



АСОЦИАЦИЯ
НА ИНДУСТРИАЛНИЯ
КАПИТАЛ В БЪЛГАРИЯ



БЪЛГАРСКА
СТОПАНСКА
КАМАРА

Съюз на българския бизнес



БЪЛГАРСКА ТЪРГОВСКО-
ПРОМИШЛЕНА ПАЛАТА



ДО
Г-Н ЦВЕТАН ЦВЕТАНОВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
ПГ „ГЕРБ“ ПРИ
44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Г-ЖА КОРНЕЛИЯ НИНОВА,
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
ПГ „БСП ЗА БЪЛГАРИЯ“ ПРИ
44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Г-Н ВОЛЕН СИДЕРОВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
ПГ „ОБЕДИНЕНИ ПАТРИОТИ“ ПРИ
44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Г-ЖА ГЕРГАНА СТЕФАНОВА,
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
ПГ „ВОЛЯ“ ПРИ
44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Г-Н БОЙКО БОРИСОВ,
МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ,
МИНИСТЪР НА
ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

Вх. № 08.10-136/
06.12.2017г.

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА
София, 1000, ул. „Дякон Игнатий“ № 9
Тел. 02/9409-603, 568, 662, 650

Reg. № 23-01-56/06.12.17 г.

Относно: Подготовка на Проект на Закон за Българската автомобилна камара

**УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА НАРОДНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ,
УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ,
УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,**

Имаме сигнали от наши членове, упражняващи дейност в областта на автомобилните превози, че през м. ноември в Народното събрание е направено обществено обсъждане на проект на Закон за Българската автомобилна камара. В мотивите се посочва, че целта на закона е създаване на национален компетентен орган, по смисъла на Регламент (ЕО) № 1071/2009 г. на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. и установяване на правила за упражняване на професията автомобилен превозвач.

Със законопроекта се създава Българска автомобилна камара (БАК), на която се предоставя *изключителното* право да предлага на министъра на транспорта издаване, спиране и отнемане на лицензи за упражняване на професията автомобилен превозвач, както и др. функции, свързани с горните. Членството в БАК на предприятията, които извършват обществен превоз на пътници и товари, е задължително, както и вписването им в Централен регистър на автомобилния превозвач, воден от БАК.

Тези основни положения определят режим на „саморегулация“ на професията, подобно на този упражняван от Строителната камара по Закона за Камарата на строителите, от Камарата на архитектите по Закона за Камарите на архитектите и инженерите в инвестиционното проектиране.

Посочените закони, за периода на своето съществуване не успяха да развият основните предимства на саморегулирането - ниски административни разходи, оползотворяване на специфичния експертен опит в професията, високата степен на доверие от страна на членовете.

Към съществуващите порочни практики на държавните структури, напр. корупция, се добавиха следните основни слабости, срещу които няма механизми за противодействие нито от страна на държавата, нито от страна на членската маса:

1. Правилата за допускане на нови участници на пазара не гарантират ясни условия за независимост и безпристрастност. Камарите са сдружения на конкуренти и е налице потенциален конфликт на интереси от страна на членовете на комисии, преценяващи дали са налице условията за предоставяне лиценз на кандидатите. Този потенциален конфликт е предпоставка за необосновани откази от лицензиране или значително забавяне на лицензирането, което от своя страна е фактор за ограничаване на конкуренцията. Законът за предотвратяване и установяване на конфликт на интереси също не съдържа гаранции за независимост по отношение на членовете на комисии и други органи в професионални организации, които преценяват наличието на основания за упражняване на определена професия или дейност.

2. Към изискванията за упражняване на дейността (лицензионен режим) се добавя и задължението за членство в професионалната организация, свързаното с него задължение за внасяне на членски внос и вписване в професионален регистър. Видно от действащия към 2010 г. ценоразпис на услугите, извършвани от Централния професионален регистър на строителя, минималният размер за вписване е 1200 лв, а максималният - 80 000 лева. Встъпителният членски внос в Камарата на нотариусите и Камарата на частните съдебни изпълнители е по 10 000 лева. По този начин, вместо да се улеснява навлизането на пазара на нови субекти, се ограничава достъпът до професията. Поставянето на допълнителна

регулаторна и финансова тежест е в противоречие с усилията на правителството за намаляване на регулативните режими и пречките за осъществяване на бизнес активност.

3. Намаляват възможностите за контрол от страна на държавата върху законосъобразното функциониране на организации, които осъществяват държавни функции, тъй като поради своеобразната им автономност се счита, че те функционират в рамките на закона, уставите си и доброволно взети решения от общите събрания. Всъщност, поради характера на задължителното членство и заплахата от отнемане на лиценз, нарастват възможностите за натиск върху членовете в процеса на приемане на решения. Законът не дава възможност за свикване на общо събрание по искане на определена част от членовете и при предложен от тях дневен ред. В много случаи последиците са несменяемост на управителните органи и установяване на правила в интерес на няколко от големите компании. В сектор „Строителство“ са създадени паракартелни структури, които обсебват обществените поръчки и създават условия за растяща корупция.

4. В уставите, професионалните кодекси и други вътрешни документи организации, упражняващи саморегулиращи функции, въвеждат изисквания, несъдържащи се в закона, които ограничават възможностите за упражняване на професията и не съответстват на правилата на конкуренцията. Практика е професионалните общности да гласуват минимални цени на услугите, вместо да работят по конкурентни цени, регулирани на пазарен принцип. Това е в противоречие с правилата на конкуренцията.

5. Смесват се понятията за съсловни организации с бизнес сдружения, в които членуват търговци, упражняващи дейност в определен сектор на икономиката, които могат да се сдружават доброволно за защита на своите стопански интереси в съответствие с чл. 49 ал. 2 от Конституцията. Изискването за задължително членство в организация на юридически лица е противоконституционно и руши структурата на браншовото пространство, което е изграждано на доброволен принцип през последните повече от двадесет години.

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. В него са заложили гореизброените основни проблемни области:

1. Предвидено е задължително членство в противоречие с чл. 44 и 49 от Конституцията. Законопроектът нарушава Конвенция № 87 за свободата на сдружаване на Международната организация на труда (МОТ), 1948 г., ратифицирана от Република България, според която: „...трудещите 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. Организацията на трудещите 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.“

2. 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 само от управителния съвет, а не по реда на ЗЮЛНЦ - напр. от съда по искане на 1/3 от членовете и предложен от тях дневен ред. Това обуславя подчинено положение на върховния орган на организацията на управителния орган.

3. Комисията на Камарата, която разглежда заявления и предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията издаването или отказ 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 има безспорен частен интерес при осъществяването им, без прилагане на защитните механизми и в грубо нарушение на Закона за предотвратяване и установяване на конфликт на интереси.

4. Обстоятелството, че министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията по закон е част от ръководството на камарата, като председател на нейния контролен съвет, в нарушение на Конституцията създава хибриден правен субект между изпълнителната власт и гражданското общество. Вместо партньор на правителството, камарата е превърната в негов инструмент за провеждане на държавната политика, както недвусмислено е посочено в чл. 5, ал. 3 от законопроекта. Това обезсмисля функциите, посочени в чл. 5, ал.2 от същия, за които е необходимо партньорство и независимост, а не обвързаност и контрол. Тези особености на статута на организацията възпрепятстват възможността същата да бъде определена като работодателска и да участва като страна в социалния диалог.

В противоречие 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 международно законодателство, законопроекът създава предпоставки за нелоялна конкуренция и овладяване на пазара от крупните превозвачи.

Прилагането на Регламент (ЕО) № 1071/2009 г. на Европейския парламент и на Съвета не изисква създаването със закон на автомобилна камара. Функциите на компетентен орган по смисъла на чл. 10 от Регламента се осъществяват в държавите членки на ЕС от държавни органи.

Подобен закон, уреждащ отношенията само в един бранш, е поредната лоша практика за създаване на камари по нормативен път. 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.

По изложените съображения Ви предлагаме да предприемете действия по прекратяване на инициативата за изготвяне на проект на Закон за Българската автомобилна камара.

С УВАЖЕНИЕ,

ВАСИЛ ВЕЛЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УС НА АИКБ

БОЖИДАР ДАНЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ПРЕДСЕДАТЕЛ НА БСК

Г-Н ЦВЕТАН СИМЕОНОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УС НА БТПП