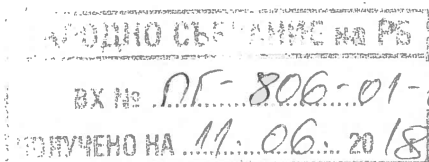


17-00-32/11.06.18



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

СРЕДСТВОТА 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, функционираща 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



АСОЦИАЦИЯ
НА ИНДУСТРИАЛНИЯ
КАПИТАЛ В БЪЛГАРИЯ

www.bica-bg.org



БЪЛГАРСКА
СТОПАНСКА
КАМАРА
съюз на българския бизнес

www.bia-bg.com



БЪЛГАРСКА ТЪРГОВСКО-
ПРОМИШЛЕНА ПАЛАТА

www.bcci.bg

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 законодателство¹ за компетентен орган е определен Министерът 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 МОТ², 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

¹ Чл. 7 от Закона за автомобилните превози и Наредба №33/03.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Р България

² „...трудовете се и работодателите, без каквато и да е разлика и без предварително разрешение, имат правото да образуват организации по свой избор, както и да се присъединяват към тези организации при единственото условие да се съобразяват с техните устави. Организациите на трудовете се и на работодателите имат правото да изработват своите устави и правилници, да избират свободно своите представители, да организират управлението и дейностите си и да съставят свои програми за действие. Публичните власти трябва да се въздържат от каквато и да е намеса, която може да ограничи това право или да попречи на неговото законно упражняване.“

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 законопроекът 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 функционират паракартелни структури, обсебили обществените поръчки, и налагащи условия за растяща корупция и изтласкване на МСП от дейността.

Като цяло, предложенният 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,

Димитър Бранков
Зам.-председател на БСК
По поръчение на АИКБ, БСК БЪЛГ



Лицензиране и регистри на превозвачите в ЕС

Във всички страни членки на Европейския съюз националните регистри на транспортните предприятия се водят от държавни органи - министерствата, компетентни за транспорта или от държавни изпълнителни органи, подобни на ИА „Автомобилна администрация.

В 26 от страните членки на Европейския съюз администрирането на издаването/преиздаването/отнемането на лицензите се извършва от министерствата, компетентни за транспорта, от държавни изпълнителни органи, подобни на ИА „Автомобилна администрация или от местните власти. От тях тези дейности се извършват:

- от самите министерства на транспорта в 10 страни: Белгия, Гърция, Люксембург, Испания, Кипър, Хърватия, Ирландия, Малта, Словакия (от регионални офиси на министерството) и Италия (в Италия лицензите се издават от министерството в Рим, а заверените копия - от структурите му по места);
- от държавни изпълнителни агенции (или подобни организации) по транспорта в 8 страни: Полша, Румъния, Швеция, Литва, Латвия, Унгария, Великобритания, България;
- от държавни агенции със задачи от няколко министерства в 4 страни: Дания, Финландия, Франция, Португалия;
- от компетентните органи на местните власти в 3 страни: Австрия, Германия и Чехия;
- в **Холандия** от NIWO (от името, под надзора и юрисдикцията на министерството, компетентно за транспорта) - специфична организация, издържаща се от такси, държавни субсидии и др. приходи, които може да използва само за целите, за които е създадена. Изпълнява също научни, статистически и др. задачи, възложени ѝ от министерството. **Няма членове.** Ръководи се от УС от 10 човека: председател и 1 член, назначени от министерството, и по 2 члена от четирите браншови организации.

В **Естония** Асоциацията на естонските международни автомобилни превозвачи (ERAА) (по договор с Министерство на икономическите въпроси и комуникациите) администрира процеса по лицензирането. Решение за издаване на лицензите взема ERAА на база критериите по регламента, които тя проверява и контролира. Отнемането на лицензите се координира с министерството. Членството в асоциацията е доброволно.

В **Словения** съгласно закона за автомобилните превози Търговската и индустриална камара и Камарата на занаятчиите и малкия бизнес администрират лицензирането (процесът на лицензиране се извършва независимо от двете камари на първа инстанция; при обжалване втората инстанция е Министерството на инфраструктурата (компетентно и за транспорта). Двете камари са задължени да извършват постоянен контрол върху критериите за издаването на лиценза на всеки притежател. Членството в камарите е доброволно.

№	Държава	Институция издаваща/отнемаща лицензите	Орган, който води националния регистър на превозвачите
1.	<i>Белгия</i>	Министерство на транспорта	Министерство на транспорта
2.	<i>Гърция</i>	Министерство на транспорта	Министерство на транспорта

3.	<i>Люксембург</i>	Отдел по транспорт на Министерство на устойчивото развитие и инфраструктурата	Отдел по транспорт на Министерството на устойчивото развитие и инфраструктурата
4.	<i>Испания</i>	Министерство на развитието (което е компетентно за транспорта)	Министерство на развитието (което е компетентно за транспорта)
5.	<i>Кипър</i>	Отдел по автомобилен транспорт на Министерство на транспорта, комуникациите и труда	Отдел по автомобилен транспорт на Министерство на транспорта, комуникациите и труда
6.	<i>Хърватия</i>	Министерство на морските въпроси, транспорта и инфраструктурата	Министерство на морските въпроси, транспорта и инфраструктурата
7.	<i>Полша</i>	Службата за международен транспорт на Главната автомобилна инспекция	Министерство на инфраструктурата, транспорта, строителството и морската икономика
8.	<i>Португалия</i>	Институт за Мобилност и транспорт (ИМТ) - държавна администрация с централен орган и децентрализирани служби. Изпълнява задачи на министерствата на вътрешните работи, планирането и инфраструктурата, околната среда и морето, под надзора и ръководството на министъра на планирането и инфраструктурата.	
9.	<i>Ирландия</i>	Правителствения департамент по транспорт, туризъм и спорт	Правителствения департамент по транспорт, туризъм и спорт
10.	<i>Италия</i>	Министерство на инфраструктурата и транспорта (заверените копия се издават от регионалните му структури)	Министерство на инфраструктурата и транспорта
11.	<i>Румъния</i>	Румънска пътна служба (специализиран орган на министерството на транспорта)	Румънска пътна служба (специализиран орган на министерството на транспорта)
12.	<i>Швеция</i>	Агенция „Шведски транспорт“ (държавна агенция към Министерство на предприемачеството и иновациите)	Агенция „Шведски транспорт“ (държавна агенция към Министерство на предприемачеството и иновациите)
13.	<i>Дания</i>	Агенция за датски транспорт и строителство (към Министерството на транспорта и строителството)	Агенция за датски транспорт и строителство (към Министерството на транспорта и строителството)
14.	<i>Латвия</i>	Автомобилна администрация (държавна служба към	Автомобилна администрация (държавна служба към

		Министерство на транспорта)	Министерство на транспорта)
15.	<i>Литва</i>	Държавна автомобилна инспекция към Министерство на транспорта и комуникациите	Държавна автомобилна инспекция към Министерство на транспорта и комуникациите
16.	<i>Малта</i>	Транспортен център на Малта (държавна служба по транспорта)	Транспортен център на Малта (държавна служба по транспорта)
17.	<i>Унгария</i>	Национален орган по транспорта (изпълнителна агенция за всички видове транспорт, под ръководството на министъра, компетентен за транспорта)	Национален орган по транспорта (изпълнителна агенция за всички видове транспорт, под ръководството на министъра, компетентен за транспорта)
18.	<i>Великобритания</i>	Служба на пътните комисари (правителствен орган, назначен от държавния секретар по транспорта)	Служба на пътните комисари (правителствен орган, назначен от държавния секретар по транспорта)
19.	<i>Финландия</i>	Центровете за икономическо развитие, транспорт и околна среда (регионални структури на административно подчинение на министерствата на заетостта и икономиката, но изпълняващи задачи и на други министерства)	Финландска агенция по безопасност на движението
20.	<i>Франция</i>	DREAL – Регионално управление на териториалното планиране (областни дирекции на Министерство на околната среда, енергетиката и морските въпроси и Министерство на жилищното строителство и благоустройството; същите служби извършват и проверки на пътя	Дирекция за обслужване на транспорта към Министерство на околната среда, енергетиката и морските въпроси
21.	<i>Чехия</i>	Регионалните власти (местните правителства)	Министерство на транспорта
22.	<i>Австрия</i>	Регионалните власти (местните правителства); федералното министерство на транспорта е надзорният орган	Федералното министерство на транспорта, иновациите и технологиите
23.	<i>Германия</i>	Регионалните власти на провинциите, компетентни за транспорта	Федералната служба за товарен транспорт (компетентна и за контрол на пътя, включително за пътнически превози)
24.	<i>Словакия</i>	Регионалните офиси (KUD) за автомобилни превози и пътища (към министерството)	Министерство на транспорта, строителството и регионалното развитие

25.	<i>Холандия</i>	NIWO от името, под надзора и юрисдикцията на министерството, компетентно за транспорта	Отдел по автомобилен транспорт (изпълнителен орган към Министерство на инфраструктурата и околната среда, компетентно и за транспорта)
26.	<i>Естония</i>	Асоциацията на естонските международни автомобилни превозвачи ERAA (по договор с Министерство на икономическите въпроси и комуникациите). Решение за издаване на лицензите взема ERAA на база критериите по регламента, които тя проверява и контролира. Отнемането на лицензите се координира с министерството. Членството в асоциацията е доброволно.	Министерството на икономическите въпроси и комуникациите
27.	<i>Словения</i>	Търговска и индустриална камара и Камара на занаятчиите и малкия бизнес (процесът на лицензиране се извършва независимо от двете камари на първа инстанция; при обжалване втората инстанция е Министерството на инфраструктурата (компетентно и за транспорта). Двете камари са задължени да извършват постоянен контрол върху критериите за издаването на лиценза на всеки притежател. Членството в камарите е доброволно.	Министерство на инфраструктурата и пространственото планиране

Информацията е получена като отговори на запитване по имейл от 19 асоциации, а за останалите страни – от интернет сайтовете на Европейската комисия и националните министерства и асоциации.