
ACCOUNTING ESTIMATES IN THE CONTRACTS FOR DRY AND WET LEASING IN AIR TRANSPORT

Valentina Staneva

Todor Kableshkov University of Transport – Sofia, Republic of Bulgaria, valiastaneva@abv.bg

Hristo Stanev

UNWE – Sofia, Republic of Bulgaria, icostanev@abv.bg

Abstract: Rental relations are an established way for the correct conduct of business activities of air transport operators. On 01.01.2019 was in force IFRS 16 Leasing, which introduces new principles of recognition, measurement, and presentation of leasing transactions. The most significant part of the forthcoming changes concerns the lessees, as the goal is a more reliable and adequate presentation of these transactions in their financial statements.

In air transport, we have established two basic types of leasing transactions, which provides the ability to operate with foreign aircraft when the aircraft operator has a need to expand their business. These are transactions under the terms of "dry" and "wet" leasing, which are characterized using leased assets, in this case aircraft.

From an accounting point of view, they cover the characteristics of operating leasing.

The purpose of this report is to explore the possibilities for practical application of accounting estimates in the preparation of financial statements of air operators related to the fulfillment of the terms of transactions for "dry" and "wet" leasing in accordance with the new requirements of European legislation and international accounting standards.

Keywords: dry leasing, wet leasing, air transport, accounting estimates, aircraft

СЧЕТОВОДНИ ПРИБЛИЗИТЕЛНИ ОЦЕНКИ В ДОГОВОРИТЕ ЗА СУХ И МОКЪР ЛИЗИНГ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

Валентина Станева

ВТУ „Тодор Каблешков” – София, Република България, valiastaneva@abv.bg

Христо Станев

УНСС – София, Република България, icostanev@abv.bg

Резюме: Наемните отношения са утвърден начин за коректно провеждане на стопанска дейност на авиационните оператори от въздушния транспорт. От 01.01.2019 г. е в сила МСФО 16 Лизинг, с който се въвеждат нови принципи за признаване, измерване и представяне на лизинговите сделки. По-съществената част от предстоящите промени касаят лизингополучателите, като целта е по-достоверно и адекватно представяне на тези сделки в техните финансови отчети.

Във въздушния транспорт са се утвърдили два основни вида лизингови сделки, с които се осигурява възможността за опериране с чужди въздухоплавателни средства, когато авиационния оператор има необходимост от разширяване на дейността си. Това са сделки при условията на „сух“ и „мокър“ лизинг, които се характеризират с използването на лизинговани активи, в случая въздухоплавателни средства. От счетоводна гледна точка същите покриват характеристиките на оперативния (експлоатационния) лизинг.

Целта на настоящия доклад е да се изследват възможностите за практическо приложение на счетоводни приблизителни оценки при изготвяне на финансовите отчети на авиационните оператори, свързани с изпълнението на условията по сделки за „сух“ и „мокър“ лизинг в съответствие с новите изисквания на европейското законодателство и международните счетоводни стандарти.

Ключови думи: сух лизинг, мокър лизинг, въздушен транспорт, счетоводни приблизителни оценки, въздухоплавателни средства.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Едно от основните човешки права е свободното придвижване. Мобилността на хората е същностна характеристика на съвременния свят, която осигурява бързо и безопасно придвижване чрез въздушния транспорт, използващ собствени или наети въздухоплавателни средства. До средата на XX век като основни активи за отдаване на лизинг са се ползвали сгради, машини, оборудване, автомобили и други. През 1968 г. в САЩ за първи път се предлага отдаване на лизинг на произведения от компанията McDonnell-Douglas

самолети. Впоследствие бизнеса се развива в Република Ирландия, където Тони Райън⁶⁹ прилага придобития опит от единични лизингови сделки за лизинг на авиационна техника. В началото лизингополучатели са авиокомпаниите от Азия и Африка, които имат затруднения с набиране на необходимите финанси за покупка на непрекъснато поскъпващите самолети. Този бизнес модел получава своето развитие поради създадените условия за устойчиво развитие на гражданското въздухоплаване - „... повече свободни обеми въздушно пространство и по-малко рестрикции спрямо движенията на гражданските въздухоплавателни средства. Последвалите процеси на разширяване и развитие на единна европейска авиационна общност допълнително даде тласък на развитието на гражданското въздухоплаване“ (Станев, Х., 2016). През 2019 г. Boeing прогнозира, че достигането на 50 % дял на сделките за лизинг с въздухоплавателни средства е напълно постижимо до края на 2020 г., което поради пандемията от COVID-19, най-вероятно не се е сбъднало. В гражданското въздухоплаване вече е обичайна практика да се използват въздухоплавателни средства при условията на договор за „сух“ или „мокър“ лизинг. По такъв начин се създават облекчени условия за авиокомпаниите да използват в оперативната си дейност активи, които не са собствени, но чрез които се постига обновяване на авиопарка и поддържане на високи нива на авиационна безопасност. „Чрез него предприятията имат възможност да използват нетекущи активи без значителни първоначални инвестиции, генериращи изходящи парични потоци.“ (Петрова-Кирова, М. 2019). От финансова гледна точка „лизингът, като форма на кредитиране е една от най-развитите у нас.“ (Колев, О., Ананиев, С., 2001), като „в повечето случаи единственото обезпечение, на една лизингова сделка, е самото имущество по сделката.“ (Колев, О., Ананиев, С., 2001).

За прилагане на изискванията на Директива 2013/34/ЕС 2 на Европейския парламент и на Съвета от 26 юни 2013 г. (съкр. Директивата), през 2015 г. беше приет Закон за счетоводството (в сила от 01.01.2016 г.). Имплементирането на директивата имаше за цел усъвършенстване на законодателният процес при спазване на основополагащите европейски принципи за субсидиарност и пропорционалност, като същевременно се търси адекватна пропорционалност на административната тежест спрямо ползите, които ще придобият предприятията, в опит да се генерира изцяло нов подход за подобряване на условията на предприемачеството, чрез въвеждане на мерки за създаване на икономически растеж, а от там и на нови работни места. В преамбюла на Директивата се уточнява, че „Признаването и оценяването на някои позиции във финансовите отчети се извършват въз основа на приблизителни оценки, преценки и модели, а не въз основа на точно описание. Поради несигурния характер на стопанската дейност определени позиции във финансовите отчети не могат да бъдат оценени точно, а подлежат само на приблизителна оценка. Приблизителното оценяване е свързано с преценки въз основа на последната налична надеждна информация. Използването на приблизителни оценки е съществена част от подготовката на финансовите отчети.“ (Директива 2013/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, 2013: т. 22 Преамбюл). Счетоводните приблизителни оценки, следва да се основават на разумна преценка за управлението на предприятието и да се определят на базата на обективни обстоятелства, които могат да се подкрепят от минал опит и добри практики при подобни сделки, или в редки случаи — писмени становища на независими експерти.

У нас „до 1996 г. няма законова форма регламентираща „Договора за лизинг“ и сделките се сключват на базата на разпоредбите на Закона за задължение и договорите. С приемането и обнародването на част III от Търговски закон – Търговски сделки в глава двадесет и трета „Договор за лизинг“ се дава легална правна дефиниция на договора“ за лизинг. (Колев, О., 2011)

2. ПОНЯТИЕН АПАРАТ

За прилагането на чл. 83bis от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, у нас е приета „Наредба № 83 от 30 май 2014 г. за условията и реда за предоставянето на въздухоплавателните средства за ползване на лизинг“ (Наредбата). В Наредбата са дадени определения за два вида лизинг, прилагани най-често в авиационната индустрия при обновяване на авиопарка – „сух“ и „мокър“.

Предоставянето на въздухоплавателни средства за ползване на „сух лизинг“ е в изпълнение на писмен договор, по силата на който лизингодателят (оператор) предоставя за ползване на лизинг въздухоплавателно средство **без екипаж** на лизингополучател (друг оператор), което продължава да се експлоатира съгласно условията на свидетелството за авиационен оператор или друг равностоен документ на **лизингополучателя**, под негов търговски контрол и в съответствие с неговите търговски права.

При „мокър лизинг“ също има писмен договор, по силата на който лизингодателят (оператор) предоставя за ползване на лизинг въздухоплавателно средство **с екипаж** на лизингополучател (друг оператор), което

⁶⁹ Създателя на нискобюджетната авиокомпания Ryanair.

поддържа да се експлоатира съгласно условията на свидетелството за авиационен оператор или друг равностоен документ на лизингодателя, под търговския контрол и в съответствие с търговските права на лизингополучателя.

3. КРИТЕРИИ ЗА РАЗГРАНИЧАВАНЕ МЕЖДУ „СУХ“ И „МОКЪР“ ЛИЗИНГ

В договора за лизинг на въздухоплавателно средство се уреждат правата и задълженията на страните, свързани с осигуряването на:

- безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство;
- оперативния контрол върху въздухоплавателното средство;
- търговския контрол и търговските права върху въздухоплавателното средство;
- поддържане на постоянната летателна годност и техническото обслужване на въздухоплавателното средство;
- необходимия ръководен, летателен и технически персонал за експлоатацията и техническото обслужване на въздухоплавателното средство;
- застраховки, свързани с изпълнението на разрешените видове полети с въздухоплавателното средство, обект на договора за лизинг.

На базата на двете определения и изискванията по Наредбата се извеждат следните съществени разлики между двата договора за лизинг:

- продължителност на договора, която като правило при „сухия лизинг“ е от порядъка на 6 – 8 години, докато при „мокрия лизинг“ е от 2 до 24 месеца;
- използване на собствен екипаж – само при „сухия лизинг“;
- използване на нает екипаж с наземна поддръжка и застраховка за сметка на лизингодателя – само при „мокрия лизинг“;
- право за експлоатация на въздухоплавателно средство на лизинг се придобива за дейности, които са вписани в свидетелството за авиационен оператор (еквивалентен документ за компетентност) на лизингополучателя при „сухия лизинг“, докато при „мокрия лизинг“ информацията се вписва в свидетелството за авиационен оператор на лизингополучателя и на лизингодателя;
- оперативния контрол при „сухия лизинг“ е на лизингополучателя, докато при „мокрия лизинг“ е на лизингодателя.

Общото между двата договора за лизинг е, че:

- трябва да получат предварително писмено одобрение от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) преди влизането им в сила;
- търговския контрол и права са предоставени на лизингополучателя;
- в лизингованото въздухоплавателно средство следва да се съхранява заверено „Вярно с оригинала“ копие на одобрението от ГД ГВА.

Не се открива съществена разлика по отношение на изискванията към операторите на лизинговани въздухоплавателни средства. Те могат да отдават или наемат въздухоплавателни средства при условията на „сух“ и „мокър“ лизинг, независимо от обстоятелството, дали операторите са от страна-членка на Европейския съюз или извън него, която задължително да е ратифицирала Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Съгласно изискванията на Наредбата, „авиационен оператор“ е лице, регистрирано по Търговския закон или регистрирано като търговец по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.

4. СЧЕТОВОДНИ АСПЕКТИ НА ДОГОВОРА ЗА „СУХ“ И „МОКЪР“ ЛИЗИНГ

От счетоводна гледна точка „сухия“ и „мокрия“ лизинг покриват характеристиките на оперативния лизинг. Предприятията – авиационни оператори, които съставят финансовия си отчет на базата на Международните счетоводни стандарти (МСС), прилагат в дейността си *Международен стандарт за финансова отчетност 16 Лизинг* (МСФО 16 *Лизинг*). Целта на стандарта е да се подобри финансовото отчитане на лизинговите договори. Съветът по международни счетоводни стандарти (СМСС) публикува МСФО 16 *Лизинг* на 13.01.2016 г. Стандартът е приет чрез Регламент (ЕС) 2017/1986 на Комисията от 31 октомври 2017 г. и за Европейския съюз влиза в сила от 01.01.2019 г.

„Основната цел на МСФО 16 е да отговори на потребностите от информация на външните и на вътрешните потребители на финансовите отчети на предприятията. Предприятията лизингодатели и лизингополучатели следва да оповестят информацията във финансовите си отчети по начин, който осигурява върното, честно и достоверно представяне на лизинговите сделки, на лизинговите активи и на пасивите по лизинга“. (Иванова Р., 2020)

В МСФО 16 *Лизинг* са определени условията за използване на лизинг, при които по силата на договор се прехвърля правото на контрол над използването на определен актив (в случая въздухоплавателно средство) за даден период от време. Ръководството на предприятието-лизингодател преценява дали са спазени условията, при които за срока на договора клиентът (лизингополучател) има правото да получава по същество всички икономически ползи от използването на актива и правото да ръководи използването на определения актив по условията на стандарта. Въвеждането на принципа на контрол над лизингования актив е отличителен критерий за разграничаване от договор за услуга. Едно от съществените предимства на МСФО 16 *Лизинг* спрямо МСС 17 *Лизинг* (отм.) в практиката е подобряване на съпоставимостта на показателите на предприятия, които придобиват активи чрез лизингови договори спрямо тези, които придобиват активи чрез кредит.

Общото за лизинговия договор е наличието на споразумение, по силата на което лизингодателят предоставя на лизингополучателя срещу еднократно плащане или серия от плащания правото да ползва актив за договорен срок. Лизингът се класифицира като финансов и оперативен, в зависимост от условията на лизинговата операция. Класификацията на лизинговия договор се осъществява на датата на въвеждане и се преразглежда само при изменение на лизинговия договор. Промените в оценките (например промени в приблизителните оценки за икономическия живот или за остатъчната стойност на основния актив) или промените в обстоятелствата (например неизпълнение от страна на лизингополучателя) не дават основание за нова класификация на лизинговия договор за счетоводни цели. Особеност е, че тези оценки и обстоятелства са свързани със същността на лизинговия договор, а не с неговата юридическа форма, което е практическа интерпретация на счетоводния принцип за „предимство на съдържанието пред формата“.

Оперативният лизинг по смисъла на МСФО 16 *Лизинг* е вид лизингов договор, при който не се прехвърлят по същество всички рискове и изгоди, произтичащи от собствеността върху даден основен актив. Оперативният лизинг покрива характеристиките на наемния договор. Често в практиката вместо лизинг се използва понятието „наем“, което не променя същността на сделката – тя си остава лизингова сделка. Под основен актив следва да се възприема актива, който е обект на лизингов договор, по който правото на ползване е било предоставено от лизингодател на лизингополучател.

5. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ПРОМЯНА В ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЧЕТОВОДНИ ПРИБЛИЗИТЕЛНИ ОЦЕНКИ ПРИ ДОГОВОРИ ЗА „СУХ“ И „МОКЪР“ ЛИЗИНГ

При изследване на възможността за прилагане на промяна в използваните счетоводни приблизителни оценки на лизинговани активи, съгласно изискванията на МСФО 16 *Лизинг*, важна роля има субекта, който взема решение за прилагане на тези оценки. При финансовия лизинг се прехвърлят всички рискове и изгоди от собствеността на наетия актив на лизингополучателя, докато при оперативния лизинг, всички рискове и изгоди от собствеността върху актива остават при лизингодателя. Тогава в първия случай лизингополучателят е субекта, който има право да извършва промени в използваните счетоводни приблизителни оценки, докато при оперативния лизинг субекта е лизингодателят.

За да внесем яснота по практическото прилагане на възможността за промяна в прилаганите счетоводни приблизителни оценки, ще разгледаме казус от практиката.

Авиационен оператор „Авио Трейд“ АД извършва като основна дейност превоз на пътници и товари. В изпълнение на решение на ръководството на оператора, през месец октомври 202X г. е придобито при условията на договор за „сух“ лизинг ново въздухоплавателно средство, тип голям пътнически самолет, който ще се използва в основната дейност в продължение на 8 години. Същият е лизингован от предприятие-лизингодател „Авиолизинг“ АД при условията на осем годишен лизинг без опция за придобиване на собствеността в края на лизинговия договор. Считано от месец ноември 202X г., в счетоводството на лизингодателя са начислени разходи за амортизация при избран линеен метод за амортизация и полезен живот – 10 години, съобразен с нормите на чл. 55 от Закона за корпоративното подоходно облагане (ЗКПО). В конкретния случай полезния живот и икономическия живот не съвпадат. Срокът на лизинговия договор е по-малък от полезния живот на въздухоплавателното средство, като покрива по-голямата част от икономическия му живот.

Във връзка с решението на този казус в практиката възникват следните въпроси:

1. Кой има право да амортизира въздухоплавателното средство по време на действие на договора за „сух“ лизинг? Кой срок ще се използва – полезен живот съгласно МСС 16 *Имоти, машини и съоръжения* или икономически живот по МСФО 16 *Лизинг*?

2. Кои счетоводни приблизителни оценки, свързани с амортизируем актив, могат да бъдат използвани и променени?

Съгласно § 57 от МСС 16 *Имоти, машини и съоръжения*, „полезният живот на един актив се определя от гледна точка на очакваната полезност на актива за предприятието“. В Допълнение А *Определения на термини на МСФО 16 Лизинг* под „полезен живот“ се разбира „Периодът, през който един актив се очаква да бъде наличен за използване от предприятието; или количеството продукция или сходни единици, които се очаква предприятието да получи от актива.“ В случая, за лизингодателя полезният живот на въздухоплавателното средство е по-голям (10 г.) от срока по договора за „сух“ лизинг (8 г.). Лизингодателят признава разходите, включително амортизацията, извършени във връзка с генерирането на дохода от лизинг, като разход. Лизингодателят може да прибави първоначалните преки разходи (свързани с уреждането на договора за „сух“ лизинг) към балансовата стойност на основния актив (въздухоплавателно средство) и да ги признае като разход през срока на лизинговия договор на същата база както дохода от лизинг. В този случай първоначалните преки разходи се амортизират за срока на договора за „сух“ лизинг.

В чл. 55 на ЗКПО се дава първоначалната преценка на законодателя за полезния живот на активите и метода на тяхната амортизация – линеен, които в случая са с характер на точна оценка, тъй като не се позволява тяхната промяна за данъчни цели. Така определената императивна точна оценка не е свободен избор на счетоводителя на лизингодателя, защото е решение на законодателя, което ни дава основание да не я припознаваме като счетоводна приблизителна оценка. Когато счетоводителят на лизингодателя реши да ползва законодателната преценка за полезен живот и метод на амортизация на активите в зависимост от тяхната данъчна категоризация, това решение всъщност се явява счетоводна приблизителна оценка, определена за нуждите на предприятието-лизингодател. Счетоводителят е свободен да определи и друга първоначална счетоводна приблизителна оценка на полезния живот и метода на амортизация, което по своята същност е първоначална негова преценка. Всяко следващо изменение на първоначалната му преценка е промяна в счетоводната приблизителна оценка.

Този пример ни обяснява една от възможните причини защо прилагането на счетоводни приблизителни оценки и тяхната последваща промяна да не е широко разпространено у нас. Причините са свързани с възможността от неточни тълкувания на действащото данъчно законодателство от страна на данъчната администрация, тъй като липсва ясна регламентация и методика по прилагането на счетоводните приблизителни оценки в счетоводната практика.

По отношение на амортизационната политика на лизингодателя спрямо амортизируемите основни активи, предоставени при условията на договор за „сух“ лизинг, същата трябва да бъде съгласувана с обичайната амортизационна политика на лизингодателя по отношение на други подобни активи, като лизингодателят начислява амортизацията в съответствие с МСС 16 *Имоти, машини и съоръжения*.

При амортизация на нетекущ актив, в случая въздухоплавателно средство като основен актив в лизингова сделка, елементите, които подлежат на счетоводно приблизително оценяване при лизингодателя са метод на амортизация, полезен живот на актива и остатъчна стойност на актива. Съгласно § 61 от МСС 16 *Имоти, машини и съоръжения*, методът на амортизация се преглежда най-малко при приключване на финансовата година. Ако е настъпила значителна промяна в очаквания модел на реализиране на икономическите изгоди, свързани с разглеждания актив, методът се променя, за да се отразят настъпилите промени в модела. Тази промяна се отчита като промяна в счетоводна приблизителна оценка в съответствие с МСС 8 *Счетоводна политика, промени в счетоводните приблизителни оценки и грешки*.

Остатъчната стойност на актива често е незначителна и не влияе съществено върху изчисляването на амортизируемата сума, въпреки, че води до намаляване на дължимите лизингови (наемни) плащания. По определение, остатъчната стойност е приблизително оценената сума, която оператора би получил в момента на освобождаване от един актив, след като се приспадат приблизителните разходи по освобождаването. Принципно, с приближаването към края на полезния му живот, ръководството на оператора с по-голяма точност може да прецени сумата на разходите, необходими за продажбата и/или изваждането му от употреба. По своя преценка, на базата на натрупания опит и добри практики, ръководството на предприятието-лизингодател „Авиолизинг“ АД може да прилага промяна в счетоводната приблизителна оценка за амортизируем актив – въздухоплавателно средство, придобит при условията на осем годишен договор за „сух“ лизинг, по отношение на метода на амортизация и на остатъчната стойност.

От друга страна, фактори като техническо, търговско или морално остаряване, също могат да доведат до намаляване на икономическите изгоди, които оператора би могъл да получи от актива. Тази промяна влияе

върху икономическата преценка на ръководството на оператора за определяне на полезния живот на актива, който може да е по-кратък от икономическия му живот, в зависимост от избраната база за сравняване – на годишна база или по пролетени часове. Оценката на полезния живот на актива също така е и въпрос на преценка, основаваща се на опита на оператора с подобни активи.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При договор за „сух“ и „мокр“ лизинг, често използван в гражданското въздухоплаване, има възможност да се прилагат и променят счетоводни приблизителни оценки за полезен живот, метод на амортизация и остатъчна стойност. Тези преценки могат да се извършват в счетоводството на лизингодателя, чиято собственост е въздухоплавателното средство. Същите са приложими в рамките на провежданата амортизационна политика на авиационните оператори-лизингодатели.

ЛИТЕРАТУРА

- Иванова Р. (2020). Новият МСФО 16 „Лизинг“ и корпоративното управление на предприятието, сп. „Вътрешен одитор“, бр.1/2020, с.28
- Колев О., Ананиев С. (2001). Финансирането на транспортни фирми (с акцент върху лизингови схеми на финансиране), XI Научна конференция с международно участие "ТЕМРТ 2001- Транспортът на XXI век", ISBN 954-12-0072-9, стр. 63-66.
- Колев О. (2011). Въздействието на държавната регулация върху развитието на финансовите институции с акцент върху лизинговата дейност. Седма международна научна конференция на младите научни работници „Икономиката на България - Пътят към еврото“, Финансово - счетоводен факултет, УНСС, ISBN 978-954-644-372-4, стр. 236 – 240.
- Петрова-Кирова, М. (2019). Лизинг - влияние на промените в МСФО 16 Лизинг върху представянето на предприятия от транспортния сектор, Научно списание „Механика, Транспорт, Комуникации“ ISSN 1312-3823, том 17, бр. 3, статия 1808, стр. III-102 - III-109.
- Станев, Х. (2016). Съвременни предизвикателства пред българското държавно въздухоплаване. Годишна университетска научна конференция на НВУ „Васил Левски“, гр. Велико Търново, ISSN 2367-7481, стр. 656-657.
- Станева, В. (2016). Счетоводните приблизителни оценки в контекста на новото счетоводно законодателство. Годишник на ИДЕС 2016 г., „Спектър“ АД, София, 247 – 274.
- Станева, В. (2017). Съдържателни аспекти по прилагането на промени в счетоводната политика и счетоводните приблизителни оценки в предприятията от нефинансовия сектор. ИК – УНСС, София, 245 – 257.
- Международни счетоводни стандарти (2008). Регламент (ЕО) № 1126/2008 г. на Комисията от 3 ноември 2008 г., публикувани в Официален вестник на Европейския съюз, бр. L 320/29.11.2008 г., посл. изм. бр. L 11/14.01.2021 г.
- Директива 2013/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 юни 2013 г. относно годишните финансови отчети, консолидираните финансови отчети и свързаните доклади на някои видове предприятия и за изменение на Директива 2006/43/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на директиви 78/660/ЕИО и 83/349/ЕИО на Съвета (ОВ, L 182/19 от 29 юни 2013 г.).
- Закон за гражданското въздухоплаване. (1972). обн. в ДВ. бр. 94/01.12.1972 г., посл. изм. и доп. ДВ. бр. 19/05.03.2021 г.
- Закон за счетоводството. (2015). обн. в ДВ. бр. 95/08.12.2015 г., посл. изм. и доп. в ДВ. бр. 96/06.12.2019 г.
- Закон за корпоративното подоходно облагане. (2006). обн. в ДВ бр. 105/22.12.2006 г., посл. изм. в ДВ бр. 21/12.03.2021 г.