

ACCOUNTING SPECIFICITY IN THE ACTIVITIES OF TRANSPORT COMPANIES

Valentina Staneva

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

Abstract: Transport companies use in their activity accounting information, with its inherent qualitative characteristics (understandability, relevance, completeness, accuracy, reliability), which fully, systematically and faithfully reflect the existing reality objectively. The information created by the accounting activity has qualities that are important and necessary for the management of any economic unit. The accounting specificity reflects selected accounting policies related to the application of separate accounting standards depending on the type of transport activity.

The accession of the Republic of Bulgaria to the European Union brought new challenges to transport companies. Their activity is extremely important for increasing the competitiveness of the national economy and maintaining quality service to the population, which has its impact on the increase in the standard of living in the country.

In the media space and in the specialized economic literature, there has been an increased interest in the problems of the transport industry, and in the last two years also in terms of the conditions under the "Mobility" package, also known as the "Macron" package.

The pandemic caused by "Covid 19" has had a negative impact on air transport as well as on all other types of transport - land and water. In addition to the sharp drop in the demand for the transport service due to the restrictions introduced at the national and international level, transport companies are forced to introduce new rules for its implementation in accordance with the introduced anti-epidemic measures. This reflects on the financial results of their activity.

Changes have occurred in the regulatory framework of the national accounting legislation, which are tied to the implementation of the provisions of the accounting legislation of the European Union. Such changes are usually accompanied by difficulties in their practical implementation, which is why it takes time for their perception and real implementation in practice.

The purpose of the present study is to present the accounting specifics in the activities of various transport enterprises, both in terms of revenues, costs, the application of separate accounting standards depending on the chosen accounting base for compiling the financial statements.

Keywords: accounting specifics, accounting legislation, accounting information, transport company, applicable accounting standards.

СЧЕТОВОДНА СПЕЦИФИКА В ДЕЙНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Валентина Станева

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

Резюме: Транспортните предприятия използват в своята дейност счетоводна информация, с присъщите ѝ качествени характеристики (разбираемост, уместност, пълнота, точност, надеждност), които пълно, системно и достоверно отразяват обективно съществуващата реалност. Създадената от счетоводната дейност информация има качества, които са важни и необходими за управлението на всяка икономическа единица. Счетоводната специфика отразява избрани счетоводни политики, свързани с приложението на отделни счетоводни стандарти в зависимост от вида на транспортната дейност.

Присъединяването на Република България към Европейския съюз изправи пред нови предизвикателства транспортните предприятия. Дейността им е от изключителна важност за повишаване на конкурентоспособността на националната икономика и поддържане на качествено обслужване на населението, което дава своето отражение и върху повишаването на жизнения стандарт в страната.

В медийното пространство и в специализираната икономическа литература се наблюдава засилен интерес към проблематиката на транспортния отрасъл, а в последните две години и от гледна точка на условията по пакета „Мобилност”, известен още като пакета „Макрон”.

Пандемията, предизвикана от „Ковид 19”, се отрази негативно, както на въздушния транспорт, така и на всички останали видове транспорт – наземен и воден. Освен рязкото спадане в търсенето на транспортната

услуга заради въведените рестрикции на национално и международно ниво, транспортните предприятия са принудени да въведат нови правила за нейното осъществяване съобразно въведените противоепидемични мерки. Това рефлектира върху финансовите резултати от тяхната дейност.

В регулаторната рамка на националното счетоводно законодателство са настъпили изменения, които са обвързани с прилагането на разпоредбите на счетоводното законодателство на Европейския съюз. Такива промени обикновено се съпътстват с трудности при практическата им реализация, поради което е необходимо време за тяхното възприемане и реално прилагане в практиката.

Целта на настоящето изследване е да представи счетоводните специфики в дейността на различни транспортни предприятия, както по отношение на приходите, разходите, приложението на отделни счетоводни стандарти в зависимост от избраната счетоводна база за съставяне на финансовите отчети.

Ключови думи: счетоводна специфика, счетоводно законодателство, счетоводна информация, транспортно предприятие, приложими счетоводни стандарти.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

В економическия живот на страната транспортът винаги е имал съществена роля. Съвременния живот свята на глобализацията значително допринася за увеличаване на движението на хора, товари и капитали на разстояния, често надхвърлящи националните граници. Немислимо е осъществяването на различни икономически процеси без различните видове транспорт.

Съставянето и използването на адекватна и надеждна счетоводна информация е съществена част от дейността на счетоводителите в транспортното предприятие. Различните социално-икономически условия в транспорта създават възможности за използване на счетоводни техники и специфики при отразяване на стопанските процеси. Тяхното познаване създава необходимите условия за осъществяване на успешна стопанска дейност, включително и възможностите за използване на дигитализацията, която „се превръща в задължителна част от бизнеса в България, все още има да се извърви дълъг път. Тя е възприемана главно като начин за оптимизиране на ресурсите, процесите и взаимодействието“ (Илиев П, 2020).

Цената на горивата и пътните такси формират основната част от себестойността на продукта „транспорт“, като може да се включват и разходите за финансови ресурси – заеми, лизинг и други.

2. ФИНАНСИ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДРИЯТИЯ

Финансите на транспортните предприятия изразяват системата от паричните отношения между фирмата и останалите стопански субекти, с които осъществява стопанските дейности – банките, държавата, контрагентите и клиентите. Те възникват в процеса на изпълнение и реализация на транспортните услуги и се проявяват под формата на разчетно-платежни отношения, кредит, лизинг и други.

Основни контрагенти на предприятие от транспортния отрасъл са:

- потребителите на транспортна продукция – заплащането на превозите и услугите, санкциите за нарушения на договори за превоз на пътници, карго и др.;
- доставчиците на транспортна, товаро-разтоварна, навигационна и др. техника, оборудване, материали, енергийно осигуряване;
- финансовата система на държавата, общината и други обществени организации – при внасяне в бюджета на данъци, такси и други публични плащания;
- банките и застрахователните дружества – при получаване и погасяване на краткосрочни и дългосрочни заеми и лизинги, изплащане на лихви, застраховки, извършване на безналични плащания;
- работниците, служителите, инженерно-технически, оперативен и друг персонал – при изплащане на работните заплати и използването на фондовете за социално битови и културни мероприятия;
- акционерите или собствениците – при изплащането на дивидентите (за акционерните дружества).

Финансите в транспортното предприятие изпълняват три основни функции:

- **производствена** – финансите изразяват използването на парите за формирането, използването и увеличаването на ресурсите на предприятието при осъществяване на техния кръгооборот в процеса на дейността им. Тази функция осигурява суровини и условия за извършване на транспортната дейност – гориво-смазочни материали (ГСМ), резервни части, финансови средства за плащане на данъци, такси, заплати и други;
- **разпределителна** – осигуряват разпределението в парична форма на дохода, получаван от функционирането на предприятието в съответствие с пропорциите, определени с решение на мениджмънта на предприятието;
- **контролна** – чрез паричната единица – лева (евро, долар и др.) се контролира движението на паричните средства в транспортното предприятие.

Финансите на транспортното предприятие са обусловени от характера на транспортната продукция и различните видове транспорт :

- превозите не се създават материални блага
- не се отчита незавършено производство и
- не се натрупва готова продукция, като нейното потребление е свързано и с процеса на реализацията ѝ;
- процесът на създаването на транспортна продукция се приема за завършен, когато превозвания продукт е доставен при получателя и стойността на превоза е заплатена предварително, веднага след пристигане на доставката или в друг договорно установен срок;
- степента на ускоряване на обращаемостта на оборотните средства, дефинира ефективността от работата на транспортната фирма
- това е тясно свързано с резултатността от работата на транспортните средства и оптималната организация на дейността.

3. СЧЕТОВОДНА СПЕЦИФИКА В ДЕЙНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДРИЯТИЯ

Ва транспортните предприятия източниците на приходи искарват от превозите на пътници, товари, съпровождащите ги операции, спедиция и други. Предприятието може да си осигури и допълнителни приходи от други източници- финансови операции, ако има свободни финансови средства. Възможно е да се реализират приходи от източници както:

- материални активи и резервни части,
- гориво-смазочни материали
- инфраструктурни такси, терминали на летища и пристанища,
- железопътни и автобусни гари и друго.

Цените за различните видове превоз (товарен, пътнически) се определят в зависимост от обема на работата, изразходваните средства, действащите тарифи, валутните курсове, конкурентността и др.

Разходите за дейността в отрасъл „Транспорт“ формират себестойността на услугата. Те могат да се изчисляват общо или за единица услуга, като например тон/километър. Системата за калкулиране на услугата определя начина за групиране на разходите, формирайки себестойността. Индивидуално се прилага от всяко транспортно предприятие, като за различните видове транспорт и за различните превозни средства се изготвя съответната калкулация.

Различните транспортни предприятия могат да ползват следната примерна схема на статии за калкулация:

- **преки разходи** – разходи, които се включват директно в себестойността: разходи за горива и смазочни материали, разходи за работна заплата и за осигуровки и други разходи;

- **косвени разходи** – разходи, които не могат да се включат директно в себестойността на продукцията, а се разпределят на избрана от предприятието база, например разходи за амортизация и други подобни разходи.

От счетоводна гледна точка, в предприятията, които прилагат като счетоводна база МСС/МСФО , разходите се класифицират допълнително с цел да се посочи обхватът на компонентите на финансовите резултати от дейността. Тази информация се предоставя по

– по метода „Същност на разходите“ и

-метода на „Разходи по функционално предназначение“ („Себестойност на продажбите“). При метода „Същност на разходите“ предприятието обособява разходите според същността им (например разходи за материали, разходи за външни услуги, разходи за амортизация, разходи за заплати, разходи за осигуровки, други разходи, разходи за данъци, такси и други подобни плащания и др.), като разходите не се преразпределят по функционално предназначение.

Пример за класификация съгласно метода „Същност на разходите“:

Приходи		100
Други доходи		50
Промени в запасите от готова продукция и незавършено производство	10	
Използвани суровини, материали и консумативи	10	
Разходи за персонала	20	
Разходи за амортизация	30	
Други разходи	10	
Общо разходи		(80)
Печалба преди данъчно облагане		70

При втория метод на „Разходи по функционално предназначение“ („Себестойност на продажбите“), разходите се групират според тяхната функция: разходи за основната дейност, разходи за продажби на продукцията и административни разходи. Като минимум предприятието оповестява себестойността на

продажбите си по този метод, отделно от другите разходите. Така се осигурява значима и полезна информация за ползвателите, тъй като се оповестява допълнителна информация за същността на разходите, включително амортизационните разходи и разходите за персонала, но преразпределянето на разходите по функции предполага възможност за прилагане на значителна субективна преценка. Пример за класификация на разходите по този метод е даден по-долу:

Приходи	100
Себестойност на продажбите	(40)
Брутна печалба	60
Други доходи	40
Разходи по продажбите	(50)
Административни разходи	(20)
Други разходи	(10)
Печалба преди данъчно облагане	20

Изборът между двата метода зависи от външни и вътрешни фактори. Той зависи и от спецификата на дейността. Индикация за онези разходи, за които се очаква да варират пряко или косвено спрямо равнището на продажбите или извършените услуги от предприятието и двата начина осигуряват. Всеки от двата начина има своите предимства. Затова, ръководният екип избира начина, при който ще се осигури обективно, ясно и надеждно представяне на разходите. Информацията за разходите е полезна при прогнозиране на бъдещите парични потоци, за класификация по функционално предназначение на разходите и се придружава от допълнително оповестяване.

4. СЧЕТОВОДНИ ПОДХОДИ ЗА ПРАКТИЧЕСКО ПРИЛОЖЕНИЕ

В някои конкретни случаи калкулацията може да бъде съобразена със спецификата на дейността и необходимостта за открояване на разходите във връзка с прилагането на разходоориентиран подход за финансиране на дейността. Пример за такъв подход в дейностите по летищно и наземно обслужване във въздушния транспорт, конкретно на летище София е обосноваването на събираните такси, които са основен източник на приходи. Летищния оператор „Летище София” ЕАД (преди концесионирането на летище София) е събирал летищните такси, като направените текущи експлоатационни разходи за изпълнение на дейностите по тези такси са се признавали като разходи за изпълнение на функциите му като летищна администрация и съответно са били определяни като приходи от финансиране.

На базата на условията по Директива 96/67 се изисква да се води разделна отчетност на дейностите по наземното обслужване и останалите дейности на летищния оператор. Законът за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) също изисква летищният оператор и въздушният превозвач, които извършват и наземно обслужване, както и операторът по наземно обслужване, да водят аналитично счетоводно отчитане за приходите и разходите, свързани с дейностите по наземно обслужване, и за приходите и разходите, свързани с други дейности.

Таблица 1: Примерен модел за отчитане на разходите

№ по ред	Разходи	Такси					
		Кацане	Пътници, започващи пътуването от летището	Транзитни и трансферни пътници	Паркинг	Ръкав	Сигурност
1	По икономически елементи	Материали					
2		Външни услуги					
3		Амортизации					
4		Възнаграждения					
5		Други разходи					
6	Разходи за инвестиции	Капиталови разходи					
7		Плащания по финансираня					
8		Други инвестиционни разходи					
Общо разходи							

Особеност е, че поради естеството на транспортните услуги, част от косвените разходи директно се отнасят в текущия финансов резултат и не участват в определянето на себестойността за единица услуга. Например

разходите за поддръжка на административни сгради, не участващи в оперативната дейност на транспортното предприятие. Друг пример е практиката на предприятията от въздушния транспорт да разделят своите приходи и разходи на оперативни и неоперативни. Критерий за това разделение е основната дейност на предприятието. Природата на неоперативните приходи и разходи на всяко предприятие от въздушния транспорт е уникална дотолкова, доколкото много от неоперативните елементи се влияят от обстоятелства, които са твърде специфични за конкретното предприятие. В резултат не може да се съпоставят нетна печалба или общи разходи на транспортните предприятия, което обезсмисля практическото използване на сравнителния анализ.

Често в предприятията от въздушния транспорт се ползва калкулация по вид оперативни разходи – преки и непреки:

- **преки оперативни разходи** – включват разходите за летателна експлоатация, техническо обслужване, ремонт и амортизация, както следва:

- летателната експлоатация включва – заплати и разходи за летателните екипажи, гориво-смазочни материали, летищни такси и такси за прелитания, застраховки на самолетите, наемане/лизинг на оборудване/екипажи за изпълнение на определени полети;

- техническото обслужване и ремонти включва – разходи за инженерен състав, резервни части, администриране на техническото обслужване;

- амортизацията включва разходите за – самолетен парк, летателно оборудване, наземно оборудване и собственост, използвана за оперативна дейност.

- **непреки оперативни разходи** – включват разходите за терминални и наземни разходи, за сгради и оборудване, за обслужване на пътниците, за външни услуги, разходи по продажбите на билети и инициативи за насърчаване на продажбите им, общи и административни разходи и други оперативни разходи.

От счетоводна гледна точка за предприятията от отрасъл „Транспорт“ от особена важност е да се уточнят счетоводните политики по отношение на специфични обекти за отчитане. Така например за автомобилните превозвачи е важно да уточнят защо са избрали една или друга политика по отношение на автомобилните гуми. За предприятия, извършващи таксиметрови услуги с леки автомобили, е от значение да ги изписват като текущ разход още в момента на монтажа им, тъй като те са със сравнително ниски стойности и се изхавят бързо, понякога за срок по-малък от един отчетен период. За предприятията, използващи товарни автомобили и тежка пътна механизация, гумите се обособяват като самостоятелен актив, амортизират се на база пробег отделно от транспортното средство, тъй като първоначалната им цена е висока (над стойностния праг на същественост по ЗКПО) и имат по-голяма трайност, много често превишаваща повече от един отчетен период.

За предприятията от въздушния транспорт специфична особеност е, че гумите се амортизират като отделен актив по брой кацания или по техническо състояние – което първо настъпи. В зависимост от реалното използване на авиационната техника и квалификацията на експлоатиращия ги състав, същите е възможно да се изписват като разход, независимо че превишават стойностния праг на същественост по ЗКПО. Причината е, че тяхното амортизиране до пълно износване се осъществява в рамките на 2-3 месеца, докато съхранението им след закупуване е възможно да превишава повече от един отчетен период. За други основни части на самолета, например като двигател на самолет, задължително се отчитат като отделен актив, амортизират се на база наработени часове, начисляват се провизии за осигуряване на плановите ремонти на двигателя, задължително извършвани на определен брой наработени часове.

За предприятията, от аеронавигационни услуги, амортизационната политика е насочена и към непрекъснатото повишаващите се изисквания по авиационна безопасност, приложени в използвания софтуер, като нематериален актив. Бързото морално остаряване на софтуера се осигурява неговото обновяване, което счетоводно се отразява в начина на амортизиране – чрез полезния срок на годност - максимален срок от две години.

По отношение на приходите от транспортна дейност в предприятията, които съставят финансови отчети на счетоводна база МСС/МСФО, се прилага Международен стандарт за финансово отчитане (МСФО) 15 Приходи от договори с клиенти. Новият МСФО 15 заменя МСС 18 Приходи. Чрез него се регламентират правилата за отчитане на приходите от договорите с клиенти. Целта е да се отстранят несъответствията и трудностите при сравнения на счетоводната информация във финансовите отчети по признаване на приходите в предприятията.

Предприятието може да признава приходи от договори с клиенти, когато удовлетвори задължението за изпълнение на сделката, като прехвърли обещаната стока или услуга на клиента. Принципно актив се счита за прехвърлен, когато клиентът получи контрол върху него. В зависимост от продължителността на изпълнение на задълженията по сделката, предприятието попада в две хипотези – когато има задължения за

изпълнение, което удовлетворява с течение на времето или съответно се изпълнява към определен момент във времето. За измерването на изпълнението, в зависимост от етапа на изпълнение, с течение на времето се използват методи за измерване на напредъка, които включват методи, отчитащи продукцията или методи, отчитащи вложените ресурси.

Признаването на приходите от договори с клиенти съгласно изискванията на МСФО 15 Приходи от договори с клиенти, в сравнение с досегашните постановки на МСС 18 Приходи, се свързва с приложението на концепцията за контрол, срещу използвания до промяната критерий за оценяване на риска и ползата, който определя условията за признаване на приходите. Чрез МСФО 15 Приходи от договори с клиенти се въвежда нов пет степенен модел за признаване на приходи, който се предлага да се отнася за всяка сделка. Характерно за пет степенния модел е възможността да се промени момента на признаване на приходи от договори с клиенти. Това означава, че ако по стария ред са се признавали приходи за определен период от време през цялата продължителност на договора (например в съответствие метода „Етап на завършеност“), то по новия ред прихода може да се признае наведнъж както в началото, така и в края на договора.

В сравнение с МСФО 15 Приходи от договори с клиенти в националния СС 18 Приходи като приход се определя брутният поток от икономически изгоди през отчетния период, създаден в хода на обичайната дейност на предприятието, когато този поток води до увеличаване на собствения капитал отделно от увеличението, свързани с вноските на собствениците. Приходът се признава, когато е вероятно транспортното предприятие да има икономическа изгода, свързана със сделката; сумата на прихода да може да бъде надеждно изчислена; направените разходи или тези, които ще бъдат направени във връзка със сделката, да могат да бъдат надеждно измерени; приходите за всяка сделка да се признават едновременно с извършените за същата сделка разходи (съпоставимост между приходите и разходите). Приходът не се признава, когато разходите не могат да бъдат надеждно изчислени.

Когато търговската сделка е свързана с извършване на транспортни услуги, приходът се признава в зависимост от етапа на завършеност на сделката към датата на съставянето на счетоводния баланс, при условие че резултатът от сделката може да се оцени надеждно. За целта е необходимо да са изпълнени едновременно следните условия:

- сумата на прихода може да бъде надеждно изчислена;
- предприятието да има икономическа изгода, свързана със сделката;
- етапът на завършеност на сделката за извършване на услуги към датата на съставянето на счетоводния баланс да може да бъде надеждно определена;
- разходите, направени по сделката, както и разходите за завършване на сделката да могат надеждно да бъдат измерени.

Ако резултатът от сделката за извършване на услуги не може надеждно да бъде оценен, но е възможно направените по сделката разходи да се възстановят, приходът се признава в размера на направените разходи, които могат да се възстановят. Следва да се отбележи, че когато резултатът от сделката за извършване на услуги не може да бъде надеждно оценен и е вероятно направените разходи да не бъдат възстановени, приход не се признава, а направените разходи се признават за текущи разходи. Когато вече не съществуват неясноти относно резултата от сделката за извършване на услуги, приходът се признава.

Текущите и авансовите плащания от клиентите не са приход, ако не са налице критериите за признаване на прихода от извършените услуги.

По своята икономическа същност приходите, които се получават от експлоатацията на транспортните средства представляват реализация на превозите. Отчитането на приходите (реализацията) в транспортните предприятия се осъществява чрез сметка Приходи от продажби на услуги. В случая транспортните услуги се явяват основна дейност. Аналитичното отчитане към тази сметка може да се организира в съответствие с аналитичното отчитане към сметка Разходи за основна дейност. Транспортната дейност е основна дейност за транспортното предприятие. Например в автотранспорта може да се създадат аналитични сметки по марки или модел автомобили, както и по отделни автомобили.

В транспортните предприятия като практика се е утвърдило разпределението на административните разходи по марки автомобили или по отделни автомобили да се извършва на база на разходите за работни заплати на шофьорите и техниците от авторемонтната работилница. По дебата на сметка Приходи от продажби на транспортни услуги се установяват фактическите разходи за транспортната дейност. На тази база се определя себестойността на извършените превози от автомобилния транспорт. За калкулационна единица се използва тонкилометър (за товарните превози), пътничкилометър (за пътническите превози) и платен километър за таксиметровите превози.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение може да се обобщи, че използването на счетоводните специфики в дейността на транспортните предприятия, създават условията за конкурентноспособно предимство, чието адекватно използване може да доведе до допълнителни икономически изгоди, в зависимост от прилаганата счетоводна политика. Поддържам становището на Илиев П., че „Отговорност на ръководството, под надзора на лицата, натоварени с общо управление, е да създаде контролна среда и да поддържа политика и процедури, подпомагащи постигането на целта за гарантиране в степен, до която това е възможно, на системното и ефикасно осъществяване на дейността на предприятието.“ (Илиев, П. 2017). Всичко е съобразно действащото законодателство, с цел създаване на вярна и точна финансова информация.

ЛИТЕРАТУРА

- Вейсел, А. (2021). Анализ на финансовите отчети на нефинансови предприятия. ВУЗФ „Св. Григорий Богослов“, София, ISBN 978-954-8590-94-5.
- Илиев, П. (2017). Вътрешен контрол и одит за предотвратяване и разкриване на нередности и измами. Икономиката на България и Европейския съюз: наука и бизнес. Колективна монография, УНСС, София, ISBN 978-954-644-974-0, стр. 403.
- Илиев, П. (2020). Контролът и одитът в ерата на дигитализация. Дигиталната икономика и предизвикателствата пред политическата икономика. Четвърта национална конференция по политическа икономика. ИК– УНСС, София, ISBN 978-619-232-365-3, стр. 100.
- 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.
- Станева, В. (2021). Формиране на финансовия резултат при използване на специфични счетоводни решения в транспортното предприятие“, Монография, Печатна база ВТУ „Годор Каблешков“, София, стр. 196, ISBN 978–954–12–0285-2, 2021 г.
- Станева, В., & Петрова-Кирова, М. (2021). Счетоводни стандарти. Приложение за транспортни предприятия. Учебник. Издателство „Авангард Прима“, София, 374 с. ISBN 978-619-239-554-7.
- Станева, В., & Петков, Т. (2011). Модел за осигуряване прозрачност на разходите по наземното обслужване и летищните такси. XX научна конференция с международно участие “Транспорт – 2011”, София, бр. 3, 2011, с. III-7 – III-15. ISSN 1312-3823.
- 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 305/31.08.2021 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. 16 от 23.02.2021 г.
- Закон за корпоративното подоходно облагане. (2006). обн. в ДВ бр. 105/22.12.2006 г., посл. доп. в ДВ бр. 51/01.07.2022 г.
- Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 година относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността, публикувана в ОВ, L 272/36 от 25 октомври 1996 г., посл. изм. бр. L 284/31.10.2003 г.