

К.С.Д. № 10/2004.  
За се заседание 36  
с.д.и.ч  
29.05.2005

ДО  
КОНСТИТУЦИОННИЯ СЪД  
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

**ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪОБРАЖЕНИЯ**

от името на народните представители, направили искането,  
въз основа на което е образувано конст.дело № 10/2004 г.

**УВАЖАЕМИ КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,**

От името на народните представители, направили, искането, въз основа на което е образувано конституционно дело № 10/ 2004 г., заявявам, че поддържаме искането и молим да го уважите, като вземете предвид и следните съображения:

1. Оспорването на конституционността на измененията и допълненията, реализирани чрез Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните морски води и пристанищата (ЗИД) се отнася – преди всичко - до създаването на Национална компания “Пристанища” със статут на държавно предприятие по смисъла на чл.63, ал.3 ТЗ - §§ 45-54, с които се създават членове 115а-115и от закона.

Съгласно поддържаното в искането разбиране уредбата на Националната компания “Пристанища” поставя това държавно предприятие в положение, което му позволява да стопанисва и контролира, т.е. единствено да влияе върху, цялата пристанищна система на страната. Тъй като то изпълнява предмета си на дейност с публична и държавна частна собственост, предоставена му с тази именно цел (ал.3 от чл.115а, създаден с §46 ЗИД), следва да се обърне внимание върху съдържанието – като структура и компетентност – на този предмет на дейност.

В това отношение оспореният закон предвижда, от една страна, чисто публични функции – ал.2 на новосъздадения чл.115а. Освен пристанищна администрация (“власт”)

обаче, не е спорно, че то се явява едновременно и стопански субект. Някои от дейностите, включени в категорията “пристанищни услуги” не могат да бъдат извършвани от “Компанията”, но за други не е предвидена забрана(чл.115б, ал.3 във връзка с чл.116, ал.2; Виж и чл.115ж, ал.1, т.3 – “собствена дейност”). Резултатът от тази уредба е, че в един субект се съчетават пристанищната власт и пристанищният оператор. Това именно положение е в противоречие с конституционното положение, провъзгласено в чл.19, ал.2 от Конституцията. Както е известно, съгласно това основно конституционно положение законът създава и гарантира на всички граждани и юридически лица, т.е. на всички стопански субекти, еднакви правни условия за стопанска дейност, като предотвратява злоупотребата с монополно положение.

Според застъпваното тук становище оспорената законова уредба не съответства на посочения конституционен принцип. Тя би била допустима, единствено ако се основава на категориите изключителна държавна собственост или държавен монопол – съответно чл.18, ал.2 и 4 от Конституцията. В разглежданата дейност/сфера обаче, подобна концепция е по дефиниция отхвърлена още с първоначалното приемане на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата, както и по силата на решение № 4 от 15 юни 2000 г. по к.д. №5/2000 г.

2. Видно е, следователно, че едно разрешение, обусловено – поне от външна страна - от известни управленски и финансови(бюджетни) съображения, се явява неиздържано от конституционноправна гледна точка. То недопустима смесва категориите “регулатор” и “оператор” и по този начин показва още един конституционен дефицит. Той се състои в липсата на независим регулаторен орган. Идеята едно предприятие по смисъла на чл.62, ал.3 от Търговския закон да изпълнява функции на пристанищна власт, явявайки се едновременно и пристанищен оператор, не съответства на имплицитното (саморазбиращо се) конституционно положение за разграничаване на регулатора от обекта на регулация. В този именно смисъл в искането е възведен като основание за противоконституционност и чл.8 от Конституцията, доколкото в тази разпоредба се съдържа идеята за разпределението на отделните държавни функции.

Става дума за отделно основание за противоконституционност, независимо че въпросното смесване допълнително обосновава противоконституционността по чл.119, ал.2.

От друга страна, щом като Националната компания “Пристанища” изпълнява функциите на пристанищна власт, тези функции подлежат на установяване чрез закона, а не - както вероятно се предвижда – чрез правилника за устройството на компанията, който се утвърждава от министъра на транспорта и съобщенията(чл.115 г, т.3, създаден с §49 от ЗИД). Възприетият подход е в противоречие с принципа на правовата държава(чл.4, ал.1) – извод, който следва и от обстоятелството, че ЗИД въобще не предвижда защита срещу евентуални незаконосъобразни актове, чрез които се упражняват властническите

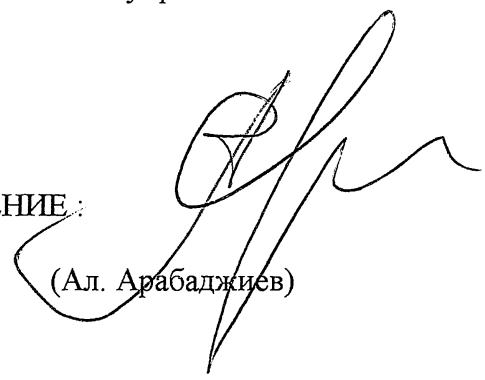
правомоция. В този смисъл е позоваването на чл. 117 и чл.120 от Конституцията.

3. Що се отнася до останалите разпоредби, които са предмет на искането - §§ 25 и 26, съответно §§ 77-81- тяхното оспорване е поради систематичната им връзка с новата уредба на пристанищната администрация, респ. поради принадлежността им от създадената със ЗИД система на управление в този сектор.

София

11 април 2005 г.

С УВАЖЕНИЕ :



(Ал. Арабаджиев)