуации такова отношение се гарантирало с телефонно обаждане.
  - б. Камиони на определени фирми да се проверяват най-редовно щателно. По този начин те са принудени да приемат доброволно протекцията на известни фигури от сивия бизнес, които се ползват с държавна закрила. При пряк въпрос за покойния Константин Димитров, известен като Косьо Самоковец, бяха припомнени случаи отпреди 2002 г., когато служители на НСБОП пристигат от София и посочват камиони на конкурентите му, които се проверяват щателно. По-късно се оказва, че тези търговци престават да се проверяват, защото започват да си плащат протекцията („влизат в кошарата на Косьо Самоковец“).
  - в. Комбинация от митническа и НСБОП протекция – когато „каналът е много голям“ или когато има пробив в канала и собственикът трябва да спасява стоката си.
- **Наркотрафик.** Всички анализи до този момент както от страна на Агенция „Митници“, така и от специализираните служби на Министерството на вътрешните работи за борба с наркотрафика показват, че няма данни за съучастие от страна на митнически служители. Интервюираните категорично отхвърляха възможността техни колеги да са имали или да имат каквато и да е роля в наркочаналите. Основният аргумент, който се изтъкваше, беше морален: „Във всякакви други далавери може да се е забъркал човекът през тези 14 години, но наркотици не е пропуснал“. Рационалният аргумент беше, че участието в наркочанал е много рисково. За разлика от стоквата контрабанда, където присъдите са рядкост, при наркоделата те са почти сигурни и много тежки (10–15 години). Същевременно интервюираните се съгласиха, че организаторите на наркочаналите очевидно добре познават работата на Капитан Андреево. Пример в това отношение е тогава последното залавяне на хероин (14 декември). Опитът за пренасяне на 30 килограма наркотик от микробус е направен в периода на предаване на митническата смяна. Друг аргумент за сериозния риск в тази посока е, че известни фигури от криминалния контингент, занимаващ се с наркотици, като Косьо Самоковец, са имали канали за стоки през Капитан Андреево. Няма обаче отговор на въпроса защо същите митнически служители да не бъдат използвани при организиране на наркопренос.

- **„Карго фирмите“**, както ги наричат и митничари и търговци, са тези, които обикновено събират от 4–5 до 20–30 търговци и внасят турски и азиатски стоки. Предимството при този подход е камион със стоки за 10 000–15 000 да се обмיתява на 2000–3000 лв. Според интервюираните това е най-често използваната схема. Тя е много трудна за предотвратяване поради невъзможността за доказване занижената цена на стоките. Турската страна, както отбелязахме, няма интерес да сътрудничи.
- **Куфарни търговци.** Въпреки че потокът на куфарните търговци е намалял многократно в сравнение със златния период от 1990–1999 г., според интервюираните все още продължава нелегалният внос на дребно на различни стоки. Беше демонстрирано как автомобили с уголемени резервоари купуват бензин от безмитни бензиностанции на ГКПП и го продават в Турция. Същевременно съществуват различни други групи от стоки и форми на пренасяне през границата. Според някои от интервюираните рискът не е в оцелелите „куфарни търговци“, които живеят край граничната зона и практикуват единствено, за да изкарат прехраната си, а в едрите играчи, организиращи различни схеми, при които събират стоката и я разпределят към големите пазари на страната. Типичен пример в това отношение са акцизните стоки (алкохол, цигари и горива) и селскостопанската продукция (плодове и зеленчуци).
- **Контрабанда.** Всички интервюирани – лоялни и критици – бяха единомислени, че вече не се наблюдава **контрабанда тип „вдигната бариера“**. Стоката рядко не се декларира (при различните видове „тапи“ се декларират по-малки количества) и нарушенията са в „по-мека форма“. Според някои от местните търговци проблемът е, че постепенното вдигане на цените при турските и азиатските стоки прави приемлив риска да се използват „грубите стари методи“, при които и драстично се нарушава законът.

#### Обща оценка

Общото впечатление за Капитан Андреево е, че самият ГКПП и зоната около него имат силно амортизиран и нехигиеничен вид. Видимо инфраструктурата е създавана за друго време и се нуждае от сериозно модернизирание. Работещите на пункта се отнасят скептично към възможността очакваната модернизация да промени моментното състояние. Същевременно при всички разговори се създава усещането, че неизбежните промени се възприемат по-скоро като заплахата.

В контраст с тази атмосфера, в Свиленград – най-близкия град, откъдето са по-голяма част от работещите на Капитан Андреево, привличат внимание многобройните луксозни автомобили от София и Пловдив. Номерата с четири еднакви цифри ни ориентират кои от известните фигури в сивия бизнес присъстват в града. Оказа се, че конкретната причина е сватбено тържество. Подобна концентрация на автомобили с цена над 100 000 евро през почивните дни в един малък отдалечен град е добра илюстрация за интересите, които „границата“ продължава да привлича. За инфраструктурата на сивия бизнес обаче може да се съди единствено по местата, които заемат в ресторанта хора от луксозните и по-малко луксозните автомобили.

Като интересен проблем се очерта твърдението на жители на Свиленград, които никога не са работили на границата, че в града има няколко известни рода с достъп до „обетованото“ място Капитан Андреево. Смята се, че са „херметични“, всичко се урежда вътрешно и не се допускат външни хора на тяхна територия. Разпространено се оказва мнението, че едната група семейства държи митниците, а другата – Гранична полиция. В другите служби членове на родовете също получават работа, но не се нарушава статуквото между двете основни служби – Гранична полиция и митница. Доколко тези твърдения са верни, трудно може да се определи. Интервюираните на Капитан Андреево по-скоро потвърдиха „херметичността“, като избягваха отговорите по същество.

При описанието на проблема за рисковете на Капитан Андреево трябва да се отбележи, че ГКПП е обрасъл с търговска инфраструктура, която според интервюираните има сенчест характер. Като примери в това отношение бяха посочени безмитна зона Свиленград, безмитните магазини и особено трите безмитни бензиностанции (на турския гражданин Фуат Гювен). При този тип бизнес участието отново е кланово и чужди хора не се допускат.

Необходимо е да се отбележи, че случаите, споделени от служители на Капитан Андреево, засягаха само минали периоди. Разказите не преминаваха времевата граница на подаването на оставка от предпоследния началник на Агенция „Митници“ – Емил Димитров.

От интервюта на хора, които или вече не работят на Капитан Андреево, или са в „изолация“, стана ясно, че основният риск е в добрата ориентация на митническите (и граничните) служители. Те знаят кой и какво може да провери от тяхната дейност, какво може да се повдигне като обвинение за пропуск и как се доказва.

Според критично настроените съществуват различни форми на получаване на доходи на самия митнически пункт. Размерът на дохода се определя от два фактора: позицията, която даденият митничар има на пункта, и риска, който е склонен да поеме. Може да е най-ниското равнище и да получава по 5–10 евро за по-бързо обслужване на камион. Може да съветва „своята фирма“ какво е подходящо за момента да се декларира, но целият риск да е за фирмата, като съответно и доходът ще е скромнен. Може да пропуска по един камион на два месеца и рискът да се плаща от вносителя или организатора. В този контекст доброто познаване на системата прави сравнително с нисък риск пропускането на стоки, които са оформени добре. Според интервютата обикновено хващат „тъпаците и грубите играчи“, и то при лош късмет. По-сложна и неясна е заплахата от ръководството на митницата. Тук може да „загубиш доверието, без да си направил грешка, например с помощта на конкуренцията, която те е натопила“. Най-високият доход е при грубите нарушения с много висок риск, но през последните години такива почти не се наблюдават.

## 2. ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА

### Общ профил

Комплексът на пристанище Варна включва три съставни пристанища: Варна Изток, Варна Запад и отдалеченото Балчик, което няма да фигурира в този доклад (графика 14). Настоящото проучване предлага рисков профил на пристанище Варна, тъй като то е един от най-големите, най-сложни и трудно охранявани гранични търговски възли в страната, с непрекъснато нарастващ товаропоток. Поради тези му характеристики пристанището е било и продължава да бъде една от основните точки, където се правят опити или осъществяват много митнически нарушения, контрабанда на стоки и наркотици. В профила са засегнати и въпроси, свързани с пристанищата на ТЕЦ Варна, „Нафтекс“, както и се прави по-общ анализ на сигурността в северната част на черноморската граница на България.



Редица фактори през последните години превръщат Варна във водещото пристанище по Българското черноморие. Добрата инфраструктура и обслужване, както и конкурентните цени привличат допълнително клиенти, включително и от пристанище Бургас. Икономическият подем в Северна България увеличи товаропотока. Краят на ембаргото на Гърция спрямо Македония връща търговския поток към Солун, минавал в годините на ембаргото през Бургас, а така Варна отново става първо по тонаж пристанище<sup>117</sup>. През 2003 г. то обработва 1437 кораба. Разполага с терминали за течни химически товари, клинкер и цимент, както и инсталации и съоръжения за дихлоретан и течен тор, сярна киселина, сода, карбамид и др. Броят на обработените контейнери нараства, като спрямо 1998 през 2003 г. те са с 45 % повече, достигайки 65 063.

<sup>117</sup> Бургас запази първото си място по отношение на стойност на преминалите товари.

Таблица 12. Корабен трафик (1998–2003 г.)

| Година | Тонаж      | Брой  |
|--------|------------|-------|
| 1998   | 6 426 312* | 1312* |
| 1999   | 6 188 953  | 1130  |
| 2000   | 6 263 160  | 1219  |
| 2001   | 6 773 750  | 1179  |
| 2002   | 7 503 514  | 1311  |
| 2003   | 8 056 957  | 1437  |

\* Данните за 1998 г. включват и корабния трафик от пристанището на ТЕЦ Варна.

От 1999 г. то е извадено от структурата на „Пристанище Варна“ ЕАД

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД

Таблица 13. Обработени контейнери (1998–2002 г.)

| Година | Контейнери |
|--------|------------|
| 1998   | 44 900     |
| 1999   | 43 022     |
| 2000   | 37 255     |
| 2001   | 45 489     |
| 2002   | 59 061     |
| 2003   | 65 063     |

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД

Търговията и пристанищните дейности са експортно ориентирани предимно към страните от ОНД (Варна–Иличовск и Варна–Поти), Средния изток и Южна Африка. Пристанището обслужва транзитни товаропотоци към Сърбия и Македония. Големите предприятия от региона на Девня – „Солвей Соди“, „Девня цимент“ и „Агрополихим“, както и предприятията на „Юнион Миниер“ и „Химко“ Враца формират над 60 % от товарооборота на пристанището. По голяма част от пристигналите контейнерни товари **не се обмитяват на митница Варна, а преминават транзитно към вътрешномитнически учреждения.**

Пристанището търси начини да се справи с нарастващия брой контейнери и е първото в страната, работещо над пилотен проект за транзитиране на контейнери, при който отпадат редица бюрократични процедури. По този проект, осъществяван с помощта на Световната банка (Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe Program), няколко компании са получили преференциален статус за експедитивна обработка. Двадесет и четири часа преди пристигането на кораба на пристанището варненската митница получава предварителния корабен манифест на товара. Въпреки въвеждането на тази процедура митницата прави щателни проверки на товарите и на тези компании, за да не се създаде впечатлението, че бързата процедура означава липса на контрол. Тези улеснения не се отнасят и за акцизните стоки.

**Пристанище Варна Изток** е разположено на западния бряг на Варненския залив, в непосредствена близост до старата част на града, гарата и морската градина. То има обща дължина на кея 2,4 км. Обработка предимно генерални товари и контейнери, от насипните товари – зърнени храни, а епизодично и други товари. Пътническите кораби се обработват на пасажерския терминал и Морската гара, а на контейнерния терминал – контейнеровози и контейнери, включително и ускорено транзитно преминаващи контейнери със стоки. Пристанището има открити и закрити складови площи, както и складово стопанство за течни товари (вино). Разполага с железопътни подходи и коловози.



**Пристанище Варна Запад** е разположено в промишлената зона на гр. Девня, на 25 км западно от Варна, на Белославското езеро, което посредством канал се свързва с Черно море. Чрез гара Разделна се свързва с националната железопътна мрежа, а по изградените шосейни подходи – и с пътната мрежа на страната. Обработка генерални и насипни товари, контейнери, има инсталации за течни химически товари. На терминала за химически и опасни товари се обработват кораби с апатит, фосфорит, сярна киселина, дихлоретан и течни торове. На терминала за насипни товари се обработват корабите, превозващи енергоносители, клинкер, сода и карбамид. Обслужва се износът на калцинирана сода от „Солвей Соди“ – Девня и на карбамид от „Химко“ Враца. На пристанището се обслужва и износът на насипен и пакетирани цимент, инертни материали, кварцов пясък, каолин, сода каустик, торове и други товари. Има контейнерен терминал.

### Инфраструктурни рискове

За разлика от сухоземните граници специфичните условия, които предлага морската граница, предполагат по-широко виждане за сигурността. Контрабанда и митнически нарушения могат да се извършват не само в района на пристанищата, където са разположени ГКПП, но и в териториалното море, прилежащата ивица, вътрешните водни пътища (като Варненското и Белославското езеро), пристанищата без постоянни ГКПП (като ТЕЦ Варна и „Нафтекс“).

### Пристанищна сигурност

Сигурността на посетените пристанища Варна Изток и Варна Запад е на равнището на всички останали български пристанища. Основният проблем е, че след като по икономически причини са премахнати старите схеми за сигурност, не са въведени нови с евтини модерни технологични решения. Типичен пример е сигурността на кейовете, където акостират кораби. Ако преди една от задачите на Гранична полиция е била да осигурява пост при всеки кораб и да контролира слизането и качването на всеки член и посетител, сега се ограничава с входовете на пристанищата. На практика не съществуват никакви зони за сигурност и достъпът до кейовете, където са акостирали кораби, е напълно свободен.

Оградите на Варна Изток са дълги няколко километра и представляват не особено високи стени без уреди за електронно наблюдение. Има два входа към пристанището, като само един е за товарни автомобили. Централният вход е слабо охраняван. Няма видеокамери, не се записва информация за влизащите и излизащите от пристанището, нито се проверява техният ръчен багаж. Докато при влизане се изисква пропуск, контрол над излизащите няма. Въпреки че зоната на пристанището е ГКПП, реално няма ефективно охраняващи патрули на Гранична полиция. Единствените видеокамери в цялото пристанище са около складовете за акцизни стоки, където има и постоянна охрана.

Контролирането на човекопотока е трудно. Всекидневно в комплекса влизат хиляди, работещи в пристанището, в Национална компания „Пристанища“, в многото складове на фирми, докери и други. От една страна, е непрактично всички те да подлежат на паспортен и митнически контрол. От друга страна, очевидно няма пречки за нелегално пристигнали да напуснат кораба и да влязат в страната, както и да бъдат внасяни или изнасяни с кораби малки количества наркотици, оръжие и т.н. Излизането през входа за превозни средства е по-трудно, тъй като всеки ден в пристанището голяма част от обслужващия персонал влиза с автомобили.

Във Варна Запад проблемите са подобни. Площта му е още по-голяма, като общата дължина на кея е 3,2 км. В източната му част има мочурливи места, които са смятани за естествено заграждение. Пристанището е оградено от индустриални зони и производствени цехове на предприятия, най-вече „Солвей Соди“. Присъствието на Гранична полиция в него е още по-слабо забележимо. Ограждения съществуват, но те са лесно преодолими, особено през нощта, тъй като липсват електронни или видеосистеми за сигурност, а и нормално осветление. С изключение на заграждението за акцизни стоки, където има алармени сензори и постоянна охрана, на пристанището липсват охранителни камери. Влизането в комплекса става през един вход, но тук има помещение, откъдето може да се извършва паспортно-визов и митнически контрол. Поради големия брой работещи в пристанището също не е практично всички да подлежат на паспортен контрол.

При интервюта с митнически и гранични служители бе изразена увереността, че въпреки този изключително свободен режим, не е възможна стокова контрабанда на равнище камиони и контейнери. Според тях рискът е твърде голям и няма регистриран подобен случай. Въпреки това бяха посочени парадоксални случаи, при които са правени опити да се внасят контрабандно лични автомобили от български моряци.

Сигурността на другите две пристанища в района – ТЕЦ Варна и „Нафтекс“, е на още по-ниско равнище, тъй като там няма постоянни ГКПП. Освен че липсват ефективни заграждения и уреди за електронно наблюдение, акостираните кораби са под наблюдение на граничните и митническите власти само кратко време след пристигането им. В някои случаи властите идват часове след акостирането на кораба.

Сигурността на пристанища Варна Изток и Варна Запад (както и на пристанище Бургас) е поверена на „Дага-С“, една от най-големите и най-стари охранителни фирми в България, собственост на бивши офицери от Военното контраразузнаване. Интервюираните митничари изразиха удовлетвореност от сътрудничеството си с частната фирма, като се аргументираха, че тя върши значително по-добре работата си от охранителната полиция.

### Брегова сигурност

До 1998 г. бреговата охрана е била осъществявана от ВМС, след което НСПП поема тези функции. Затова съществуват две паралелни системи – на ВМС и на НСПП, за наблюдение на териториалното море (12 мили от брега), прилежащата зона (от 12 до 24 мили от брега). Те не са интегрирани и информация се обменя при поискване от другата страна. Когато се прецени за необходимо, тя се обменя и с Агенция „Митници“, Варненското и Бургаското пристанище.

В началото на 2004 г. НСПП в действителност разполага само с три кораба (два 40-тонни, предоставени по Програма ФАР, и един 220-тонен, купен на старо), защото другите девет са с изчерпан експлоатационен ресурс. Един от действащите катери е във военното пристанище във Варна и отговаря за охраната на северната черноморска граница на България. НСПП координира бреговата охрана от Районна гранична служба – Бургас, на чието подчинение са и катерите във Варна. Координация с НСПП на пристанище Варна се извършва само при необходимост.

Според експерти от ВМС с наличните корабни средства корабите на НСПП не могат да изпълняват поставените им задачи при вълни над четири бала. С трите си налични кораба (през 2004 г. се очаква купуването на още един 220-тонен кораб) НСПП не може нормално да контролира и пресича нарушения в цялото териториално море и прилежащата зона, а още по-малко – в изключителната икономическа зона, която се простира до 200 мили от брега. Въпреки че разполагат с близо 50 кораба и катера, ВМС нямат правомощия според съществуващата нормативна база да спират, проверяват и арестуват търговски кораби, които упражняват контрабандна дейност.

От 2000 г. ВМС се опитват да прокарат идеята за внедряване на *Национална интегрирана система за информация и контрол на морските пространства на Република България*, наречена още „Екран“. Аргументите в полза на тази програма са:

- Бреговите радари не позволяват пълен контрол над корабоплаването.
- Различните системи радари, използвани от ВМС, НСПП, и Национална компания „Пристанища“, възпрепятстват съвместимостта и дори оперативното взаимодействие помежду им.
- Ниското равнище на автоматизираност на обработването и обмяната на информация възпрепятства вземането на ефективни решения, особено в бързо променяща се обстановка<sup>118</sup>.

Система „Екран“ ще представлява информационно-координационен център, който ще събира, обработва, и разпространява информация от всички визуални, радиолокационни и други източници, намиращи се на разположение на различните държавни институции (НСПП, ВМС и т.н). ВМС поддържат тезата, че чрез въвеждането ѝ ще се улеснят търсенето, откриването, опознаването, и класификацията на кораби и лодки. Също така ще се въведе автоматично обработване на данните за обстановката и изобразяването и на електронна морска карта в единна, световно утвърдена координатна система. От гледна точка на рисковете от контрабанда важен компонент на такава система ще е засиленият контрол над корабоплаването в крайбрежните зони, теснини и канали. Данните от тази система ще захранват автоматизираните системи за наблюдение и управление както на ВМС, така и на НСПП, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, митниците и

<sup>118</sup> Petrov, P. „Towards Creation of a Unified Information System of the Navies of the Black Sea Countries“, *Information & Security*, Volume 6, 2001, pp. 94–101.

пристанищата. Не на последно място, тя ще позволи пълно взаимодействие с подобни системи, вече развити в Турция и Румъния.

Въпреки че има създадена междуведомствена работна група<sup>119</sup>, която работи за създаването на интегрирана информационна система, като „Екран“, остават неразрешени междуинституционални проблеми. Най-остро стои този с контрола над системата. ВМС предлагат да бъде под техен контрол, като те да са единствените с постоянен достъп до цялостната информация. Представителите на Морска администрация, НСПП и митниците ще получават филтрирана информация за техните нужди и в специални случаи ще могат да имат и достъп до допълнителна информация. Тази позиция не се приема преди всичко от НСПП, която смята, че тъй като основната ѝ задача е охраната на морската ни граница, трябва да има постоянен и пълен контрол над информацията. Нещо повече, в неофициални разговори офицери от Гранична полиция заявиха, че от 2003 г. вече имат своя модерна система за радарно наблюдение и не се нуждаят от сътрудничество с военните. Те изказаха мнението, че някои армейски офицери се възползват от статута си и са се превърнали в едни от най-честите нарушители, пренасяйки нелегални потребителски стоки.

Контрабандата на стоки извън зоната на определените за международни кораби пристанища е сериозен проблем, с който периодично се сблъскват и НСПП, и митниците. Традициите в това отношение са много стари. Дори при тоталния контрол от страна на държавата преди 1990 г. схемата с хвърлени стоки близо до брега от идващ от чужбина кораб, прибирани от съдружници с малки лодки – т.нар. „марфа“, е нещо обичайно.

Друга класическа схема на контрабанда в открито море е приближаването на една или повече рибарски лодки до кораб и прехвърлянето в движение на контрабандна стока. Подобно нещо може да бъде засечено само визуално. Радарното наблюдение не може да прецени дали два плавателни съда се движат в близост, дали се разминават или обменят стоки. Често такъв тип контрабандни действия се извършват в близост до морската гранична линия с Румъния, за да могат в случай на реакция от страна на граничните власти, корабите и лодките да се оттеглят в румънски води. Разтоварването на такива лодки става в малки пристанища, където няма постоянен митническо-граничен контрол.

Контрабандни действия се извършват от плоскодънни гемии и малотонажни кораби, които могат да навлязат в малки заливи и пристанища.

Ситуацията се усложнява още повече през последните години, когато търговията между турски и български рибарски корабчета и лодки става нормално явление. При нея в открито море българските рибари продават/обменят риба или рапани с турските си колеги, което предизвиква естествени опасения за възможен внос на рискови стоки. През последните няколко години има сигнали за внос на хероин, но проверките не ги потвърждават. Въпреки това продължава да се смята, че част от малките кораби (до 200 тона), плаващи включително под чужд флаг (украински, грузински и др.), са пренасяли малки количества хероин до българския бряг.

По отношение на същите тези малки плавателни съдове съществуват и подозрения, че се занимават с контрабанда с вносни цигари. Смята се, че участват в претоварвания извън 12-милната зона или в зоните на радарна сянка. Една от версиите при инцидента с кораба „Елена“ са, че два от контейнерите с цигари, които се оказаха празни, са разтоварени с помощта именно на такива малки плавателни съдове.

Освен описаните разтоварвания в открито море се използват и няколко зони на радиосянка. Такъв е районът край нос Калиакра, но се смята, че почти цялото Варненско езеро също е в радиосянка. В това отношение нарицателно за варненската контрабанда е 9-ти буй, най-широкото място на езерото. Има снимки, на които се вижда как на това място корабите „обрастват“ с лодки. Служители от Агенция „Митници“ обясниха, че има много случаи, когато от минаващи кораби се разтоварват както стоки, така и гориво, които се прехвърлят в леки коли и микробуси в близост до пътя. Често такива разтоварвания се извършват по южното крайбрежие на езерото, където поради отдалечеността на пристанище Варна бавно се реагира на сигнали за такива действия. Югоизточната част на канала също се намира в радарна „дупка“, която се използва от контрабандисти за разтоварване на стоки.

<sup>119</sup> Решение № 64 от 27 януари 2003 г. на Министерския съвет за допълнение на Решение № 204 от 12 април 2002 г. на Министерския съвет на Република България за изграждане на Национална система за радиолокационно опознаване „свой–чужд“.

### Организация на работата

Организацията на работата също създава някои рискове. Докато Агенция „Митници“ има отделни звена за Варна–изток и Варна–запад, НСПП има само едно централизирано звено във Варна–изток. Поради факта, че офицери с по-ниски чинове често не предприемат действия без намесата на началника на смяната, се забавят процедурите, тъй като началникът от Варна–изток не е запознат винаги със специфичните проблеми, възникнали във Варна–запад.

Проверките на пристигащи кораби се извършват съвместно от НСПП, Агенция „Митници“, Морската администрация, фитосанитарния, ветеринарния и санитарния контрол. Този екип присъства независимо от типа товар. По този начин служители на фитосанитарния, ветеринарния и санитарния контрол често са абсолютно ненужни.

Въпреки нормативно регламентирани задачи за паспортен контрол и контрол за наркотици и общоопасни средства НСПП от известно време следи и трафика на стоки. Служителите ѝ са инструктирани да обръщат специално внимание на товари – например с месо. Такъв контрол обаче не е особено ефективен, тъй като служителите на НСПП не преминават през допълнителна професионална подготовка, за да достигнат някакво равнище по митнически познания и да могат ефективно да изпълняват задълженията си. За външния наблюдател изглеждаше комично как група от десетина души ходят от контейнер на контейнер и имитират проверка – отварят, поглеждат и затварят с единствената цел да отчетат изпълнението на „заповедта отгоре“. На въпроса как ще различат „проблемното месо“ от „нормалното месо“, единствено митническият служител имаше отговор, че „това, което му изглежда различно, може да го прати за експертиза в софийската лаборатория“.

### Институционално взаимодействие

На пристанище Варна Национална служба „Гранична полиция“ и Агенция „Митници“ остават разделени институции, където взаимодействието се регулира от усложнени административни процедури. Взаимната подозрителност е очевидна при разговори и с двете страни. Обмен на оперативна разузнавателна информация се прави само ако едната страна изиска такава информация от другата. Контактите между двете институции стават при нужда само на високо равнище или на неофициално равнище между служителите.

Служителите на НСПП не са запознати с работата на митниците извън всекидневния допир. Дори и на средно равнище те не познават система БИМИС на митниците.

В екипите на Гранична полиция, които извършват проверки на заподозрени в нарушение кораби, няма представители на Агенция „Митници“. Това намалява ефективността, тъй като представителите на НСПП не са запознати със спецификата на възможни митнически нарушения, особено във връзка с контрабанда на наркотици.

Разделение съществува и в самата НСПП, където разузнавателно-оперативната информация се обработва от НСБОП и НСС, на които служителите на НСПП подават информация, но без да имат обратна връзка.

### Митнически нарушения и контрабанда

Общата констатация е, че през последните две години се наблюдава тенденция към увеличаване на опитите за митнически измами за сметка на контрабанден внос. Нарастването на товаропотока с 44 % между 1998 и 2002 г. води до увеличаване на риска от контрабанда и на опитите да се извършват митнически нарушения. Това е особено валидно за контейнерния поток през пристанище Варна.

Увеличаването на товаропотока обаче не е съпътствано с нарастване на техническите възможности или персонала на митницата. Затова броят на щателните проверки изостава от европейския стандарт за проверяване на 4 % от трафика (таблица 16).

Прави впечатление, че докато на другите митнически пунктове е налице рязко нарастване на извършените щателни проверки, във Варна, въпреки продължаващия ръст на товарооборота, не се наблюдава промяна в броя на проверките и регистрираните нарушения. Критиците на варненската митница (най-силно представени в Бургас) се аргументират, че „Варна е въвела най-либералния

Таблица 14. Товаропоток на пристанище Варна (1998–2003 г.)

| Година | Тонове    |
|--------|-----------|
| 1998   | 4 508 000 |
| 1999   | 4 652 000 |
| 2000   | 5 560 000 |
| 2001   | 5 820 000 |
| 2002   | 6 509 000 |
| 2003   | 6 576 000 |

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД

Таблица 15. Товаропоток на пристанище Варна (1998–2002 г.)

| Вид на товара            | 1996      | 1997      | 1998      | 1999      | 2000      | 2001      | 2002      |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Течни товари             | 278 612   | 197 446   | 341817    | 813 728   | 765 862   | 620 287   | 424 916   |
| Суров нефт               | –         | –         | 0         | 403 371   | –         | 12 473    | –         |
| Нефтопродукти            | 112 612   | 52 259    | 191 726   | 102 357   | 214 668   | 138 206   | 64 424    |
| Други течни товари       | 166 000   | 145 187   | 150091    | 308 000   | 551 194   | 469 608   | 360 492   |
| Корабни товари           | 4 536 070 | 4 863 425 | 4 510 120 | 4 193 594 | 4 812 627 | 5 664 754 | 6 589 284 |
| Руда                     | 4000      | 10 000    | 72 000    | 111 000   | 394 000   | 40 122    | 251 267   |
| Каменни въглища          | 1 293 458 | 1 194 744 | 1 644 805 | 1 035 479 | 1 363 833 | 1 978 203 | 1 201 894 |
| Селскостопански продукти | 89 902    | 236 552   | 772 013   | 969 648   | 655 723   | 546 966   | 209 615   |
| Кокс                     | 111 000   | 123 000   | 116 000   | 219 000   | 228 000   | 309 069   | –         |
| Насипни товари           | 553 000   | 839 000   | 544 000   | 347 000   | 72 000    | 19 379    | –         |
| Други                    | 2 484 710 | 2 460 129 | 1 361 302 | 1 511 467 | 2 099 071 | 2 771 015 | 4,926 508 |
| Контейнери               | 302 000   | 372 000   | 416 000   | 395 000   | 415 000   | 533 037   | 674 394   |
| Ро-ро                    | 760 846   | 468 662   | 295 338   | 253 787   | 235 729   | 418 900   | 356 757   |
| Генерални товари         | 934 531   | 846 834   | 697 315   | 432 601   | 623 630   | 633 625   | 447 924   |
| Дървен материал          | 38 889    | 35 544    | 12 867    | 1761      | 11 764    | 38 269    | –         |
| Метали                   | 70 000    | 80 922    | 51 803    | 31 728    | 67 975    | 34 713    | –         |
| Други генерални товари   | 825 642   | 730 368   | 632 645   | 399 112   | 543 891   | 560 643   | 447 924   |
| Общо                     | 6 812 059 | 6 748 367 | 6 260 590 | 6 088 710 | 6 852 848 | 7 870 603 | 8 493 275 |

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД

Таблица 16. Щателни проверки за 2002–2003 г.

|                           | 2002 | 2003 |
|---------------------------|------|------|
| Общ брой щателни проверки | 1782 | 1648 |
| Установени нарушения      | 153  | 160  |

Източник: Агенция „Митници“

режим на внос в страната”. Този модел включва частни митнически и спедиторски фирми, в които има бивши митнически служители, използващи контактите си със сега работещите, за да осигурят „бързо преминаване”. Аргументът, който изтъква ръководството на варненската митница, е, че предпочитанията към Варна са заради по-компетентните и квалифицирани служители, с които тя разполага. Екипът, посетил различните пунктове, не може да не се съгласи, че този аргумент е

напълно верен. Проблемът е, че в настоящия момент няма ефективни критерии (включително количествени), чрез които да се осигури възможност за обективна оценка за отчитане на различните типове проверки и тяхната ефективност по пунктовете и бюрата.

Ефективността на контрола се усложнява допълнително и от спецификата на морските митници – например смята се, че средно един кораб има 12 000–14 000 естествени тайника, чиято проверка не е възможна. Според някои интервюирани гранични и митнически служители реално щателно претърсване на големи кораби не е правено от десетилетие – дори когато е имало сигнали за наличие на наркотици и оръжие.

Другият сериозен проблем е липсата на мотивация за щателни проверки на контейнери – например с китайски стоки, особено когато те са съвсем дребни. Имало е случаи, при които екип от шест-седем митничари са отделяли до три дена за пълно проверяване.

Един от аргументите срещу щателните проверки, който бе изтъкнат, е, че те могат да доведат до разваляне търговския вид на стоката, а това да изправи митниците пред съдебни искове. Като пример се посочват засечените опити за контрабанда на цигари, скрити между опакован дървен материал. Разопаковането му за претърсване създава проблем – митниците не разполагат с нужните технически и финансови средства да го опаковат отново.

Понастоящем, „щателните“ проверки на такива продукти се ограничават до правенето на „шахти“, т.е. взема се проба от няколко свободно избрани места в контейнера.

Според критично настроени служители на митниците контрабандата с цигари е добре развита схема за Варна. Контрабандно вкараните цигари в страната се изнасят предимно за Западна Европа с използването на трудно проверяеми товари. Ръководството на митницата се съгласи, че нарушителите много добре знаят за трудностите с проверката – например при износа на дървен материал. В този план като сериозен риск бе определена липсата на рентген на митницата.

Друг проблем и за Варна Запад, и за Варна Изток е липсата на закрити халета за проверки, а и на хладилни помещения, в които да се инспектират месни продукти, обект на чести митнически нарушения.

Контрабандата във Варна е силно обсъждана тема, особено от средата до края на 90-те години – каналите за крадени автомобили, алкохол, цигари, битова електроника и някои групи стоки за строителство и домашно обзавеждане. Според МВР през 1996–1998 г. във Варненското пристанище е функционирал канал за износ на крадени от европейски страни автомобили в посока Азия (Русия и кавказките страни, държавите от Близкия изток) и Африка. През периода 1998–2001 г. официалните вносители на световноизвестни марки алкохол периодично обвиняват, че Варна и Кулата са „входни точки“ за незаконен внос на техни продукти. В периода 2000–2001 г. митническите нарушения с нефтопродукти стават една от най-изгодните схеми за сивия бизнес, като доставките на пропан-бутан с влакови композиции чрез ферибота Варна–Илиховск носят печалби до 200 %. Като номер едно по стойност обаче безспорно се очертава контрабандата на цигари предимно за износ. Използват се различни схеми, като се претоварват контейнери от кораби на тирове и се използва пътят през Македония, Косово и Черна гора за Италия – особено след края на войната в Югославия през 1999 г. Според коментарите на митниците в този случай документите, с които се реализира цигарената контрабанда, са напълно редовни. Другото по-голямо като стойност направление е Англия, като тук вече се използват различни чисто контрабандни схеми, в които законно или контрабандно внесени цигари се изнасят – чрез тирове с „тапи“ или по-друг начин маскирани цигари.

Според служители от МВР закриването на популярните контрабандни канали, като тези за крадени автомобили и пропан-бутан, не може да доведе до отказ на сиво-черния бизнес от добрия доход, който е имал през 90-те години. Те твърдят, че съществуващата криминална инфраструктура е запазена и че тя е по-добре развита във Варна, отколкото в София. Единственото проверимо доказателство, което обаче е непряко, е, че известни български криминални фигури продължават да живеят във Варна, а към тях трябва да се прибавят пребиваващите постоянно руси, украинци, чеченци, грузинци, арменци и други от бившия Съветски съюз, обвиняеми за криминални деяния в своите страни.

С това, че през периода 2001–2003 г. има промяна, са съгласни както критиците, така и защитаващите работата на митницата – според тях се забелязва преминаване към митнически измами за сметка на контрабандата.

### Цигари и алкохол

Съществуват **две основни схеми за контрабанда и митнически измами при цигарите**. Първата е трайно оформила се още в средата на 90-те години тенденция през пристанището да се внасят контрабандно фалшиви цигари от най-известните световни марки. През 2001 г. например има регистриран незаконен внос на „Марлборо“, пристигащ с кораби от Малта през Пирея, Гърция до Варна. През март 2003 г. след сигнал, изпратен от „Филип Морис Интернешънъл“, митнически служители от пункта Варна Запад, съвместно със служители от НСБОП, извършват проверка и вземат мостри от цигари „Марлборо“ от три контейнера, пристигнали на пристанището. След анализ в Швейцария е установено, че те са фалшиви, т.е. производството е с неизвестен произход.

Има контрабанден внос на цигари, облепени със сръбски акцизни бандероли и укрити в контейнери, внасяни през контейнерния терминал. Те пристигат от пристанища в Азия и са предназначени за Сърбия.

През последните години основните схеми за митнически нарушения с цигари се променят. Типични стават случаите на *транзитен пренос*, при който след много претоварвания от пристанище Варна на други пристанища, най-вече в черноморския район, се цели да се скрие истинската стока. С два примера може да се илюстрира тази схема. Първият е свързан със самолет, натоварил цигари, пристигнали с кораб, които след преминаване през летище София са обявени, че се изнасят за Гърция. След това самолетът се връща на летище Пловдив, където е заявено, че е празен, цигарите се изнасят от летището, като по план се товарят на камион за Западна Европа. Участието на самолети в схемата е значително по-рядко в сравнение с претоварванията, които се правят извън териториалното море. Вторият модел е свързан с използване на „куфарни търговци“. Това са туристи предимно от Англия, които правят по няколко десетки курса с личен багаж, пълен с цигари. Тази схема се използва предимно през лятото, когато чартърните полети с туристи се осъществяват до по-малки летища в Англия и достигат огромни обеми.

Митническите служители коментират, че докато при фалшифицираните цигари има изключителен интерес от страна на мултинационалните компании, при откриване на контрабанда на оригинални цигари сътрудничеството е много сложно. Според някои от интервюираните „цигарените производители дори логистично подпомагат контрабандата“.

Варненската митница е обвинявана многократно пред периода 1999–2002 г. за допускане на „паралелен внос“. Нейни представители твърдят, че това е правен спор, отнасящ се до проблеми на търговската марка, и трябва да бъде решен от съда. Представителите на известните марки обвиняват митническата служба, че вносът е единствено през Варна, защото там се интерпретира „по-широко законът поради влиянието на „сивите вносители“. Същите вносители цитират в допълнение случаи на незаконен внос на напитки от Великобритания и Германия чрез представяне на фактури със занижени стойности и подменяне на действителните тарифни номера с цел избягване заплащането на дължимите мита и други държавни вземания. През 2003 г. според тях нещата са се подобрили рязко и основните сиви играчи вече са излезли от пазара. По-малките нарушители също са в трудна ситуация през 2003 г. – за **контрабанда** са съставени един акт за високоалкохолни напитки: 9937 бутилки (от Гърция за България), и пет акта за **митническа измама** за високоалкохолни напитки (на стойност 596 000 лв.).

### Наркотици

През април 2003 г. на пристанището митнически служители откриват суровина за производство на синтетични наркотици – 5 тона (200 торби по 25 кг) антранилова киселина, използвана като прекурсор. Стоката влиза с контейнер през пристанище Варна Изток и е обявена като химикали. Тя е поставена на временно складиране и е претоварена в нов контейнер, който е деклариран като реекспорт.

През есента на 2003 г. са открити 103 кг хашиш. Случаят е интерпретиран от митниците и службите за борба с наркотици като тест дали може да се развие канал. Интервютата, които проведехме, показаха, че това е резултат по-скоро на случайност. Според участници в разкриването, след като хладилен контейнер с ябълки от Ливан е предизвикал вниманието им поради странния си маршрут и след като фирмата получател е засилила подозренията с необичайното си поведение, служителите от митническия пункт са решили да направят проверка. Тя не би се осъществила, ако не е случайността служители от отдел „Наркотици“ в София да минат същия ден и да помогнат на колегата си да отвори трудно достъпно пространство в хладилния контейнер. В този план не може да не се зададе спекулативният въпрос: „Колко контейнери с дълбоко замразено месо са проверени

през последните години?”. Трябва да се каже, че годишно влизат стотици контейнери от рискови латиноамерикански страни. Поради липса на рентген и хладилни халета те са практически недосегаеми. Това е широко известно на всички – от директора на Агенция „Митници“, през английските консултанти от „Краун Ейджънтс“ до докерите на пристанищата. Във връзка с това си заслужава да се спомене малко известен факт за широката публика. През 1996 г., когато са заловени 600 кг наркотици, отново се намесва случайността. Група работници на пристанището разбиват контейнер, на който пише „Дънки“, и осигуряват националния рекорд.

### Контрабанда на нефтопродукти

Пристанище „Петрол“ АД – Варна е петролният терминал във Варна, стопанисван от „Нафтекс“. Това пристанище се ползва при внос на петрол и петролни продукти, но няма постоянно действащи ГКПП и митническо бюро. При внос митниците и Гранична полиция биват уведомявани и пристигат да контролират вноса. Това обаче се оказва трудно по редица причини. При проверка на Агенция „Митници“ се установява, че има допълнително построени тръбопроводи, чрез които се разтоварват пристигащите петролни танкери, но тези тръби не съществуват в представения пристанищен план. Това затруднява работата на митниците при установяване в кои цистерни попада разтовареното гориво. Обмитените и необмитените продукти отиват в едни и същи цистерни. Когато горивото е прехвърлено на камиони цистерни, е трудно да се разбере дали то е от обмитеното или необмитеното. Липсата на постоянно ГКПП прави невъзможен контрола над извозваните от пристанището продукти.

Трудно е и да се следи за наличното гориво в цистерните на пристанището, тъй като те не са калибрирани, което означава, че и малък наклон дава отклонение в измерваното количество. Охраната не води и точна статистика с пълната информация за влизането и излизането на камиони. Огражденията на пристанището са с пробиви и не позволяват ефективен контрол над движението на хора. Липсва и всякаква охранителна техника като камери или алармени инсталации. Неуточненият статут на пристанището, чиято собственост от години е въпрос на спор<sup>120</sup>, не позволява на Агенция „Митници“ да предяви иск, за да се решат споменатите проблеми.

Митническите нарушения с петролни продукти са най-често два вида:

- В първия случай вносителят се опитва да измами митническите служители за точното количество на внесените продукти. Тъй като митничарите не могат визуално да го установят, трябва да се прибегне до струващия между 500 и 1500 евро специален метод за измерване на количеството превозвано гориво – улидж сървей – извършван от независим експерт. Процедурата отнема около 2–3 часа. Въпреки че във Варна има много такива експерти, трудно се установява дали те действително са независими, или са подкупени от вносителя. Разходите по този улидж сървей се поемат от митниците, като през 2003 г. са направени само три такива процедури.
- Вторият тип измама е обявяването на петролен продукт, чиято митническа ставка е по-ниска от тази на реално внасяния продукт. В този случай визуалната експертиза също е трудна. Единственият начин е чрез лабораторна проба. Лабораторията на Агенция „Митници“ няма лиценз за анализ на петролни продукти и през последните години са загубени две съдебни дела, с които е оспорена компетентността на лабораторията. Други лаборатории, където може да се правят такива анализи, са в София и на „Приста Ойл“. Най-близка е лабораторията на „Лукойл“ в Бургас, но има съмнения в нейната независимост и обективност.

Като един от най-сериозните проблеми се сочи този с **бункеровчиците** –15–20 фирми във Варна, които зареждат кораби с гориво. Някои от тях го правят, докато те са на док, а 3–4 фирми разполагат и със собствени кораби, с които могат да зареждат кораби, които са на рейд. Ето и типичен случай на контрабанда. Капитан на кораб заявява, че има нужда да зареди 60 тона гориво. Това не е така, но никой не го знае и не проверява количеството на горивото на кораба. Цистерната или корабът с гориво пристига до нуждаещия се кораб, извършва се мнимото зареждане, след което тя напуска пристанището отново пълна. Бункеровчикът подава заявление, с което се изисква връщане на платени акцизи и ДДС, а горивото се препродава.

<sup>120</sup> Спорът е между частната фирма „Петрол“ АД и „Пристанище Варна“ ЕАД, което е под контрола на Национална компания „Пристанища“ на Министерството на транспорта и съобщенията.



Проблемът с предотвратяването на този вид контрабанда е, че, от една страна, трудно може да се установи физически контрол над процеса. Няма нормативна уредба, с която бункеровчиците да бъдат задължени да уведомяват Агенция „Митници“ за точния час и място на зареждането (ако не става на дока). Освен това присъствието на митничар не гарантира достатъчен контрол, тъй като само визуално може да се определи количеството прехвърлено гориво.

В допълнение капитани често декларират по-малко количество гориво, разтоварват и продават на бункеровчици или на контрабандисти. Има случаи, в които от по-малки кораби набързо се разтоварват 1–2 тона гориво и се изнасят от пригодени леки коли и минибуси.

### **Пропан-бутан**

Пропан-бутанът се пренася основно с влакови композиции, пристигащи по фериботната линия Варна–Иличовск (Украйна). Допреди няколко години тя е редовна, но днес функционира само когато има достатъчно товари, като често фериботите са наполовина празни. Констатирането на реалното количество внесен пропан-бутан е трудно, тъй като пристанището няма кантари за вагони. Единственият начин да се провери точното тегло, а така и достоверността на декларираното количество внесен газ, е влаковата композиция да бъде откарана на 6 км от пристанището, където БДЖ може да измери вагоните. Сложната процедура се посочва от митничарите като основна пречка, за да не се извършват редовно такива измервания. Въпреки че проблемът с ефективните мерки срещу митнически нарушения, свързани с пропан-бутана, не е решен, намаленият внос през пристанище Варна в последните години сочи, че той е по-малък. Днес вносет на пропан-бутан е предимно за регионалния пазар.

### **Китайски стоки**

Проблемите с контрабандния внос на тези стоки се разглеждат по-подробно в пета глава на този доклад. Митническите власти във Варна са изправени пред аналогични проблеми като колегите им в други митнически учреждения. На първо място, трудно може да се установи реалната митническа стойност на декларираните стоки, тъй като сверяване с митническите власти от Китай не е възможно – липсва митническо споразумение с тази държава.

## **3. КУЛАТА**

Граничният контролно-пропускателен пункт Кулата е основният транспортен коридор, през който се осъществява не само търговията с Гърция, но и със страни от цял свят през второто по големина гръцко пристанище Солун. След средата на 90-те години то постепенно започва да се конкурира с двете големи български пристанища – Варна и Бургас, и при някои групи стоки ги измества. По-ниските общи транспортни разходи и по-малкото време (около седмица), за което превозите достигат най-големия български пазар – София, превръща пристанище Солун в сериозна алтернатива. Кулата е и граничен пункт на България с Европейския съюз, което предопределя натиска за трафик на хора.

### **Транспортен трафик**

Средно в седмицата в двете посоки преминават приблизително 3885 леки автомобили с българска и чужда регистрация, 307 автобуса, 2963 камиона и други товарни автомобили. В зависимост от интензивността на трафика общият брой на преминаващите моторни превозни средства в двете посоки варира от 950 до 1022 на денонощие. По някои други оценки се обработват между 600 и 700 леки автомобили.

Средно в седмицата около 22 814 физически лица<sup>121</sup>, включително пешеходци, преминават през граничния пункт в двете посоки, или среднодневно се регистрират около 3259 преминавания на физически лица.

Седмично в двете посоки преминават около 14 пътнически и 28 товарни железопътни композиции.

<sup>121</sup> Данните за преминаващите не отчитат ръста на „търговския туризъм“, който се наблюдава през последната година, когато гръцки граждани от пограничните райони минават няколко пъти седмично границата с цел да пазаруват в България заради по-ниските цени.

Стокообменът с Гърция основно се осъществява през този граничен пункт, който поради сравнително бавното обработване на товаро- и пътничекото се пренатоварва и понякога се налага превозвачите да изчакват по едно-две денонощия, за да преминат границата. Около Коледните празници и Великден е обичайно явление да се образуват опашки по няколко километра от чакащи товарни автомобили.

### Инфраструктура

Кулата има четири основни обслужвани коридора за влизане и четири за излизане от страната. Съсреденният гръцки ГКПП е Промахон, има и железопътен преход. ГКПП Кулата е в процес на значително разширяване. До май 2004 г. трябва да са в действие осем допълнителни платна за митнически и граничен контрол. От февруари 2004 г. работят нов кантарен мост, както и нови административни сгради, хладилно хале за инспекции, рентген, закрито хале за инспекции. Тези подобрения значително намаляват част от рисковете, създадени от липсата на адекватна инфраструктура за проверки.

При това разширяване се очаква да бъде предоставено и значително допълнително оборудване за Граничната полиция. Настоящото е крайно недостатъчно. Например качеството на съществуващите видеокамери почти ги обезсмисля. Екипът, посетил граничния пункт, не успяваше да различи по мониторите на Гранична полиция колите от камионите. Исканите 16 цифрови камери и оборудване за запис вече са на толкова ниска цена, че дори малките български частни фирми си ги позволяват. Осветлението и загражденията на ГКПП продължават да са проблемни и се нуждаят от подобрене.

Значителен проблем не само за сигурността, но и за ефективното обработване на търговския поток представляват съществуващите търговски обекти (кафенета, магазини, казино и т.н.) в непосредствена близост до ГКПП. От една страна, те стесняват подходния път към него, правейки го двулентов. Разширенията до осем трасета в едната посока се обезсмислят, ако до тях може да се стигне само по една лента, която се задръства понякога не само от чакащи камиони, но и от местни таксито и други коли, спрели пред търговските обекти. За хаоса, който възниква във върховите периоди в тази зона, е показателен случаят в края на 2003 г., когато един тир се опитва да мине, без да декларира, но е заловен случайно.

Ефективността на работата намалява и поради липсата на климатични инсталации в работните помещения. През лятото температурите често остават над 40 °C в продължение на дни.

Рискове съществуват и поради ненадеждността на електрическото захранване. През декември 2003 г. авария оставя ГКПП Кулата без ток за около шест часа. Повредата е отстранена, но не след намеса на аварияен екип на „Енергоразпределение“, а от частна фирма, повикана от НСПП.

### Рисков профил

Рисковата специфика на Кулата се изразява в три основни направления:

- Вносът от Китай се е превърнал в главен риск за митническия пункт, след като през последните две години стойността на стоките от Западна Европа стана лесна за проверяване. Значително по-ниските цени, на които се обмитяват китайските стоки, в сравнение с тези, на които се купуват, и трудностите за доказването на реалната цена са основните фактори за митнически нарушения с участието на митнически служители.
- Кулата продължава да е предпочитан вход за вносителите от Западна Европа и въпреки че митническите измами са сериозно ограничени поради сътрудничеството със страните от ЕС, рискът остава. Предпоставки за това са бързо нарастващият стокооборот и възможността да се осигурят документи, доказващи по-ниска от реалната цена на стоките.
- Трафикът на хора през българо-гръцката граница продължава да бъде сериозен риск на граничния пункт. Въпреки че натискът върху Гранична полиция намаля след като България и Румъния получиха безвизов достъп до страните от Шенгенския договор, гръцката граница продължава да е основна цел на емигранти от бившия Съветски съюз, Близкия изток, Централна Азия и Африка. Макар че основните „канални“ преминават през „зелената граница“, част от нелегалния поток използва комбинация от документни измами и осигурено пропускане на границата. До 2007 г., когато се очаква присъединяване на България към Европейския съюз, граничният пункт ще продължи да бъде един от най-рисковите в страната.

Като допълнителен риск може да се определи съществуващата „криминална инфраструктура“ около ГКПП Кулата. Според анализи на специализираните служби на МВР възникналите по време на югоембаргото и масовата контрабанда през 90-те години структури на организираната престъпност в Югоизточна България продължават да оказват натиск върху митническите и граничните служители. Според анализи от Агенция „Митници“ за мащабите на митническите нарушения може да се съди при сравняването на платените данъци през 2003 г. В резултат от увеличаването на средната цена на килограм внос от Китай през периода 2000–2003 г. сивите канали са загубили през 2003 г. приблизително 300 млн. лв. годишно в сравнение с 2000 г.<sup>122</sup> „Криминална инфраструктура“ може да се демонстрира дори на случайно преминаващ с многобройните хотели покрай пътя, с огромните паркинги, на които се намират тирове на неизвестни фирми. Обикновено тези хотели, складовете и сградите към тях принадлежат на известни местни сиви бизнесмени.

#### Специфика на ГКПП Кулата

Изключително бързо нарастващият стокооборот и наличните технически възможности силно затрудняват извършването на необходимия брой проверки. За разлика от други митнически пунктове на Кулата има статистика само за последните година и половина (вж. таблица 17).

**Таблица 17. Митнически проверки на ГКПП Кулата**

|             | 2002             |                   | 2003             |                   |
|-------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
|             | Щателни проверки | Открити нарушения | Щателни проверки | Открити нарушения |
| Януари      |                  |                   | 55               | 4                 |
| Февруари    |                  |                   | 41               | –                 |
| Март        |                  |                   | 99               | 1                 |
| Април       |                  |                   | 128              | 3                 |
| Май         |                  |                   | 95               | 9                 |
| Юни         | 60               | 4                 | 123              | 5                 |
| Юли         | 106              | –                 | 138              | 4                 |
| Август      | 96               | –                 | 102              | 1                 |
| Септември   | 119              | 3                 | 123              | 1                 |
| Октомври    | 86               | 2                 | 194              | 1                 |
| Ноември     | 77               | 2                 | 207              | 4                 |
| Декември    | 105              | 6                 | 248              | 1                 |
| <b>Общо</b> | <b>649</b>       | <b>17</b>         | <b>1553</b>      | <b>30</b>         |

Източник: Агенция „Митници“

Митническите инспектори коментираха, че не е важно колко се проверява, а какъв е процентът на успешните проверки. Другият аргумент беше, че предлаганите статистически категории за отчитане на проверките са доста общи и не вземат предвид сложната специфика на проверката и равнището на нарушение.

Кулата представлява интересен феномен от социологическа гледна точка. До есента на 2001 г. пунктът е обслужван от местни жители, което създава слава на най-близкия град Петрич като „град на милионерите“. Това вероятно кара тогавашния директор на Агенция „Митници“ – Емил Димитров<sup>123</sup>, да предприеме драстични мерки, като уволнява почти целия митнически състав. На негово място командирова служители от митница Калотина. В настоящия момент се наблюдава странната ситуация част от местните уволнени митничари да са върнати от съда и отново да работят на пункта, но без да имат достъп до стоковия контрол (нямат печати, достъп до паролите в БИМИС и пр.).

<sup>122</sup> Изчислението е направено с използване на митническата оперативна статистика за периода 2000–2003 г.

<sup>123</sup> Оглавявал Агенция „Митници“ през периода август 2001–февруари 2002 г.

Митничарите от Калотина живеят в София и пътуват до пункта. Напрежението между „митничарите на власт“ (тези от Калотина) и „митничарите извън властта“ е очевидно. И двете страни имат аргументи. Директорът на пункта се аргументира с факта, че това са същите хора, които са изпълнявали заповедите на босовете на организираната престъпност. И той има достатъчно причини да се освобождава от тях поради неспазване на работната дисциплина. „Изолираните от властта“ митнически служители от своя страна правят интересни коментари за митничарите с отговорности. Според тях същите стари организатори на нелегалния трафик продължават да минават през Кулата.

Доказателства в това отношение са разкритията през 2003 г. Най-сериозни в това отношение са доказаните нарушения на шестимата освободени служители начело с началника на смяна. Случаят е свързан с пропускането през 2003 г. на около 400 камиона с китайски стоки, които са декларирани като строителни материали. Критиците предлагат аргументи, че това е система с много участници и че с уволняването на техните колеги проблемът изобщо не е решен. Доказателство са последвалите няколко инцидента на разкрити случайно измами, при които нарушителите не би трябвало да се опитват да го направят, ако не са очаквали подкрепа „отвътре“.

При граничните служители също са направени бележки за „тежестта на миналото“. Според интервюираните офицери под тяхно ръководство продължават да служат хора, които в миналото са участвали в различни нерегламентирани и дори престъпни действия, но поради липса на законови възможности за отстраняването им продължават да работят.

### **Организация на работата и институционално взаимодействие**

На митница Кулата работят около 140 души на четири смени. Гранична полиция също организира работата си на четири смени, като застъпването на смяна и за двете структури става по едно и също време.

#### *Двустранно сътрудничество с Гърция*

Равнището на сътрудничество с гръцките **митнически власти** е значително по-добро от това с други съседни на България страни. Българските и гръцките митнически власти обменят по факс всекидневно информация за пристигащи акцизни стоки. Гръцката страна редовно и бързо предоставя информация при поискване на справка за фактурите, с които е премината гръцката граница. Това според интервюираните митничари почти е премахнало една от най-честите тактики за митнически измами – показването на фалшива фактура с по-ниска стойност в България. Интервюираните шофьори потвърдиха, че е почти невъзможна вече популярната схема с подменени фактури.

Въпреки че за момента автоматичният обмен на информация е ограничен само до акцизни стоки (петрол, газ, алкохол и цигари), българските и гръцките митнически власти активно се опитват да постигнат съгласие за пълен обмен на информация по електронен път и в реално време. И двете страни обаче се страхуват, че по-строгий контрол ще намали износа на собствената им страна. България има положително търговско салдо с Гърция, като за първите 11 месеца на 2003 г. износът ни възлиза на 703,9 млн., а гръцкият внос в България е 639,8 млн. щ.д. Свързването на двете системи ще показва автоматично всяко разминаване между стойностите при декларирането от двете страни на границата. Ако то се осъществи както се предлага през април, един от интервюираните митничари се пошегува, че „това ще е краят и те ще си ходят“. Опитът от въвеждането на БИМИС показва, че рядко нещата се развиват толкова бързо. На предположението, че е възможно „сътрудничество“ между гръцки и български митничари, за да се осигури канал за „незаконно преминаване“, бе противопоставен аргументът, че това означава много висока цена, която трудно ще бъде конкурентна.

Според интервюираните сътрудничеството с **гръцката гранична полиция** също е на добро равнище. Понякога съществуват известни напрежения, когато гръцките им колеги се опитват да върнат емигранти, които не са влезли през българската граница. Българските гранични офицери оцениха като много добра гръцката организация.

### Сътрудничество между Гранична полиция и митниците

Митнически служители обяха, че отношенията им с Гранична полиция са нормални и си сътрудничат според ситуацията. По време на посещението на екипа беше видимо, че връзката между двете служби е постоянна. Когато попитахме обаче граничните полицаи за мнението им за техните колеги, чухме много отрицателни оценки. Въпреки че времената, когато „Косъо Самоковец“ е направил списък на камионите, които да минават през Кулата и го е връчил на началника на пункта, са отминали, нарушенията на митническите служители продължават. Интервюираните гранични полицаи се съгласиха, че с редовното сътрудничество с гръцката митница положението рязко се е подобрило. Същевременно те цитираха многобройни случаи на нарушения, в които са участвали митничари през последната година и са били разкрити случайно от техни служители. Коментарът на митническите служители за мнението на колегите им беше, че „граничарите си приписват заслуги“. Другото обяснение бе, че понеже граничарите са местни, „доносничат“ срещу митничарите, работещи на местата на уволнените през 2001 г. местни митничари.

По всички въпроси, свързани с възможността да се обмена информация на равнище съвместни информационни системи, и двете страни – митници и Гранична полиция, изразиха скептицизъм. Не бе даден ясен отговор защо само една от организациите да не въвежда паспортните данни на лицето и формалните данни на превозното средство.

#### *Други служби на ГКПП*

От интервютата с митнически служители и гранични полицаи стана ясно, че докато служби като фитосанитарен и ветеринарен контрол имат незабележимо присъствие, служба „Пътни такси“ оказва непрекъснат силен корупционен натиск върху шофьорите на преминаващите превозни средства. Най-типичната схема е „решаване на проблемите“ във връзка с претоварване на камиона. Служба „Пътни такси“ отговаря за кантара на пункта, което дава възможност за контрол над преминаващите превозни средства, без те да бъдат подлагани на щателна проверка. Екипът не получи отговор доколко отклоненията в теглото, бъдещи подозрения, водят до разкриване на нарушения на пункта.

### Контрабанда и митнически нарушения

Кулата е един от българските ГКПП с изключителни традиции в контрабандата и митническите измами. Има много разкрити случаи със стоки от Китай, петролни продукти, цитрусови плодове, месо и месни продукти, битова електроника, цигари, алкохол и други бързооборотни стоки.

Всички интервюирани са единодушни, че през ГКПП Кулата преминават основните канали за контрабанда и митнически измами при внос на **китайски стоки** в страната. В стойностно изражение тази група стоки носи най-големи загуби за бюджета. Стратегията, която следва митническият пункт по този проблем, е в съответствие с избрания модел на Агенция „Митници“ за постепенно увеличаване на облагаемата стойност. Контролът над тази група стоки е най-засилен и от страна на мобилните групи. В резултат митничарите, които обработват стоките, се съобразяват какво може да се превърне в проблем за кариерата им и на какво няма да се обърне внимание. Според критиците на ръководството на митническия пункт китайските товари продължават да се пропускат, като се използват слабите места на системата за контрол. Например в случая с китайските стоки, обявени като строителни материали, е налице много добро познаване на системата и сигурност, че подобна груба контрабанда няма да бъде забелязана (тук няма да дискутираме многото неясноти, свързани с гръцката страна и вътрешните митнически бюра, където стоката е трябвало да се обмитава).

Характерно е системното извършване на нарушения при вноса от Гърция на петролни продукти, превозвани и вкарвани в страната посредством авто- и железопътни цистерни. В предходните години многократно са разкривани нарушения при внос на **бензин и газол**, включително и отклоняване от режим транзит, като за целта са ползвани и двойни комплекти стокосъпроводиелни документи. При вноса на горива са представяни **фактури със занижени стойности** и документи за петролопродукти от номенклатури, които изискват по-ниски данъци и такси. С новите разпоредби за задължителен контрол над внасянето на нефтопродуктите се смята, че този тип измами значително са намалели. Според интервюираните митнически служители все още са останали известни „луфтове“, през които се извършват митнически измами с горива, но те са в рамките на 4–5 % в стойностно изражение. Например при вноса на пропан-бутан се декларира по-ниско налягане на газа и се укриват до 1–2 тона.

Периодично се регистрират и нарушения при вноса на месни продукти, като най-голяма популярност придобиха **пилешките продукти (бутчета и др.)**. Схемата е чрез представяне на стоковосъпроводителни документи с вписани в тях неверни данни, като се наблюдават и отклонения от режим транзит и непредставяне на стоките в получаващото митническо учреждение.

През 2003 г. е разкрито функционирането на канал за незаконен внос на автомобили, осъществяван със съдействието на служители на митниците и на Министерството на вътрешните работи. Скъпи автомобили са внасяни, като по документи се представя митническо оформяне на необорудвани купета, двигатели и части за автомобили. По този начин се спестява част от дължимите мита и други вземания и се създават предпоставки за последващо узаконяване на крадени автомобили, които са с пренабити номера на рамите и двигателите. Впоследствие служители на различни служби в МВР и КАТ съдействат незаконните автомобили да бъдат неправомерно регистрирани като сглобени от внасяните части.

През ГКПП Кулата функционира и схема за незаконен внос на крадени автомобили посредством „коли двойници“. Крадените автомобили са внасяни с фалшиви документи, в които са отразени данни за редовно регистрирани в европейски страни, а при митническото оформяне на режим внос се избягва частично заплащането на дължимите мита чрез промяна на данните за мощността и модела. След внасянето автомобилите се регистрират в КАТ посредством фалшиви митнически документи, като изцяло е избягвано плащането на дължимите мита.

В стойностно отношение сериозни размери имат нарушенията, свързани с безмитните магазини на пункта. Типичната схема е, че освен значителните количества цигари и алкохол, които се продават на гръцките граждани, пазаруващи в България, много по-големи са количествата, насочвани към вътрешния пазар. По време на посещението, при наличието на две мобилни групи, наблюдавахме странната ситуация, в която таксиметров шофьор пълни багажника си с вносни концентрати, изнасяни от един от четирите безмитни магазина. В рамките на час това се повтори, като бяха натоварени и цигари. За двата дни, които екипът прекара на пункта, бяха видени още две коли и микробус да повтарят този тип нарушение.

Има регистрирани случаи на незаконен внос на платове. В предходни години са регистрирани нарушения при вноса на рафинирани масла. Функционират и канали за контрабанда на цигари с международните пътнически влакове, пътуващи по линията София–Солун. Регистрирани са многократно и нарушения при вноса на електроника, електронни части и компоненти, превозвани с контейнери.

### **Корупционни практики**

Подобно на останалите митнически пунктове, на най-сериозен натиск са подложени митническите служители. Корупционните такси условно могат да се разделят на три вида – „за преминаване“, „за клиент“ и „за канални“. За „преминаване“ най-често „таксата за обработка на документи“ е 5 евро (или алкохол), която се взема на тир, за да му спестят излишното чакане. При проблем с документите (ЧМР, фактури и т.н.) може да накарат шофьора да чака, докато ги приведе в ред, или да го върнат. Алтернативата е да плати, като за Кулата, според интервюирани шофьори, таксата е 20–30 евро.

При „клиент“ схемата обикновено включва някаква малка група познати шофьори (собствена фирма), дребен търговец и митничар на пункта. Предварително е уговорено кога да се мине (кога е на смяна участващият митничар) и понякога се изчаква завъртане на смяната, ако има проблем. Митничар е дал точна инструкция какво и как да се декларира, за да се минимизира рискът. Стоката като цяло е редовна, но може да има известни отклонения в обема и стойността в полза на клиента. Подобен модел работи и без „конспирация“, защото колегите му са солидарни и разчитат на същото при техния клиент. Таксата за такъв камион се движи между 100 евро и 500 лв. За да работи тази схема, трябва да има и митничар в митническото бюро, където се плаща допълнително.

При участието в „каналите“ (каквото е случаят с 400-те камиона китайски стоки) се твърди, че редовният митничар успява да си изкара около 2000 евро на месец, но не е ясно колко вземат шефът му и обмитяващите митничари.

При интервютата се открие специален случай на корупция в служба „Пътни такси“. В зависимост от претоварването (ако е по-малко и сумата е по-ниска) плащането варира, но средно се искат около 50 лв., като редовно минаващите шофьори успяват да свалят „мизата“ до 20–30 лв. При отказ обикновено следва връщане, за да се разтовари част от товара, или трябва да се плати законно постановената глоба. Обикновено бакшишът е около половината от тази глоба.

Интервюираните шофьори бяха единодушни, че най-малко проблеми имат с Гранична полиция на Кулата.