



НАЦИОНАЛНА ТРАНСПОРТНА КАМАРА
бул. „Хр.Ботев“ 82, 4000 Пловдив
CHAMBER OF NATIONAL TRANSPORT
82, Hristo Botev Blvd. 4000 Plovdiv

11
КОНСТИТУЦИОНЕН СЪД

Вх. № 61 К-С 7/2006

Дата 14.03.2006

Tel.: (+359 32) 62 00 01, (+359 32) 626 009, fax: (+359 32) 630 650

Национална транспортна камара

Иск. № 26-00-37

10.03.2006
ПЛОВДИВ

Във връзка с искането за
до
до се разглежда за
св. 2 и 4
14.03.2006

ДО
КОНСТИТУЦИОННИЯ СЪД НА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
СОФИЯ

УВАЖАЕМИ КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,

Във връзка с конституирането на Националната транспортна камара от Почитаемия Конституционен съд като страна по искането на 52 народни представители от 40 Народно събрание за установяване противоконституционността на §4 т.5, §14 т.1, §31 т.2 и т.3 от Закона за изменение и допълнение на ЗАП /обн. ДВ бр.92 от 2005 г./ Ръководството на Камарата Ви представя следното становище:

Подобряването на транспортното обслужване е в интерес на милионите ползватели на тази транспортна услуга. Търсенето на аргументи за обявяване като противоконституционни на мероприятия от подобен характер е според нас опит за отклоняване от правилната транспортна политика. Застаряването на автомобилния парк намалява качеството на обслужването.

Ще приведем някои данни, които биха осветлили аргументите и съображенията за въвеждането на възрастовия праг при регистрацията и експлоатацията на тези автомобили.

За страната средноденонощния пробег на един пътнически таксиметров автомобил на единична езда възлиза на около 170 км, а общо работните му дни за годината са в порядъка на 290 – 300 дни.

За една година при тези данни пробег на автомобила ще възлезе на 49300 км /170 км x 290 дни = 49300 км/. Ако е на двойна езда изминатият пробег ще бъде близо 100 000 км. За 10-годишен период пробегът ще е около 1 000 000 км. Излишно е да се споменава какво представлява автомобил с такъв пробег за безопасността на движението. При това положение поддържането на автомобилите в изправно техническо състояние е съпроводено с нарастването на издръжката и увеличение разходите по експлоатацията им, което не е без

значение за икономиката. Най-малкото, това ще се отрази на цената на таксиметровата услуга.

Не на последно място считаме за необходимо да споменем, че съгласно чл.16 ал.3 от ЗКПО амортизационния срок на автомобилите е 4 год. /25% от стойността/ и в този срок собствениците им са образували съответен амортизационен фонд, от който впоследствие ще ползват средства за обновяване. Този нормативен факт изключва твърдението на народните представители за допуснато имуществено неравенство, тъй като всеки собственик на автомобил, упражняващ таксиметрова дейност чрез еднолична фирма или друга форма на собственост трябва да спазва законните предписания.

Разсъждавайки по искането на уважаемите народни представители за обявяване като противоконституционни приетите със Закона за изменение и допълнение на ЗАП - §4 т.5, §14 т.1, §31 т.2 и т.3, изниква следния казус:

Ако в едно населено място кмета предприеме мероприятия за оптимизиране броя на таксиметровите автомобили, които го обслужват, като използва нормативи от собствени наблюдения или такива, възприети от международната практика и реши да ги намали, ще се счита ли за нарушение на конституцията /определен брой трудово заети лица ще прекратят тази дейност, т.е. налице е лишаване от право на труд/.

Уважаеми Конституционни Съдии,

Националната транспортна камара като национално призната работодателска браншова организация, наред със защита интересите на работещите в бранша винаги е съблюдала и държавните интереси, поради което подкрепи предложението на Министерство на транспорта.

С уважение,

Председател на НТК:



/инж.К.Русчев

