

НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ ТАКСИМЕТРОВИ ВОДАЧИ-ВГ

София – 1202, ул. "Димитър Горов" № 2; СГО - № 13377/2004 год., Булстат - 131380523)
 тел./факс: **02-9883914**; GSM: **0899 711 600**; www.taxiunion-bg.com; e-mail: taxiunion@abv.bg

изх. № 00236/04.03.2006 год.

КС на Р. Б. № 4/2006
До се разгледа за
09.03.2006

**ДО КОНСТИТУЦИОННИЯ СЪД
 НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
 ТУК**

ОТНОСНО: Становище по конст. дело № 4/2006 год. на КС на Р България, съгласувано с асоциирани членове на организацията, а именно:

“СДРУЖЕНИЕ НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ”, седалище гр. Пловдив, ж.к. Тракия, бл.156, вх.“Б”, ет.6, ап.24рег. по ф.дело № 2165/2005 год., на ПОС, БУЛСТАТ-115891828, представлявано от ГЕОРГИ МИРЧЕВ - tel. 0888 751420;

и
 “СДРУЖЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНА ДЕЙНОСТ И УСЛУГИ АВТО-94”, седалище гр. Варна, ул. “Овчо поле” № 32, рег. по ф.д. № 1783/1994 год. на ВОС - ф.о., представлявано от ДИМЧО ИВАНОВ - tel. 0887452355

УВАЖАЕМИ КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,

Въпреки, многократното и непрекъснато повдигане на въпроса за възрастта на таксиметровите автомобили пред предишния министър на транспорта, както и пред настоящите членове на парламентарната комисия на транспорта, настоящия министър на транспорта, уведомяването на президента (чрез подписа с над 2000 водачи, обявили се против налагане на квота на години за употребата на таксиметрови автомобили), усилията на таксиметровите водачи и превозвачи, ограничения във възрастта на таксиметровите автомобили да не се налага със ЗИДЗАвт.П, обн. ДВ, бр. 92, а именно ограничения за употреба на автомобили не по стари от 5 години при първа регистрация и с период на употреба не повече от 10 години от датата на регистрация, тези ограничения бяха въведени.

Тъй като всички средства за обсъждане, разискване, решаване законодателно на проблема са изчерпани (вкл. и пред ВАС, една година по-рано при опита на МТС да внесе същите въпросни ограничения при изменение и допълнение на Наредба 34 за таксиметров превоз на пътници) - става ясно, че е налице един крайно дискриминационен закон.

С настоящето становище Ви молим да уважите искането, подписано от група народни представители, упражнено на основание чл. 150 от Конституцията на РБългария и да отмените § 4, ал. 1, т. 5, § 14, ал. 1, т. 1; § 31, ал. 1, т.2 и 3 от Закона за изменение и допълнение на ЗАвт.П, обн. ДВ, бр. 92 от 18.11.2005 год., с който са



внесени изменения в чл. 6, ал.1, т. 5 , в чл. 24, ал.2 от Закона за автомобилните превози като противоконституционни.

1. Аргументи за противоконституционност с чл. 6, ал. 2 от Конституцията:

(2) Всички граждани са равни пред закона. Не се допускат никакви ограничения на правата или привилегии, основани на раса, народност, етническа принадлежност, пол, произход, религия, образование, убеждения, политическа принадлежност, лично и обществено положение или имуществено състояние.

Допуснато е неравенство пред закона, неравностойно положение между превозвачи и водачи на леки таксиметрови автомобили по смисъла на чл.12, 24 от ЗАвт.П и чл. 3, ал 2 от Наредба № 34 за таксиметров превоз на пътници, управляващи стари автомобили и същата категория лица, управляващи нови автомобили, т.е допусната е **дискриминация-неравнопоставеност въз основа на имуществено състояние.**

Равенството пред закона е основно право. Не се допускат ограничения на правата или привилегии, основани на имуществено състояние. То е основно право, неотменимо – чл. 57, ал.1 от Конституцията.

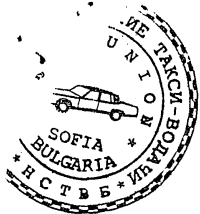
За да се изследва въпроса дали в случая е нарушено правото на равенство и недискриминация на база имуществено състояние следва да се разгледат елементите, които предпоставят нарушението: налице ли е различно отношение; това различно отношение към еднакви случаи ли се отнася; налице ли е обективно и разумно обосноваване; налице ли е пропорционалност между преследваната цел и използваните средства. Неправилното прилагане на всеки един от тия елементи, води до нарушаване на правото на равенство и недискриминация, както и води до съществени отрицателни последици за правния правопорядък.

Налице ли е различно отношение? Различно отношение е налице: лицата с по-високи доходи ще имат възможност да изпълнят изискванията на закона за възраст на управляван за таксиметров автомобил до 5 години, докато лицата без достатъчно имуществено състояние не ще имат тази възможност.

Различното отношение към еднакви случаи ли се отнася? Различното отношение се отнася до еднакви случаи. Въведеното ограничение за възраст на автомобили засяга всички превозвачи и водачи, упражняващи таксиметрова дейност от името на превозвача, но за своя сметка по смисъла на чл.12 и чл.24 от ЗАвт П, както и по чл. 3, ал 2 от Наредба № 34 за таксиметров превоз на пътници.

Налице ли е обективно и разумно обосноваване? Правителството при внасяне на законопроекта се е позовало на “обновяване на автомобилния парк” и “повишаване безопасността на движение по пътищата”. “Обновяване на автомобилния парк” в сферата на таксиметровите услуги не може да се постигне с магическа пръчка или с добро пожелаване. Считам, че обосноваването не е разумно.

Що се отнася до “повишаване на безопасността на движението”, на пръв поглед изглежда, че новите автомобили се ползват с по-голяма техническа изправност, поради което изглеждат по-надеждни и животоопазващи от по-старите автомобили. Ноторно известно е, обаче, обстоятелството, че стандарта на живот, респективно на доходи в станата е много нисък. Т.е. съществуват всички предпоставки да се предполага, че автомобилния парк ще се обнови с най-евтините автомобили, известни сред професионалистите като “автомобили с лошо/ниско качество”- “Дачии”, “Лади”, “Тико”, “ЗАЗ” и др. Тези автомобили са несравними с макар и по-старите, но с прословуто и доказано на пазара качество- “Мерцедес”, “БМВ”, “Ауди”, “Фолксваген”, “Пежо” и др. Т.е. обосноваването - подмяна на автомобилния парк с коли на възраст до 5 години - не е обективно и разумно, няма разумно оправдание, не преследва правомерна цел. Напротив, с въведеното законодателно ограничение на употребата на автомобили по-стари от 5 години е много



вероятно да се постигне дори вредносна цел- да се застраши живота и здравето на всички граждани, тъй като всички граждани се явяват потенциални потребители на таксиметровите услуги поради употребата на автомобили с ниско качество.

Обосноваването на нарушението на правото на равенство, както и на недискриминация въз основа на имуществено състояние е неправилно и поради съображение, че съществуват други критерии, които водят до годност, изправност, качество, безопасност на един автомобил. Въпросът за техническата изправност на ППС е вече законодателно решен като законодателството е хармонизирано с изисквания на Европейския съюз чрез Наредба № 32 за периодичните прегледи за проверка техническата изправност на ППС, издадена от Министъра на транспорта. Следователно годността, техническата изправност, безопасността на един автомобил зависи не само от годините му, а от марка, модел, клас, пробег, поддръжка, периодични технически прегледи и проверка на контролни органи. В същия смисъл и Решение № 6388/07.06.2005г. по адм. Д. № 5722/2004г. на ВАС, V членен състав. Т.е. по никакъв начин не може и е неправилно единствен критерии за безопасност на движението по пътищата да бъде възрастта на автомобила.

Налице ли е пропорционалност между преследваната цел и използваните средства? Посочената цел: обновяване на автомобилния парк и повишаване безопасността на движение по пътищата е постигната с цената на ограничаване правото на равенство и недискриминация на бедните таксиметрови превозвачи и водачи, упражняващи дейността от името на превозвачи, но за своя сметка; Целта се постига с **недопустимо пререшаване на въпроса за техническата безопасност, който е вече решен с Наредба № 32 за периодичните прегледи за проверка техническата изправност на ППС, която представлява законодателство, вече хармонизирано с европейското законодателство.** В Решение № 6388/07.06.2005г. по адм.д. № 5722/2004г. на ВАС, V членен състав това недопустимо пререшаване, бе характеризирено като **“ОПАСЕН ПРАВЕН ПРЕЦЕДЕНТ”**. Необходимо е да се изследва въпроса дали общото, общественото благо е целено и дали то има преимущество пред ограничаване правата на таксиметровите превозвачи и водачи с недостатъчно/ниско имуществено състояние. Първо, вече посочихме, че общото благо не е защитено, тъй като е нарушено обосноваването, както и то не обективно и разумно – вместо повишаване на безопасността на движението по пътищата, **безопасността ще бъде застрашена поради “ниското качество на автомобилите”**, които ще навлязат на пазара на таксиметровите услуги. Второ, **ще се наруши конкурентната пазарна среда**, тъй като множество превозвачи, водачи на таксиметрови автомобили ще отпаднат от пазара, поради недостиг на средства и невъзможност да си закупят нови автомобили. Въведеното законодателно ограничаване на правото на равенство и нарушаване на принципа за недискриминация **ще доведе до монопол, господстващо положение и нарушаване на свободата на конкуренция** в полза на големите, финансово стабилни превозвачи, на вносителите на нови автомобили за сметка на дребните търговци – превозвачи упражняващи дейност с един единствен автомобил и водачите, упражняващи таксиметрова дейност от името на превозвач, но за своя сметка.

Не на последно място в Конституцията е посочено, че България е демократична, правова и социална държава. С въведеното ограничение се нарушават и трите принципа, както и този на върховенството на закона- на Конституцията – чл. 5, ал.1 и 2 от Конституцията.

Следователно не е налице, обществено благо, което да се защитава и да допуска ограничение на права по смисъла на чл. 6, ал.2 от Конституцията; тестът за пропорционалност между преследваната цел и използваните средства не издържа проверката за допустимост на ограничаване на правото на равенство на основание имуществено състояние.

В заключение, налице е противоконституционност на атакуваните текстове с чл. 6, ал.2 от Конституцията.

II. Аргументи за противоконституционност с чл. 19, ал.1 и 2 от Конституцията:

Чл. 19. (1) Икономиката на Република България се основава на свободната стопанска инициатива.

(2) Законът създава и гарантира на всички граждани и юридически лица еднакви правни условия за стопанска дейност, като предотвратява злоупотребата с монополизма, нелоялната конкуренция и защитава потребителя.

Ограничена е свободната стопанска инициатива. Създадени са различни правни условия за стопанска дейност, създадена е предпоставка за злоупотреба с монополизъм, нелоялна конкуренция и не е защитен потребителя.

Вярно е, че "правото на стопанска инициатива няма абсолютен характер". Вярно е и че свободата на стопанската инициатива не може да изключи принципите на държавното регулиране и контрол. Вярно е, че свободната стопанска инициатива може да бъде ограничавана и в хипотезите на чл. 57, ал.2 и 3 от Конституцията. Възниква необходимост да се изследва дали с настоящата хипотеза на ограничаване на свободата на стопанската инициатива в сферата на таксиметровите услуги е допустимо въведеното държавно регулиране и контрол чрез забрана за употреба на автомобили по-стари от 5 години на пазара на таксиметрови услуги, както и дали е налице по-висшето обществено право, което да бъде защитено.

По –горе вече бе посочено, че с така въведеното държавно регулиране и контрол не се преследва безопасност на движението /макар и декларирано в целите на законопроекта/, а напротив ще има за резултат застрашаване безопасността на движението, тъй като новите автомобили ще са с ниско качество. Второ, ще се постигне монопол, господстващо положение и нарушаване средата на пазарна конкуренция в сферата на таксиметровите услуги, тъй като на пазара ще останат да съществуват само търговските субекти, вносители на нови автомобили и финансово стабилните превозвачи като малките фирми- притежаващи лиценз за упражняване на дейност с един единствен автомобил, както и водачите упражняващи таксиметрова дейност за своя сметка по смисъла на чл. 12, 24 от ЗАвт.П и чл. 3, ал. 2 от Наредба № 34 ще отпаднат от пазара. Т.е. с въведеното законово регулиране и контрол не се постига и защитава по-висше благо, допуска се злоупотреба с права и упражняване на права, които накърняват правата и законните интереси на всички граждани, тъй като са потенциални потребители на таксиметрови услуги, застрашени от употребата на некачествени автомобили. Такъв вид необоснован разумно и обективно държавен контрол не почива на духа, принципите и логиката на Конституцията.

III. Налице е противоконституционност с чл. 5, ал.1 и 2 от Конституцията:

Чл. 5. (1) Конституцията е върховен закон и другите закони не могат да й противоречат.

(2) Разпоредбите на Конституцията имат непосредствено действие.

Считаме, че грубо се погават принципите на този текст.

IV. Налице е противоконституционност и с текста на чл. 16 и чл. 48, ал.1 и 3 от Конституцията:

Чл. 16. Трудът се гарантира и защитава от закона.

Чл. 48. (1) Гражданите имат право на труд. Държавата се грижи за създаване на условия за осъществяване на това право.

(3) Всеки гражданин свободно избира своята професия и място на работа.

Прилагането на така създадената уредба застрашава осъществяването на основни конституционни принципи - чл. 4 от Конституцията (България е правова държава, която



гарантира живота на гражданите) и чл. 16 от Конституцията. ("Трудът се гарантира и защитава от закона"). Систематичното изнасяне на този принцип сред основните конституционни начала изразява значимостта му на условие за нормално и достойно човешко съществуване, предпоставка за удовлетворяване на естествените човешки потребности. В съвременните условия основна цел почти на всеки труд е получаването на трудово възнаграждение, което е от първостепенна, може да се каже биологическа, важност за отделния човек. Държавата е длъжна да гарантира и защитава това право, а не да създава юридически пречки пред осъществяването му.

На практика държавата буквално пречи за осъществяване на правото на труд, както и възпепятства избора на професия и място на работа на лицата упражняващи таксиметрова дейност със стари автомобили.

С оглед на тези аргументи, Ви моля да уважите искането за отмяна на текстове от ЗИДЗАП, обн. ДВ, бр. 92/2005г. като основателно.

01.03.2006г.

С Уважение: 1.....
 / За НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ
 НА ТАКСИ-ВОДАЧИ В БЪЛГАРИЯ-СТЕФАН
 БОСНОВ

2.....
 / За СДРУЖЕНИЕ ЗА ТРАНСПОРТНА ДЕЙНОСТ И
 УСЛУГИ АВТО-ТАКСИМЕТРИ ИВАНОВ/

3.....
 / За СДРУЖЕНИЕ НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ-
 ГЕОРГИ МИРЧЕВ

