



# ASSOCIATION OF BULGARIAN PORTS, PORT OPERATORS AND CONCESSIONERS

Burgas 8000, bul. "Knyaz Al. Batenberg" № 1, e-mail: [zolumov@bulgarianports.org](mailto:zolumov@bulgarianports.org), [www.bulgarianports.org](http://www.bulgarianports.org) Tel: +359 56 879 001, Fax: +359 56 879 000

## СТАНОВИЩЕ НА АСОЦИАЦИЯТА НА БЪЛГАРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА, ПРИСТАНИЩНИ ОПЕРАТОРИ И КОНЦЕСИОНЕРИ ПО КОНСТИТУЦИОННО ДЕЛО № 8/ 2006Г.

### УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,

Членове на Асоциацията на българските пристанища, пристанищни оператори и концесионери (АБППОК) са всички големи частни и държавни пристанищни оператори и концесионери. От нормалната и безпроблемна работа на тези оператори, изцяло зависи външната търговия на страната, тъй като те обработват 100% от търговския трафик на товарите, преминаващ през българските морски и речни пристанища. Развитието на пристанищната инфраструктура е от изключителна важност за нормалното функциониране на икономиката и за националната сигурност.

АБППОК винаги е защитавала тезата, че Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПИПРБ) с неговите последни изменения, не решава и не може да реши проблемите в сектора и най-вече, не създава благоприятна среда за развитие на пристанищната инфраструктура.

Ние винаги сме настоявали и предлагали да бъде приет специален Закон за пристанищата, който да регламентира отношенията между администрацията и пристанищните оператори на база равнопоставеност между различните видове собственост и осигуряване на конкурентна среда, гарантираща развитието на българските пристанища.

Според последното изменение на ЗМПВВПИПРБ, Министерският съвет определя размера на 5 вида такси, които се заплащат от корабите посещаващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение:

- канална такса - за ползване на подходните канали;
- линейна корабна такса – за заемане на кея;
- тонажна корабна такса – за ползване на пристанищна инфраструктура общо,
- светлинна такса – за ползване на светлинните знаци по крайбрежието;
- такса за управление на отпадъците – за управление на отпадъците от корабите;

Законът не дава правна регламентация относно разпределението на таксите, които следва да заплащат корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, както и не регламентира как тези такси се използват за поддръжка и развитие на съоръженията и инфраструктурата за които целево се събират.

Съгласно чл.115 б, ал.2, т.6 от ЗМПВВПИПРБ, "приходите от цените за достъп до пристанищата" се събират от държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". Това практически означава, че държавата създава едно предприятие, на което възлага специални или изключителни права да осъществява определена стопанска дейност.

Не бихме искали да коментираме по-целесъобразност функциите и правата, които са разписани на това държавно предприятие. И за неспециалисти е видно, че тези правомощия представляват хаотична смесица от ангажименти по поддръжката на пристанищната инфраструктура - публична държавна собственост, експлоатирана от други търговски дружества със средства от такси и държавно управленски функции. Създаването на подобен стопански субект, с изключително право (монопол) да извършва определена стопанска дейност, противоречи на разпоредбите на чл.16 ал.3 във връзка с ал.1 от Закона за защита на конкуренцията (ЗЗК), които забраняват предоставяне на подобно монополно положение извън случаите по чл.18, ал.4 от Конституцията на Република България.<sup>1</sup> Предоставянето на подобно правно положение е недействително.

Забраната за създаване на нови монополи напълно кореспондира с поетите от Република България международни задължения по Европейското споразумение за асоцииране между Европейските общности и Република България (ЕСА), в сила от 01.02.1995 г. В чл.66 на ЕСА, България е поела задължението да осигури спрямо предприятията със специални и изключителни права прилагането на режима за контрол върху държавните помощи, регламентиран в чл. 90 от Римския договор (респективно чл.87 от ДЕО, в неговата Амстердамска редакция).

Предоставянето на права, представляващи трансфер на публични (държавни) вземания към едно предприятие, дефинирано по смисъла на §1 от "Допълнителната разпоредба" на Закона за държавните помощи (ЗДП), който поставя в по-благоприятно положение същото спрямо негови конкуренти, е проявна форма на държавна помощ по смисъла на чл. 1 ал.3 от ЗДП.

Съгласно чл.1 ал.4 от ЗДП забраната за предоставяне на държавна помощ, без същата да е разрешена от контролния регулатор по чл.5 от ЗДП- Комисията за защита на конкуренцията се отнася и за предприятия, на които държавата е възложила извършване на услуги от обществен интерес. В цитираният по- горе нормативен акт, законодателят забранява предоставяне на държавна помощ под "каквато и да е форма". Практиката по прилагането на закона от КЗК недвусмислено навежда до извода, че предоставянето на държавна помощ може да се осъществи чрез закон или административен акт, чрез които са облагодетелствува определен стопански субект, в нарушение на принципа на свободната конкуренция.

Тезата, че чрез закон се създава нов монопол и се предоставяне незаконна държавна помощ се доказва чрез липсата на ясни правила за определяне на размера на тези такси от държавен орган (по- специално, Министъра на транспорта), а също така и от липсата на правила за тяхното изразходване по поддръжката на съществуващата инфраструктура.

Налице е реалната възможност, чрез неправилно или нецелесъобразно използване на тези такси или тяхното безпринципно определяне като размер, търговското дружество "Пристанищна инфраструктура" ЕАД да се намеси в разпределението на товаропотоците между отделните пристанищни оператори осъществяващи дейността си на концесионирани терминали, а също така и операторите на пристанища с регионално значение. На едно търговско дружество се предоставят регулативни функции, които са присъщи на държавна власт. Според нас този правен регламент противоречи на основните принципи на Конституцията, по- конкретно на чл.19 ал.2 и на чл.1 ал.2 във връзка чл.18 от ЗЗК. В тази връзка, особено трябва да се подчертае значението на вторият нормативен акт – ЗЗК, който в посочения правен състав, осигурява защита не само при хипотезата на злоупотреба с монополно (господстващо положение), но и в случаите на опасност от подобно противоправно поведение на предприятието - монополист ( т.н. потенциална

<sup>1</sup> Чл.18, ал.4 от Конституцията. " Със закон може да се установява държавен монопол върху железопътния транспорт, националните пощенски и далекосъобщителни мрежи, използването на ядрена енергия, производството на радиоактивни продукти, оръжие, взривни и биологично силно действащи вещества."

25

заплаха за свободната конкуренцията ). Не без значение е и реалната заплаха държавно предприятие “Пристанищна инфраструктура” ЕАД да придобие монополно положение на съответния продуктов пазар - пазара за поддръжката на подходните канали и акваторията на пристанищата. Това може да се осъществи, без значителни трудности, само с едноличното решение на неговия орган на управление - Съвета на директорите. Например, държавното предприятие взема решение да закупи драгажни кораби и средства. Ще бъде създаден безпроблемно стопански монопол на този продуктов и географски пазар, който ще има изключително негативен ефект върху цялата индустрия. Подобна възможност не е ограничена в правомощията на дружеството, визирани в закона.

На второ място, ние не споделяме законовия запис на дефиниране на пристанищата на пристанища с национално значение и пристанища с регионално значение. Бихме искали да поясним, че в зависимост от своето предназначение, пристанищата по света, се делят на различни видове – търговски, военни, яхтени, технологични и др., като всяко едно от тях отговаря на различни критерии и изисквания.

Някои от тези критерии са общи – защитеност от влиянието на вятъра и вълните, а някои от тях специфични – защитеност при нападение от въздуха (за военните пристанища). Всички пристанища от един същ вид обаче, имат значение за националната икономика и не е целесъобразно да бъдат делени на пристанища с национално значение и пристанища с регионално значение. Това деление, което е регламентирано в ЗМПВВПРБ, е изкуствено и изключително непрофесионално. Същото не отразява действителното разделение на пристанищната инфраструктура на България, а защитава частно корпоративни интереси. Фактически този запис разделя българските пристанища на държавни и частни.

АБПКОК счита, че липсва каквото и да е основание за разделяне на пристанищата, които извършват абсолютно една и съща дейност – претоварни пристанищни услуги, както по тяхното значение за икономиката на страната, така и по формата на собственост.

Създаването и развитието на всяко едно от българските пристанища е обусловено от специфични изисквания и причини. Пристанищата са строени за да обслужват определен хинтерланд или концентриран промишлен капацитет и тази специфика трябва да намери отражение в закона.

Асоциацията счита, че ЗМПВВПРБ не трябва да регламентира предлагането на пристанищни услуги на кейове, които не са проектирани и строени за претоварване на стоки, а са специално проектирани и строени за технологични пристанища и специфични дейности (кораборемонт, корабостроене, обслужване на отделни специфични видове плавателни съдове и т.н.). Такава инфраструктура, поради специфичните технологични задачи, за които е предназначена да решава, няма лесен и безопасен достъп както от морето, така и от сушата, затруднява безопасното преминаване на други кораби и транспортни средства. Здравината на кейовете и терминалите в тила също така, не е проектирана и не отговаря на спецификата на пристанищната дейност, което от своя страна е предпоставка за аварии и инциденти. Пренебрегването на тези специфични особености е предпоставка за непланирано увеличаване на трафика в градските части, преминаване на транспортни средства с натоварване значително надвишаващо проектното натоване на градската инфраструктура. Това от своя страна води до значително увеличаване на разходите за ремонти на настилката, водопроводната мрежа и канализацията, електропреносната мрежа, увеличаването на концентрацията на изгорели газове в жилищните райони, и не на последно място на значително увеличение на инцидентите.

От горепосочените аргументи следва извода - чрез създаването на държавното предприятие “Пристанищна инфраструктура” се преследва целенасочено следната цел – след раздържавяването в сектора изкуствено, извън конкуренцията, да съществува едно

единствено предприятие с гарантирани приходи, което да бъде пряко управлявано от  
Министъра на транспорта.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,

Асоциацията на Българските пристанища, Пристанищни оператори и Концесионери  
счита, че ЗМПВВПРБ с неговите последни изменения и допълнения противоречи на  
основни принципи на Конституцията на Република България за равнопоставеност на  
различните видове собственост, забрана за предоставяне на държавна помощ на отделни  
икономически оператори и ненамеса на държавата в търговската дейност на дружествата.  
Ето защо, ние изцяло подкрепяме конституционното искане на група 48 народни  
представители за обявяване на визираните в него текстове от ЗМПВВПРБ за  
противоконституционни.

С уважение

Председател:

*Золумов 3*

Кръстан Золумов

