



КОНСТИТУЦИОНЕН СЪД 28

Вх. № 12/К.С. 8/2006
Дата 04.08.2006РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТАУл. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
Факс: (+359 2) 988 50 94
тел.: (+359 2) 940 9771www.mtc.government.bg
mail@mtc.government.bgК.С. 8/2006
Д-р се разглежда
всички създат
07.08.2006, 2ДО
КОНСТИТУЦИОННИЯ СЪД

Министерство на транспорта София 1000, ул. "Дякон Игнатий" № 9, тел. 9409771, 94	
Рег. №: 09-00-60	Дата: 03.08.06

СТАНОВИЩЕ

от Петър Мутафчиев – министър на транспорта

Относно: к. д. № 8/2006 г., образувано по искане на 48 народни представители от XL Народно събрание за установяване на противоконституционност на разпоредби от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.) и на разпоредби от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.)

УВАЖАЕМИ КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,

С определение на Конституционния съд от 6 юли 2006 г. Министерството на транспорта е конституирано като заинтересована страна по конституционно дело № 8 от 2006 г. Делото е образувано по искане на 48 народни представители от XL Народно събрание за обявяване на противоконституционността на:

1. § 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.), с който е изменен текста на чл. 106 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и е създадена нова ал. 2;

2. § 7 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.), с който се създават чл. 103в и чл. 103г;

3. § 16, в частта, в която се създава раздел VIб „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и членове 115л, 115м, 115н, 115о, 115п, 115р, 115с, 115т и 115у; § 25 и § 26 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.).

Според народните представители атакуваните от тях разпоредби били противоконституционни, защото:

1. Разпоредбата на § 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.) противоречала на чл. 17, ал. 2 и чл. 18 от Конституцията на Република България, защото липсвало каквото и да било „основание за разграничение на двата вида пристанища за обществен транспорт” – тези с национално значение и тези с регионално значение;

2. Разпоредбата на § 7 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.), с която се създават чл. 103в и чл. 103г, защото противоречала на „повелята на чл. 18, ал. 6 от Конституцията”, като по този начин се поставяли в неравноправно положение операторите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение спрямо операторите на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и се създавали условия за нелоялна конкуренция;

3. Разпоредбите на § 16, в частта, в която се създава раздел VIб „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” и членове 115л, 115м, 115н, 115о, 115п, 115р, 115с, 115т и 115у; § 25 и § 26 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.), защото имало „прехвърляне на правомощия от страна на държавната администрация, на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” и било налице „неспазване на изискването за еднакви правни условия за стопанска дейност по отношение на всички граждани и юридически лица и предотвратяване на злоупотребата с монополизма, изключването на нелоялната конкуренция и защита на потребителя”. „Считаме”, продължават в искането си народните представители, „че се касае за група от функции, които съставляват изключителен домен на държавата и са пряко свързани с нейния суверенитет, поради което същите не могат да бъдат прехвърляни извън системата на държавните органи”.

По искането на народните представители и във връзка с предоставената ни възможност, изразяваме следното становище:

1. По т. 1 от твърдението на групата народни представители (относно § 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.):

1. Твърдението на народните представители е неточно:

Предишната редакция на чл. 106 (ДВ, бр. 12 от 2000 г.) се отнася до изграждането на плаващи съоръжения за претоварни дейности във водата на разстояние от брега, като това се допуска само ако са включени в пристанище за обществен транспорт и при условия и по ред, определени от морската администрация. Направеното изменение през 2004 г. изменя всъщност целия текст на чл. 106 и е свързано с новата философия на разграничение на пристанищата на пристанища за обществен транспорт с национално значение и на пристанища за обществен транспорт с регионално значение в зависимост от характера на тяхната собственост към момента на приемането на атакуваните от групата народни представители промени в ЗМПВВПРБ.

2. Твърдението на народните представители е неоснователно, защото:

а) Законът за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България с измененията и допълненията, обнародвани в „Държавен вестник”, бр. 24 от 2004 г. прави за първи разграничение на пристанищата за обществен транспорт –

пристанища за обществен транспорт с национално значение – които са публична държавна собственост (чл. 106, ал. 1, посочени са в приложение № 1 към закона) и пристанища за обществен транспорт с регионално значение – които могат да бъдат собственост на държавата, на общините, на физически и на юридически лица (чл. 106, ал. 2, посочени са в приложение № 2 към закона). По този начин законодателят изоставя досегашният (до 2004 г.) принцип на изчерпателното изброяване на пристанищата за обществен транспорт (така, както е било в редакцията на чл. 103, ал. 2 от 2001 г.), като преминава към общо определяне на изискванията, на които следва да отговарят пристанищата за обществен транспорт.

Предназначението на закона като нормативен акт е да уреди пълно всички обществени отношения. В този смисъл въпрос на икономическа преценка и целесъобразност е било как законодателят ще уреди случаите на т. нар. частни пристанища – да признае тяхното съществуване (както е подхождено със създаването на списъка по приложение № 2) или да „одържави“ съществуващите частни пристанища.

Към 2000 г. фактически са съществували субекти, които са осъществявали дейност, типична за дейността, която се извършва в пристанищата за обществен транспорт. Законодателят е уредил съществуващите фактически обществено-икономически отношения, като е признал съществуването на малки частни пристанища за обществен транспорт за задоволяване на регионални потребности, като ги е подчинил на същия правен режим, както и пристанищата за обществен транспорт с национално значение – чл. 103 – **„пристанище за обществен транспорт** е всяко пристанище, в което се извършват срещу заплащане пристанищни услуги от/на кораби и сухоземни транспортни средства, което е достъпно без ограничение за всички кораби и товари”.

За съществуването и икономическата целесъобразност от въвеждането на подобен законодателен подход може да се почерпи от мотивите, които придружават законопроекта, както и от дебатите при неговото обсъждане, съпроводили приемането му. Така в мотивите към Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.) във връзка със създаването на оспорваната разпоредба е посочено изрично – „прецизират се критериите и редът за изменянето на списъка, определящ пристанищата за обществен транспорт; **отчетени са досегашните трудности във връзка с обстоятелството, че част от пристанищата към момента на приемането на закона, отговарящи на дефиницията на пристанище за обществен транспорт, са собственост на частни юридически лица**; дава се възможност пристанищата за обществен транспорт да бъдат собственост и на други лица, освен на държавата, като по този начин се спазват разпоредбите на Конституцията на Република България за закрила на частните инвестиции”. Проведените обсъждания в Народното събрание (видно от стенограмите, водени както в Комисията по транспорт и телекомуникации, така и в пленарната зала) по текстовете, предмет на оспорване по настоящото конституционно дело, също така безусловно посочват причината, наложила разграничението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение – първите са публична държавна собственост, а вторите – частна собственост.

В списъка – приложение № 2 към чл. 103а, ал. 2, т. 2 са посочени пристанищата за обществен транспорт, които към датата на влизането в сила на посоченото законово изменение не са собственост на държавата. Не случайно и § 76 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.) предвижда лицата, които са собственици на пристанища за обществен транспорт с регионално значение, в тримесечен срок от влизане на закона в

сила да заявят правата си за вписване в регистрите на пристанищата и да представят доказателства, че пристанищата отговарят на изискванията за експлоатационна годност в съответствие с наредбата по чл. 95, ал. 1 и с действащото законодателство”.

Нарушение на конституционна разпоредба би имало, ако законодателят беше избрал обратния подход – да обяви тези пристанища за такива с национално значение, което на практика би означавало принудително отчуждаване на частна собственост, без предварително да е направена преценката дали са налице конституционно установените изисквания за това – „при условие, че тези нужди не могат да бъдат задоволени по други начин и след предварително и равностойно обезщетение (чл. 17, ал. 5 от Конституцията на Република България).

В тази насока и аргументите на народните представители, които се основават на съпоставките с други закони – така например Закона за гражданското въздухоплаване (относно гражданските летища за обществено ползване) или Закона за пътищата (относно собствеността на различните видове пътища) не могат да бъдат споделени.

б) От конституционноправна и законодателна гледна точка против твърдението на групата народни представители могат да бъдат изложени следните мотиви:

Внимателният преглед на атакуваната разпоредба и съотнасянето ѝ към текстовете на чл. 17, ал. 2 и чл. 18 от Конституцията на Република България не съдържат основание за нейната противоконституционност. Създаването на правна възможност (и то установена със закон) пристанищата за обществен транспорт с регионално значение да могат да бъдат собственост на държавата, на общините, на физически или юридически лица, по никакъв начин не влиза в противоречие с чл. 17, ал. 2 от Конституцията, съгласно която собствеността е частна и публична. Трудно би могло да бъде открито и противоречие с чл. 18 от Конституцията, в чийто съдържателен обхват е изчерпателното определяне на обектите – изключителна държавна собственост, обектите и дейностите, за които държавата упражнява суверенни права или държавен монопол.

Конституционният съд, в т. II от Решение № 5 от 10 май 2005 г. по конституционно дело № 10 от 2004 г. вече имаше възможността да се произнесе по съществуването на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и не намери това за противоречащо на Конституцията на Република България – „доколкото Основният закон не съдържа норми, които да забраняват на законодателя да предвиди подобна разпоредба в ЗМПВВПРБ, Конституционният съд приеме, че тя е конституционна”.

В Решение № 11 от 1997 г. по конституционно дело № 4 от 1997 г. Конституционният съд на Република България определя термина „национално значение”, чрез основните му белези и подчертава, че дефинирането на определена категория обекти за такива с национално значение следва да стане със съответния закон. В мотивите на това решение е посочено, че „терминът „национално значение” подчертава белег, който е присъщ на всяка изключителна държавна собственост. Но не и единствено само на нея. Национално значение в широкия смисъл на думата имат и много частни и общински имоти – например историческа местност, намираща се в общинска гора”. „Публичноправната значимост, може да бъде определена по различни начини и критерии, например в зависимост от икономическата стойност и характеристика на ресурса, неговата уникалност и пр. Всички тези критерии е невъзможно да бъдат описани в конституционния текст. Непосилно би било държавата да се занимава и с поддържането на всички пътища в страната, включително тези, построени и експлоатирани изключително за местни общински нужди. Затова със закон трябва да се дефинира например понятието „републиканската пътна мрежа”. По същия начин законът трябва да каже кои гори са с публичноправна значимост и всеобща ползност и представляват изключителна държавна собственост, кои от тях са общинска собственост и кои – частна”.

В Решение № 11 се разглеждат обектите – изключителна държавна собственост и по отношение на тях Конституционният съд счита, че на ниво закон следва да се установи кои от обектите, посочени в него, задължително трябва да принадлежат към патримониума на държавата и кои – въпреки значимостта и ползността си могат да са собственост на други лица. На още по-голямо основание законодателят има правото на преценка на значимостта по отношение на категориите обекти, които не са изключителна, а само публична държавна собственост. По отношение на пристанищата за обществен транспорт, тази преценка е направена чрез определянето на категориите пристанища за обществен транспорт с национално значение и пристанища за обществен транспорт с регионално значение и чрез поименното им посочване. Няма конституционна норма, която да ограничава законодателя в тази преценка, нито по отношение на критериите, нито по отношение на правната техника, която ще бъде използвана при определянето на обектите – публична държавна собственост. Посочването на обектите – публична държавна собственост и такива – които могат да бъдат собственост на други лица може да се извърши както чрез описателните белези, така и чрез тяхното поименно посочване.

Тъй като в искането си народните представители оспорват съобразността спрямо Конституцията не на самото съществуване на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, не конституционносъобразността на направената от законодателя преценка кои да са те, а самата възможност тези пристанища, чието значение не е счетено за национално от законодателя, да бъдат собственост на други лица освен държавата, поради изложените по-горе причини, смятаме, че изложените аргументи не обосновават тезата, че тази пристанища трябва да принадлежат само и единствено на държавата и поради това нормата на чл. 106, ал. 2 противоречала на Конституцията на Република България.

Аргументите на народните представители са насочени към самото съществуване на такава категория пристанища, което не е забранено от Конституцията, а напротив предвид съществуването на права на други лица върху тези пристанища, законодателят правилно е отчел и уредил със закон това фактическо състояние.

Предвид изложеното, считаме, че искането за обявяване на противоконституционност на § 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.), с който е изменен текстът на чл. 106 от същия закон и е създадена ал. 2, е необосновано, поради което молим да го отхвърлите.

II. По т. 2 от твърдението на народните представители (относно разпоредбите на § 7 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.), с който се създават чл. 103в и чл. 103г.:

Народните представители твърдят, че липсата на подробна уредба за вида и размера на таксите, които заплащат корабите, посещаващи пристанища за обществен транспорт с регионално значение правела пристанищата за обществен транспорт с национално значение неатраaktivни, а операторите в тези пристанища – в неравностойно положение. В искането няма конкретни мотиви и съображения в тази насока.

Преценката за основателността на това твърдение е тясно свързана с причината и характера на разграничението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално значение и на пристанища за обществен транспорт с регионално значение.

При определянето и събирането на таксите в пристанищата законодателят се е ръководил именно от характера на собственост в отделните пристанища, както и от конституционната разпоредба на чл. 18, ал. 6 – „държавните имоти се стопанисват и управляват в интерес на гражданите и обществото”. Таксите, които се заплащат от корабите в пристанищата за обществен транспорт с национално значение (съгласно закона тези пристанища са публична държавна собственост) са плащане, дължимо на публично държавно предприятие за ползване на публична държавна собственост – пристанищната инфраструктура. По силата на цитираната конституционна разпоредба държавата е длъжна да осигури и гарантира доброто стопанисване и управление на публичната собственост – като задължително чрез закон посочи вида на таксите, които се събират за ползването на публичната инфраструктура на пристанищата от частноправни субекти. Посочените такси съгласно чл. 103в, ал. 2 от закона се разходват за покриване на разходите за изграждане и поддържане на морските канали, външни защитни диги, докове, басейни, кейове, буйове, фарове, пристанищна инфраструктура, драгирането и увеличаването на максималната дълбочина на водата. Според нормата на чл. 115с, ал. 2 от закона пристанищните такси се разходват за дейности, свързани с осъществяване на предмета на дейност на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” по чл. 115м, ал. 1 – „изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение; управление на собствеността и организация на работата в пристанищата за обществен транспорт с национално значение; поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение”.

Противоречащо на принципите на свободната стопанска инициатива би било държавата да се намесва и да определя таксите и техния размер, събирани в частните пристанища за обществен транспорт – тези с регионално значение. Това ще доведе до необоснована, недопустима и противоречаща на основния закон намеса на държавата в дейността на собствениците и операторите на тези пристанища.

Разбира се, там където е обществено обосновано държавата се е намесила, като законодателят е предвидил разпоредби, свързани с таксата за управлението на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност. Останалите такси за осигуряване на достъп и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение следва да се определят като вид и размер от собственика на съответното пристанище.

Не може да бъде споделено твърдението на народните представители, че регламентирането на вида и начина на определяне на таксите ще направи пристанищата за обществен транспорт с национално значение неатрактивни. Напротив, това би следвало да допринесе за яснота и прозрачност, свързани с управлението, финансирането и изграждането на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, надеждност и предвидимост за техните потребители за финансовите условия, при които ще получат достъп.

Собствениците на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение логично ще намерят адекватен икономически механизъм, който да им позволи да възстановяват вложените инвестиции в инфраструктурата на своите пристанища, който ще се доближава до събирането на такса (независимо дали отделно или като елемент от комплексна цена за обработка на товари и пътници). Вложенията в инфраструктура неминуемо ще следва да се възстановяват от потребителите и на двата типа пристанища. От друга страна – създаването на модерна и удобна инфраструктура привлича в значителна степен потребителите на пристанищни услуги, което е мотив за собствениците на пристанища (включително и държавата) да подобряват пристанищната инфраструктура

и да повишават конкурентноспособността на пристанищата. Спазването на правилата на конкуренцията, изискванията и нуждите на пазара, доброто управление на националната пристанищна система на практика са механизмите, които по естествен начин ще внесат равновесие между различните пристанища, тъй като те ще се подчиняват на обща икономическа логика за развитие – добро поддържане и модернизация, конкурентноспособност и привлекателност за потребителите, както с конкурентни цени, така и с добра инфраструктура.

Неясно е защо в искането се твърди, че тази уредба (изричното посочване на видовете такси и начина на определянето им по отношение на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и свободата на собствениците на пристанищата с регионално значение сами да определят механизма, чрез който ще възстановят вложените средства в поддръжката на пристанищната инфраструктура) поставяла в неравностойно положение операторите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, спрямо операторите на пристанища за обществен транспорт с регионално значение и се създавали условия за нелоялна конкуренция. **Операторите** на пристанищата нямат отношение към събирането и разходването на пристанищни инфраструктурни такси. Този, който има интерес от събирането на таксите и чието задължение е поддържането на инфраструктурата, е собственикът на пристанището. Пристанищният оператор е лице, което е допуснато да предоставя услуги на пристанището (§ 2, т. 26 от Допълнителните разпоредби – „пристанищен оператор е търговец, получил достъп за извършване на определени пристанищни услуги в пристанище за обществен транспорт”). Интересът на пристанищните оператори е инфраструктурата, в която осъществяват дейността си да бъде в добро експлоатационно състояние и този интерес не произтича от това дали събираните за целта такси са поименно посочени в закона или зависят от собственика на пристанището.

Поради това, считаме, че § 7 от ЗИД на ЗМПВВШПРБ, с който са създадени чл. 103в и чл. 103г не противоречи на Конституцията на Република България.

III. По т. 3 от твърдението на народните представители (относно § 16, в частта, в която се създава раздел VIб „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” и членове 115л, 115м, 115н, 115о, 115п, 115р, 115с, 115т и 115у; § 25 и § 26 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.).

Според народните представители неконституционнообразни са разпоредбите на Раздел VIб от закона, с който се създава Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, защото на Държавното предприятие били „предоставени властнически функции, които могат да бъдат възлагани само на държавен орган” и защото не били спазени изискванията за еднакви правни условия на стопанска дейност по отношение на всички граждани и юридически лица и предотвратяване на злоупотребата с монополизма, изключването на нелоялната конкуренция и защитата на потребителя”.

Според нас твърдението на народните представители е невярно и поради това и искането е неоснователно, защото:

1. Относно възможността за предоставяне на властнически функции на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”:

Действително, с Решение № 5 от 2005 г., постановено по съответствието с Конституцията на текстове от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Конституционният съд е установил противоречие с основния закон в случаите, в които законодателят възлага държавни функции, свързани със сигурността на държавата и нейните пристанища, на недържавен орган.

В мотивите на Решение № 5 по к. д. № 10/2004 г. Конституционният съд приема, че образуването на Национална компания „Пристанища”, извършено при спазване на условията на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, не противоречи на Конституцията.

Държавното предприятие, което не е търговско дружество, не е уредено изчерпателно от Търговския закон, се посочва в мотивите на решението на Конституционния съд. Това означава, че Търговският закон е предвидил правната възможност за създаването на подобно публично предприятие, като предметът му на дейност, органите за управление, начина на финансиране следва да бъдат уредени в специалния закон. Правната ни уредба към момента познава подобни държавни предприятия, като в транспорта това са Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”, Национална компания „Железопътна инфраструктура”, Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване” и Държавно предприятие „Съобщително строителство и възстановяване”. Следва да се подчертае, че в цитираното Решение № 5 по к. д. № 10/2004 г. Конституционният съд не отрича възможността за прехвърлянето на държавни функции на други правни субекти и приема, че това по принцип не е в противоречие с Конституцията на Република България. В допълнение, Конституционният съд дори се е позовал на няколко свои решения, като е отбелязал, че подобно прехвърляне на функции е конституционно допустимо в определени случаи, когато се извършва със закон. „Възлагането на държавни функции”, отбелязва Конституционният съд, „на недържавни образувания е съвременна тенденция, чрез която модерната национална държава ограничава свръхрегулирането на социалния живот. Чрез този процес държавата се разтоварва от някои функции, за да може да концентрира усилията си при решаване на други държавни задачи”.

Конституционният съд е постановил също така, че образуването на публично предприятие за стопанисване на държавната собственост в пристанищата за обществен транспорт, извършено при спазване на условията на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон „само по себе си не противоречи на конституцията”. „Могат да бъдат възлагани на други правни субекти”, се казва в решението на Конституционния съд „при контрол от страна на държавата чрез юридическо регулиране функции, насочени към създаване на условия за подобряване на благоденствието, утвърждаване на демократичните принципи на управление, справедливост и равнопоставеност в различни сфери на обществения живот”.

Предметът на дейност на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, така както е определен в разпоредбите на чл. 115м от ЗМПВВПРБ не съдържа функции, възложени на държавното предприятие, за които по какъвто и начин да се приема, че е налице „прехвърляне на правомощия на държавни органи, свързани с гарантиране на сигурността на всички правни субекти на територията на страната и свързани с държавния суверенитет.

В съответствие с изложеното в мотивите на Решение № 5 на Конституционния съд по к. д. № 10/2004 г., функциите, които Конституционният съд е приел, че са държавни и тяхното предназначение е да гарантират сигурността на всички правни субекти на територията на страната, в частност функциите, свързани със сигурността на държавата и на нейните пристанища, с измененията и допълненията в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България са

възложени на орган на изпълнителната власт – Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация“. Агенцията е създадена с Постановление № 124 на Министерския съвет от 2005 г. (обн., ДВ, бр. 55 от 2005 г.).

Съгласно измененията и допълненията в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.) Изпълнителна агенция “Пристанищна администрация” изпълнява регулаторните и контролни функции на държавата в областта на пристанищата, като: а) следи за изпълнение на разпоредбите по обезпечаване на сигурността, отбраната и гражданската защита в пристанищата; б) води регистрите на пристанищата и на пристанищните оператори в Република България; в) събира и предоставя на министъра на транспорта информация за изпълнение на изискванията за експлоатационна годност на пристанищата; г) прави предложение до министъра на транспорта за преустановяване на дейността или за ограничаване временно или постоянно на експлоатацията на пристанищата, които не отговарят на изискванията на този закон или извършват пристанищни услуги в нарушение на чл. 116, ал. 5 от закона; д) контролира спазването на изискванията за техническа безопасност на пристанищните съоръжения, за охрана на труда и за безопасно осъществяване на товаро-разтоварни операции; е) определя нивата за сигурност на пристанищата; ж) контролира спазването на изискванията за свободен достъп и прилагането на еднакви конкурентни условия в пристанищата за обществен транспорт с национално значение; з) прави предложения до министъра на транспорта за изменение размера на пристанищните такси; и) подпомага министъра на транспорта при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори.

В съответствие с решението на Конституционния съд на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” са възложени функции извън тези, който Конституционният съд е определил като свързани със сигурността на държавата и нейните пристанища.

Сравнителноправният анализ на правната уредба при други аналогични държавни предприятия показват идентичност на функциите, които се възлагат на държавните предприятия в областта на транспорта и които са свързани преди всичко със стопанисването и управлението на инфраструктурата – така например е подхотдено при Национална компания „Железопътна инфраструктура” и Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”.

2. Относно управлението на публичната държавна собственост (на инфраструктурата и активите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение):

Управлението на имот – публична държавна собственост със стопанско предназначение не е властническа функция и поради това е невярно, че „може да се възлага само на държавен орган”.

Неслучайно в Конституцията на Република България ясно е проведено разграничението на властническите функции и публичните функции на държавата, свързани с това стопанисване. Безспорно е, че държавата като власт не може пряко да извършва стопанска дейност и поради тази причина тя или предоставя концесии като форма на дългосрочно стопанисване и управление на публичната държавна собственост, или със закон създава особени правни субекти с предмет на дейност само в тази област.

В подкрепа на горното следва да посочим, че чл. 18, ал. 6 от Конституцията на Република България изисква държавните имоти (както, публична, така и частна държавна

собственост) да се стопанисват и управляват в интерес на гражданите и обществото. Текстът не изисква тези имоти да се стопанисват и управляват от държавен орган, нито по какъвто и да е начин указва, че управлението и стопанисването на държавните имоти е непременно „властническа функция”, присъща само и единствено на държавната администрация. Като властническа функция чл. 106 от Конституцията На Република България посочва „организирането на стопанисването на държавното имущество”, което е функция, различна от самото стопанисване и управление.

Органите на държавна власт следва да осигурят стопанисването и управлението да става по определен начин – „в интерес на гражданите и обществото”, а не непременно да ги стопанисват и управляват като част от административната си дейност. Впрочем по естеството си управлението на имущество в тесен смисъл е нетипична за администрацията дейност, особено в случаите, в които имуществото се ползва не за задоволяване на потребностите на администрацията от сграден фонд и друго имущество, нужно за нормалното ѝ функциониране, а за дейности със стопански характер.

Конституционният съд на Република България е направил тълкуване на правомощието да се организира стопанисването на държавното имущество в посочения по-горе смисъл в Решение № 19 от 21 декември 1993 г. по конституционно дело № 11 от 1993 г., съгласно което „Министерският съвет организира стопанисването на държавното имущество, като се грижи за реда по който то ще се извършва и определя този, който ще го извършва. При тази организационна дейност Министерският съвет издава актове, но тя може да се осъществява и от отделни министри или други овластени от Министерския съвет органи. В това отношение Конституцията предоставя на Министерския съвет да вземе решението, считано от него за най-целесъобразно. Тя не предопределя ресорните министри или другите органи, на които той може да повери някаква организационна дейност, свързана със стопанисването на държавното имущество. В живота наистина има случаи, когато във връзка с организационната дейност на Министерския съвет, поверена му с чл. 106 от Конституцията той е обвързан от определени правила. Обаче тези правила не са конституционни, а се издават на законово равнище”.

Управлението на имущества, чрез които се предоставят услуги на неограничен кръг лица и предприятия, ежедневната грижа те да са в съответстващото на определени норми и стандарти добро състояние е дейност, която е естествено да се предостави на правен субект, различен от административен орган. Няма конституционно установена пречка това да е държавно предприятие – публичен търговец по смисъла на Търговския закон. Нещо повече, считаме че подобно законодателно решение е в пълно съответствие и изпълнение на повелята на чл. 18, ал. 6 от Конституцията, тъй като осигурява управление на това имущество в интерес на гражданите и обществото. Преимуществовата, свързани с уредбата на управлението на пристанищната инфраструктура от специализирано държавно предприятие, по отношение на управлението ѝ в обществен интерес са следните:

а) инфраструктурата остава публична държавна собственост, поради нейната всеобща полезност и обществена значимост. Тя се управлява от търговец, срещу когото по отношение на това имущество не може да се насочва принудително изпълнение – това е поредната законово установена гаранция, че публичната собственост ще бъде управлявана в интерес на гражданите и обществото (т.е. едновременно с професионалното ѝ управление се осигурява нейната неотчуждаемост от публичния патримониум). Такова разрешение не би било приложимо спрямо който и да е от другите видове търговци. Същевременно действащото законодателство (Законът за приватизация и следприватизационен контрол) не позволява приватизацията на държавното предприятие, т.е. твърдението в мотивите на искането, че „няма законова пречка впоследствие да бъде

приватизиран” не са в съответствие със законодателството, действащо към момента на внасянето на искането на народните представители в Конституционния съд;

б) Управителят на инфраструктурата (държавното предприятие), включително и чрез относителната си независимост от държавния бюджет може да генерира приходи, които е задължено да влага в инфраструктурата (чл. 115с, ал. 2, т. 1 от закона). Така събираните пристанищни такси се разходват за целите, с които се събират от потребителите на инфраструктурата – осигуряване на достъп до публичните активи и тяхното поддържане в надлежно състояние, позволяващо безопасната им експлоатация и предоставянето чрез тях на качествени пристанищни услуги. Безспорно е, че поради ограниченията, свързани с държавното бюджетиране, този резултат е непостижим, ако активите се управляваха, изграждаха и поддържаха със средства чрез държавния бюджет от бюджетна административна структура;

в) Самото предвиждане на разпоредбата за създаването на държавни предприятия в Търговския закон, очевидно се основава на виждането на законодателя – държавата да възложи изпълнението на публични функции и задачи на предприятие, което не е орган на изпълнителната власт, и в същото време да минимизира разходите на държавния бюджет. Установеният със Закона за устройството на държавния бюджет бюджетен процес не допуска целеви приходи – съгласно чл. 2, ал. 8 от Закона за устройството на държавния бюджет приходите не са целеви и служат за покриване на разходите. Наред с установените лимити за капиталови разходи, това на практика означава, че приходите, които постъпват в бюджета от пристанищните такси не могат да бъдат използвани по предназначение – за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията и поддържането на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. По този начин, след като пристанищните такси се събират от държавното предприятие, изменителният закон постига една много важна цел, от гледна точка на целесъобразност – приходите от използването на пристанищната инфраструктура да се ползват за нейното изграждане, рехабилитация и поддържане;

г) Въпреки различната правна форма, под която са организирани пристанищните власти в отделните държави, обусловена от вътрешноправните разпоредби на съответната държава и формата на нейното управление, основните функции на пристанищните власти практически са еднакви, като основните сред тях са: представляват държавата и действат от нейно име като собственик; предоставят концесии, като приходите от тях остават в съответната пристанищна власт; разработват политиката за цялостното развитие на пристанищата, осигуряват условия за ефективно извършване на пристанищни дейности от пристанищните оператори, контролират и осигуряват безопасността на работа на пристанищата. Наред с управлението на публичното имущество, на държавното предприятие могат да бъдат възложени и други публични задачи, свързани с обезпечаването на дейностите в дадена стопанска сфера, да подпомага организационно и информационно контрола на административните органи, поради тясната връзка на дейностите – обект на контрола с публичното имущество, което управлява. Няма конституционно установени забрани, пречки и несъответствия за осъществяването на този вид действия.

Приемането за неконституционно съобразно на разпоредбите, съгласно които Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” управлява публичната държавната собственост (инфраструктурата и активите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение), на практика било довело до оспорването и поставянето на дневен ред на въпроса конституционно съобразно ли е съществуването на института на концесията. Концесията по съществуото си е предоставянето на право да се управлява и поддържа обекта на концесията – чл. 2, ал. 1 от Закона за концесиите.

Ако се твърди, че управлението и поддържането на обектите – публична държавна собственост (независимо от това дали става дума за пристанища за обществен транспорт с национално значение, граждански летища за обществено ползване, магистрали или пътища), е функция, пряко проявление на държавната власт, която не може да бъде възлагана на друг субект, освен на администрация, това означава, че противоконституционно се явява и предоставянето на концесия за съответните обекти – публична държавна собственост. Следва да се има предвид обаче, че конституционният законодател изрично е признал възможността за предоставянето на концесия – чл. 18, ал. 5 от Конституцията на Република България „условията и редът, при които държавата предоставя концесии се уреждат със закон”. Следователно самата конституция е приела и признала възможността управлението, ползването и стопанисването на публичната държавна собственост да се осъществява от други субекти, които са различни от и са извън органите на държавна власт. Оттук нататък законодателят разполага с няколко възможности, които са преценка на икономическа целесъобразност и разбира се, на законодателна уредба – администрацията със средства от бюджета да организира стопанисването и управлението на съответния обект – публична държавна собственост; да създаде със закон отделен правен субект, на който да повери тази дейност или да предостави концесия.

Тъй като липсва забрана публичните (но не и административни или властнически функции) по управление на значими за обществото държавни имоти да се управляват от държавно предприятие, и тъй като ползите от това са съществени и многобройни, считаме, че разпоредбите на ЗМПВВПРБ, възлагащи управлението на пристанищата за обществен транспорт с национално значение на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” не само не противоречат на Конституцията на Република България, но са и в изпълнение на чл. 18, ал. 6 от нея.

3. Относно обезпечаването на достъпа до пристанищата за обществен транспорт с национално значение, включително изграждане и поддържане на морски канали, защитни съоръжения, вълноломи, кейове, буйове, фарове и други, както и осъществяване на навигационно осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата:

В мотивите на искането се споменава връзката на тези дейности с държавния суверенитет, в насока, че тези дейности се осъществяват в морските пространства, върху които държавата има изключителен суверенитет. Предвид неяснотата на редакцията (върху дейностите или върху морските пространства държавата има изключителен суверенитет, който да обуславя противоречието с Конституцията на цитираните текстове), считаме, че аргументите на народните представители са неточни, в която и да е от двете насоки.

Съгласно чл. 18, ал. 2 от Конституцията на Република България „Държавата осъществява суверенни права върху континенталния шелф и в изключителната икономическа зона за проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните минералните и енергийните ресурси на тези морски пространства”. Привнасянето на изключителен суверенитет на държавата върху морските пространства за дейности извън посочените в конституционната норма, би могъл да доведе до абсурдното разбиране, че изключителният суверенитет на държавата не позволява на което и да е лице да осъществява каквато и да е дейност в тези морски пространства, включително корабоплаване (освен ако не се осъществява от административен орган).

Считаме, че е еднакво неприемливо подобно разширително тълкуване на волята на конституционния законодател, както по отношение на стопанските дейности, свързани с корабоплаването, така и по отношение на дейностите, свързани с поддържането на транспортна инфраструктура. Такова разширително тълкуване би означавало конституционно установена пречка спрямо собствениците на пристанища за обществен транспорт с регионално значение и на други пристанища да поддържат тези пристанища по отношение на водния подход към тях, което считаме, че не е целен от чл. 18, ал. 2 от Конституцията резултат.

Като друг мотив в тази връзка в искането е посочено „Това са дейности, свързани с безопасността на корабоплаването, осигуряването на което е ангажимент и задължение на Българската държава, което не може да бъде предоставяно на стопански субект, вън от системата на държавните органи.”

Отново бихме искали да отбележим разликата между осигуряване на определен резултат и извършването на фактическите (организационни и физически) действия по неговото постигане. В тази връзка е безспорна способността на редица държави да осигурят навигационното осигуряване на полетите, въпреки че тази дейност се извършва от недържавни структури – така например едни от последните актове на Европейската общност в областта на ръководство на въздушното движение Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаване на единно европейско небе, допуска възможността доставчик на аеронавигационно обслужване да бъде всяка обществена или частна организация, която предоставя аеронавигационно обслужване за общия въздушен трафик”.

На следващо място, осигуряването на определени изисквания за безопасност не означава поддържането на инфраструктурата и подходите към нея или осъществяването на навигационното осигуряване, да се извършват от страна на административен орган. По наше мнение осигуряването на безопасност на дейностите означава създаване на стандарти, на които трябва да отговаря инфраструктурата или дейността, както и стриктен контрол за съответствие с тези стандарти и изисквания. Съгласно чл. 115к, ал. 2, т. 3, 4 и 5 от ЗМПВППРБ контролът върху спазване на нормативно установените изисквания за безопасност на съоръженията и дейностите се осъществява от административни органи (Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация” и министъра на транспорта), тъй като контролът върху безопасната експлоатация на пристанищата е действително властническа дейност, за разлика от поддържането на активите и организацията на дейностите в съответствие с определени стандарти. Фактът, че министърът на транспорта е орган на държавното предприятие създава допълнителни гаранции за надеждното осъществяване на публичните задачи на държавното предприятие.

4. Относно предвидената възможност Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” „единствено да дава достъп до пристанищата”:

Осигуряването на свободен достъп от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, съгласно изменителния закон, е под контрола на административен орган – Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация”, която в изпълнение на регулаторните и контролните функции на държавата в областта на пристанищата „контролира спазването на изискванията за свободен достъп” (чл. 115к, ал. 2, т. 7).

5. Относно събирането и разходването на всички пристанищни такси, заплащани от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение:

Гаранцията за обществен интерес, а отгук и осигуряване изпълнението на разпоредбата на чл. 18, ал. 6 от Конституцията на Република България се съдържа именно в определянето на законово ниво на вида на таксите, които събира държавното предприятие. Законодателят също така е посочил и дейностите, за които могат да се разходват таксите – чл. 115с, ал. 2 от закона. По този начин държавата на практика изпълнява своя ангажимент като приходите от такси се използват по тяхното предназначение.

6. Според групата народни представители „Подпомагането на министъра на транспорта при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности по чл. 116а, ал. 1” също била властническа функция, която може да бъде възлагана само на държавен орган.

В искането не се сочат мотиви, защо подпомагането на административен орган да осъществи властническите си правомощия е властническа функция. Доколкото то може да се състои единствено в комуникационно, техническо и експертно допринасяне при осъществяването на определена дейност, не може да се твърди, че носи същите белези като самата контролна дейност, тоест, подпомагането не е властническа, а обслужваща дейност.

7. Относно „изготвянето на дългосрочна програма за развитие и управление на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение (чл. 115у, ал. 1)”:

Твърдението на народните представители не може да бъде споделено.

Не може да се приеме, че това е властническа функция. Очевидно вносителите на искането не правят разликата между подготовката на програмата и нейното приемане или утвърждаване. Текстът изисква дългосрочната програма да се изготви на основата на националната програма по чл. 103а, ал. 2, която се приема от Министерския съвет. Следователно програмата по чл. 115у, ал. 1 е предназначена да изпълни властническото виждане на Министерския съвет за развитието на националната пристанищна система. Освен това, програмата по чл. 115у, ал. 1 получава санкцията на орган на държавна власт, като се утвърждава от министъра на транспорта. Пример на модерно управлявана държава е възлагането на изготвянето на програми или проекти на специалисти в съответната област, с широкото участие на неправителствените организации, върху които има икономическо отражение съответната програма. Самото приемане на програмата като такава вече е функция и отражение на държавна власт – в случая упражнявана от министъра на транспорта, който приема програмата.

8. Относно „учредяването на право на ползване върху обособена част от територията на пристанище и/или върху елементи на пристанищната инфраструктура – публична държавна собственост (чл. 115м, ал. 1, т. 7, във връзка с чл. 116а, ал. 3)”:

Твърдението на народните представители в тази му част е неточно, защото с § 15, т. 2 от Преходните и заключителните разпоредби на Закона за концесиите (обн., ДВ, бр. 36 от 2006 г., в сила от 1 юли 2006 г.) чл. 116а е изменен изцяло и вече не съществува законова възможност за учредяване право на ползване върху обособена част от

територията на пристанище за обществен транспорт с национално значение и/или върху елементи от пристанищната структура – публична държавна собственост, освен чрез договор за концесия. Концесиите за тези обекти се предоставят от Министерския съвет. Поради това, считаме, че действащото към момента законодателство не съдържа възможност държавното предприятие да осъществява твърдените в искането действия. Поради неактуалността на това твърдение не следва да оспорваме същината му – дали това е властническа функция или не.

9. Относно дейностите по „обявяване и провеждане на конкурси за определяне на пристанищни оператори, за извършване на услуги по чл. 117б, ал. 1 (чл. 115м, ал. 1, т. 7 във връзка с чл. 116, ал. 3):

Дейностите по обявяването и провеждането на конкурсите за пристанищни оператори са техническа и са свързана с преценка дали кандидатите отговарят на нормативно определени условия. Решението за обявяването на конкурса задължително се обнародва в „Държавен вестник“ и подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Това показва, че са налице достатъчно законови гаранции, с които да се обвърже преценката на кандидатите, сключващи договори за пристанищни услуги. Като е имал предвид икономическия обхват на тези договори, законодателят ги е отграничил от концесионните договори.

Не могат да бъдат споделени твърденията на народните представители, че в коментирания случай става въпрос за властнически функции. Като е предоставил тези функции на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ законодателят не е нарушил обществен интерес и съответно не е нарушена и разпоредбата на чл. 18, ал. 6 от Конституцията на Република България.

10. В искането си народните представители твърдят противоконституционност на държавното предприятие поради „привилегированото му положение спрямо останалите стопански субекти“.

Според нас нито едно от изброените в искането „прояви на привилегировано положение“ не обуславят противоконституционността на съществуването на държавното предприятие. Спорно е както доколко това са привилегии (считаме, че това са публични задачи на държавното предприятие), както и дали създават условия за „злоупотреба с монополизма и нелоялната конкуренция“ по смисъла на чл. 19, ал. 2 от Конституцията на Република България.

При преценка на същността, целта и значението за гражданите, обществото и икономиката на страната на посочените в искането „привилегии“, считаме за значимо следното:

Държавното предприятие, за разлика от останалите търговци, регистрирани по Търговския закон, осъществява публично значими цели и задачи, свързани с развитието и поддържането на пристанищната система. На тези дейности не следва да се гледа като на „изключителни права“, а като на публични задачи, за изпълнението на които е създадено предприятието.

Считаме, че е от безусловен обществен интерес инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение да бъде изградена, развивана, поддържана и управлявана със средствата, които потребителите на пристанището плащат за тази цел. Безспорен е общественият интерес да бъде осигуряван достъп до

пристанищата, независимо кой е техният оператор, а работата в тях (особено при наличието на повече от един оператор) да бъде организирана така, че те да функционират нормално, непрекъснато и надеждно.

На следващо място, посочените дейности не представляват стопанска дейност в тесен смисъл, те нямат за цел реализиране на стопанска изгода – печалба за държавното предприятие. „Цената“ на тази дейност за потребителите се определя от Министерския съвет. Събираните от потребителите такси, необходими за финансовото обезпечаване на тези дейности са целеви и разходоориентирани. Те се влагат в строго определени направления, посочени в чл. 115с, ал. 2, въз основа на утвърдена от Министерския съвет национална програма за развитие на пристанищата, детайлизирана с дългосрочна програма, одобрена от министъра на транспорта. При разходването им се следва определената процедура в Закона за обществените поръчки, която гарантира прозрачното им разходване в обществен интерес.

Когато се обсъжда „изключителното право“ на държавното предприятие да събира и разходва пристанищните такси, следва да се има предвид и разпоредбата на чл. 117е от ЗМПВВПРБ, предвиждащ реда и условията, при които държавното предприятие влага част от събраните приходи в пристанищната инфраструктура в изграждането и поддържането на пристанищата, за които е предоставена концесия – размерът на средствата и обектите, в които те се влагат се определя от Министерския съвет.

Също така в обществен интерес е организацията на работата в пристанищата за обществен транспорт с национално значение да е възложена на една пристанищна власт. Това е така, защото общата пристанищна инфраструктура не е обект на концесия и не може по никакъв начин да се предоставя на един или друг пристанищен оператор. Тя се поддържа и управлява от отделна от тях и независима пристанищна власт, което осигурява безпрепятственото ѝ ползване, както от операторите, така и от потребителите на пристанищни услуги. При повече от един оператор, работата в пристанищата също следва да бъде организирана по начин, който следва да осигури несмушавания достъп до инфраструктурата и достъп до предоставяните пристанищни услуги, от независимо от операторите тяло, каквото е държавното предприятие.

Организацията на работата в пристанищата за обществен транспорт с национално значение не се подчинява на свободната преценка на държавното предприятие, тя е подчинена на редица изисквания и правила, които се определят от министъра на транспорта с наредба, съгласно чл. 104, ал. 1 от ЗМПВВПРБ.

Необосновани и неподкрепени с факти и мотиви са опасенията, че в бъдещ момент държавното предприятие можело да се окаже оператор (действително, такава възможност е дадена временно, по изключение и при строго определена хипотеза) и по този начин – да се нарушат правилата на свободната конкуренция.

Конституцията и действащото законодателство обявяват за противоправно не самото монополно положение, а злоупотребата с него. Самият закон предотвратява възможността за злоупотреба с монополно положение, чрез правилата и механизмите, които въвежда: а) особен статут на публичното предприятие; б) контрол на държавата над дейността му – върховен орган на управление е орган на изпълнителната власт – министърът на транспорта; в) регулиращата роля на изпълнителната власт в областта на развитие и управление на пристанищната система – чрез приеманите национална програма и дългосрочна програма за развитие на пристанищата; г) контрол, осъществяван от държавните органи (министъра на транспорта и Изпълнителна агенция „Пристанищна

администрация” върху изпълнението на задълженията на държавното предприятие, свързани с достъпа до пристанищата и поддържането на пристанищната инфраструктура.

В действащото законодателство са установени достатъчно надеждни механизми, които позволяват на всеки търговец или потребител да защити правата си от злоупотреба с господстващо положение и нелоялна конкуренция, когато настъпи такава. Обвиненията „а priori” в монополизъм и нелоялна конкуренция, поради наличието на права, които нито са права (а публични задачи), нито са „изключителни” не би могло да обоснове противоречието на посочените в искането текстове от ЗМПВВПРБ с конституционните норми.

Изграждането, реконструкцията, рехабилитацията на пристанищата за обществен транспорт с национално значение не е „изключителна” привилегия на държавното предприятие. В чл. 115м, ал. 1, т. 1 тази „изключителна привилегия” е предоставена на три категории лица – държавното предприятие, концесионер или еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала.

На държавното предприятие не са дадени „изключителни права и привилегии”, а възложени публични задачи, в обществен интерес. В ЗМПВВПРБ съществуват достатъчно механизми на контрол над дейността на предприятието, които в съчетание с законодателните разрешения в областта на защита на конкуренцията предотвратяват каквато и да е възможност за злоупотреба с монополно положение и нелоялна конкуренция.

11. Относно твърдението за липса на контрол върху дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”:

Народните представители твърдят, че липсвал контрол върху дейността на държавното предприятие, защото министърът на транспорта бил орган на управление на предприятието. Не се сочи конкретна конституционна разпоредба, на която да противоречи текстът от закона, съгласно който министърът на транспорта е орган на управление на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”.

ЗМПВВПРБ съдържа достатъчно разпоредби, които гарантират и осигуряват контрола върху дейността на държавното предприятие – съгласно чл. 115к министърът на транспорта ръководи и контролира пристанищната дейност в Република България чрез Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация”.

Съгласно чл. 115п, ал. 2 министърът на транспорта назначава и освобождава членовете на управителния съвет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, той утвърждава, структурата, щата и средствата за работна заплата на държавното предприятие.

Прочитът на правната уредба на държавните предприятия в българското законодателство показва аналогични функции на съответните министри.

12. По § 25 и § 26 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.):

Народните представители не сочат конкретни твърдения за противоконституционност на посочените параграфи.

Като имаме предвид и се позоваваме на оспорването, което правим по-горе на твърденията на народните представители за противоконституционност на съществуването на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, изразяваме становището, че и тези разпоредби не противоречат на Конституцията на Република България. Те са свързани със самото създаване на публичното държавно предприятие и уреждат права и задължения във връзка с правоприемството му по отношение на съответната част от активите, пасивите, правата и задълженията на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация”, която се отнася до предмета на дейност на държавното предприятие, така, както е определен в чл. 115м, както и до правоприемството на прекратената без ликвидация Национална компания „Пристанища”.

По изложените съображения считаме, че създаването на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” не противоречи на Конституцията на Република България.

Предвид изложеното, моля да отхвърлите като неоснователно искането на народните представители за установяване на противоконституционност на:

1. § 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.), с който е изменен текста на чл. 106 от ЗМПВВПРБ и е създадена нова ал. 2;
2. разпоредбите на § 7 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.), с който се създават чл. 103в и чл. 103г;
3. § 16, в частта, в която се създава раздел VIб „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” и членове 115л, 115м, 115н, 115о, 115п, 115р, 115с, 115т и 115у; § 25 и § 26 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 104 от 2005 г.).

С уважение,


Петър Мутафчиев
Министър на транспорта

