

**ДО**

**Г-ЖА ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА**

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА 44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

**ПРЕДСЕДАТЕЛИТЕ НА ПАРЛАМЕНТАРНИ ГРУПИ**

В 44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

**Г-Н ХАЛИЛ ЛЕТИФОВ**

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ,  
ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯ  
ПРИ 44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

**Г-Н ПЕТЪР КЪНЕВ**

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА ПО  
ИКОНОМИЧЕСКА ПОЛИТИКА И ТУРИЗЪМ  
ПРИ 44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

**Г-Н ХАСАН АДЕМОВ**

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА ПО ТРУДА,  
СОЦИАЛНАТА И ДЕМОГРАФСКАТА ПОЛИТИКА  
ПРИ 44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

**СРЕДСТВАТА ЗА МАСОВА ИНФОРМАЦИЯ**

## **СТАНОВИЩЕ**

**Относно:** Проект на Закон за Българската автомобилна камара (сигнатура 854-01-43), внесен от н. п. Станислав Иванов и група н. п.

### **УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА НАРОДНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ,**

Асоциацията на индустриалния капитал в България, Българската стопанска камара и Българската търговско-промишлена палата, чиито членове създават над 70% от БВП и легалната заетост в страната, **настояват за незабавно оттегляне на Законопроекта за Българската автомобилна камара (№ 854-01-43)**. Законопроектът се отхвърля и от всички представителни браншови организации в сектора на автобусните и товарните превози, чиито аргументи напълно споделяме и подкрепяме, а именно:

1. **Законопроектът регламентира създаването на неправителствена организация (Българска автомобилна камара - БАК) с изключителни държавни функции**, вкл. издаване, спиране и отнемане на лицензи за упражняване на дейност, изпълнявани понастоящем от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

В нарушение на Конституцията и като се възпроизвеждат принципите и практиката на т. нар. корпоративна държава, функционирала в Италия през 30-те и 40-те г. на XX в., **се създава пореден хибриден правен субект между изпълнителната власт и гражданското общество**. Законопроектът смесва функции и понятия, приложими за съсловни организации, бизнес сдружения и браншови работодателски организации в които членуват търговци, предприятия - работодатели, упражняващи дейност в определен сектор, сдружени на доброволна основа за защита на своите стопански интереси. Тези особености на статута на организацията

я деформират и обезсмислят осъществяването на функции в защита на интересите на работодателите от автотранспортния сектор, вкл. участието им като страна в социалния диалог.

2. **„Транспонира“ се вече възприето европейско законодателство.** В мотивите към законопроекта се посочва, че целта му е създаване на национален компетентен орган, по смисъла на Регламент (ЕО) №1071/2009 г. на ЕП и на Съвета и установяване на правила за упражняване на професията автомобилен превозвач. Съгласно действащото законодателство<sup>[1]</sup> за компетентен орган е определен Министърът на транспорта, с което е изпълнено условието на Регламента. Освен това, Регламентът не предвижда създаване на такъв орган със статут на юридическо лице с нестопанска цел, какъвто е регламентираният статут на БАК. По смисъла на чл. 10 от Регламента, **функциите на компетентен орган се осъществяват от държавни органи.** Такава е и практиката в държавите-членки на ЕС, видно от приложената към настоящото становище [справка](#).
3. **Чрез предвиденото задължително членство в БАК на предприятията от сектора се нарушава принципът на свобода на сдружаване,** регламентиран в чл. 44 и 49 от Конституцията на РБ и Конвенция 87/1948 г. на МОТ<sup>[2]</sup>, ратифицирана от РБ. Освен това, се руши структурата на браншовото пространство и индустриалните отношения, които са изградени през последните повече от 25 години.
4. **Създават се условия за нарушаване на конкуренцията в автотранспортния сектор.** Законопроектът регламентира режим на „квази саморегулация“ на автотранспортната дейност и професията, подобно на този, упражняван от Камарата на строителите в България. За периода на своето съществуване този модел не успя да развие основни предимства на саморегулирането – ниски административни разходи, оползотворяване на специфичния експертен опит в професията, висока степен на доверие от страна на членовете и др. Практиката до момента показва, че към съществуващите порочни практики на държавните структури, в т.ч. ширеща се корупция, се добавиха и други основни слабости:
  - Правилата за допускане на нови участници на пазара не гарантират ясни условия за независимост и безпристрастност. Налице са условия за необосновани откази от лицензиране или значително забавяне на лицензирането, чрез което се ограничава конкуренцията, насърчава се картелирането в съответния сектор и изтласкване от пазара на малките и средни предприятия.
  - В противоречие с правилата на конкуренцията, професионалните общности гласуват прагови цени на услугите, вместо да работят по цени, регулирани на пазарен принцип.

Към режим на саморегулация следва да се пристъпва след сериозна оценка и анализ на досегашния опит. Законопроектът не съдържа законови гаранции, недопускащи посочените слабости, които водят до деформиране на пазарните механизми и накърняване на конкуренцията.

5. **Увеличава се административната и финансова тежест върху предприятията в сектора.** Към изискванията за упражняване на дейността (лицензионен режим) се добавя и задължението за членство в професионалната организация, задължение за внасяне на неустановен като размер членски внос и вписване в професионален регистър.

Видно от действащите към 2010 г. ценоразписи на услугите на някои браншови сдружения, осъществяващи регулиращи държавни функции по силата на закон, минималният размер за вписване е 1200 лв., а максималният - 80 000 лева. Встъпителният членски внос в някои от тях е по 10 000 лева. По този начин, вместо да се улеснява навлизането на пазара на нови субекти и МСП, се ограничава достъпът до професията.

Поставянето на допълнителна регулаторна и финансова тежест е в противоречие със заявените намерения на правителството за намаляване на регулативните режими и пречките за осъществяване на стопанска дейност.

6. **Блокира се напълно контролът от страна на държавата върху законосъобразното функциониране на организации, които осъществяват държавни функции,** аргументирано под формата на привидна автономност, функциониране в рамките на закона, уставите и доброволно взети решения от общите събрания. Поради характера на задължителното членство и заплахата от

отнемане на лиценз, нарастват възможностите за натиск върху членовете и упражняване на рекет в процеса на вземане на решения.

7. **На Управителния съвет на БАК е дадена възможност да „доразвива/дописва“ заложеното в Закона чрез собствени актове** (вкл. за обхвата на вписваните в националния регистър обстоятелства и др.). Това е в нарушение на чл. 4, ал. 2 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, съгласно който всички изисквания за започване на стопанска дейност, за която се изисква лиценз, следва да бъдат уредени на законово ниво. Практиката показва, че с уставите, професионалните кодекси и с други вътрешни документи, организации, упражняващи регулиращи държавни функции, въвеждат изисквания, нерегламентирани в закона, с които се ограничават конкуренцията и възможностите за упражняване на професията.
8. **Узаконява се явен конфликт на интереси.** Комисията към БАК, която разглежда заявления и предлага на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията издаването или отказа от издаване на лиценз, се състои от лица, осъществяващи дейност в бранша. По този начин законопроектът предоставя право да се упражняват публични функции от лица, които имат безспорен частен интерес при осъществяването им, без да са предвидени защитни механизми и в грубо нарушение на Закона за предотвратяване и установяване на конфликт на интереси.
9. **Структурата и компетентността на органите на камарата не се подчиняват на свободната воля на членовете, а на волята на законодателя.** Общото събрание може да бъде свикано от Управителния и Контролния съвет, но не и от съда (по реда на ЗЮЛНЦ), по искане на 1/3 от членовете и предложен от тях дневен ред. По този начин върховният орган на организацията (Общото събрание) се оказва в подчинена позиция спрямо Управителния съвет. С това се узаконяват несменяемостта на управителните органи и установяването на правила в интерес на няколко от големите компании в сектора по примера на сектор „Строителство“, в който функционира паракартелни структури, обсебили обществените поръчки, и налагащи условия за растяща корупция и изтласкване на МСП от дейността.

**Като цяло,** предложеният законопроект:

1. Влиза в драстични противоречия с Конституцията, Закона за защита на конкуренцията, Закона за предотвратяване и установяване на конфликт на интереси, Закона за юридическите лица с нестопанска цел и други принципи и норми на националното и международното законодателство;
2. Създава предпоставки за нелоялна конкуренция, картелиране на пазара от крупните превозвачи и изтласкване на малките и средните предприятия;
3. Възпроизвежда основните слабости на съществуващи модели на „квази саморегулиране“, срещу които не действат ефективни механизми за противодействие – нито от страна на държавата, нито от страна на членската маса.

Не на последно място, **зад текстовете на законопроекта прозират очевидни партикуларни корпоративни лобистки интереси,** различни от тези на преобладаващата част от ангажираните в автотранспортния сектор, както и на общия публичен интерес.

В тази връзка, още веднъж **изразяваме категоричното си настояване за отхвърляне на законопроекта и отправяме покана за провеждане на срещи с парламентарните групи и ресорната парламентарна комисия,** по време на които да представим подробно своите възражения.

Бихме подкрепили бъдеща законодателна инициатива за приемане на общ Закон за браншовите организации, който да даде ясна регламентация на условията за тяхното учредяване и функциониране, в съответствие с конституционните принципи за доброволност на сдружаването, като създаде ясни правила за аутсорсинг на административни дейности.

*Приложение: Лицензиране и регистри на превозвачите в страните от ЕС (справка)*

**С УВАЖЕНИЕ,**

**Асоциация на индустриалния капитал в България**

**Българска стопанска камара**

**Българска търговско-промишлена палата**