

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО
СЪБРАНИЕ

КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ, ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯ

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх.№	053-19-22
Дата	18.11.2020г.

ДОКЛАД

16¹⁴
АГ

Относно: Указ № 229 на Президента на Република България, постъпил на 6. 11. 2020 г., за връщане за ново обсъждане на Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, приет от Народното събрание на 28 октомври 2020 г. и мотивите към указа.

На заседание на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения, проведено на 18 ноември 2020 г., бе обсъден Указ № 229 на Президента на Република България, постъпил на 6. 11. 2020 г., за връщане за ново обсъждане на Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, приет от Народното събрание на 28 октомври 2020 г. и мотивите към указа.

На заседанието присъстваха г-жа Красимира Стоянова – директор на дирекция „Правна“ в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и г-жа Иванка Иванова – съветник по правни въпроси на президента на Република България.

Госпожа Иванова запозна членовете на комисията с Указа на президента и мотивите към него.

На основание чл. 101, ал. 1 от Конституцията на Република България президентът връща за ново обсъждане в Народното събрание Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, приет от Народно събрание на 28 октомври 2020 г., като оспорва §18 и 19 от закона.

В мотивите към указа е посочено, че в Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (ЗИД КТК), насочен предимно към безопасността на корабоплаването и надзора на пазара на морско оборудване, са приети допълнения в Наказателния кодекс и в Закона за автомобилните превози. С § 18 от Заключителните разпоредби на ЗИД КТК е създаден чл. 234г от Наказателния кодекс, който обявява за престъпление извършването на обществен превоз на пътници без разрешение, регистрация или лиценз, които се изискват по нормативен акт или акт на Европейския съюз. Предвидено е наказание лишаване от свобода от две до пет години, като моторното превозно средство, послужило за извършване на деянието, се отнема в полза на държавата, независимо чия собственост е. По-тежко наказуемо е деянието, извършено от две или повече лица, сговорили се предварително за неговото осъществяване, или чрез използването на

неистински или преправен документ, или на документ с невярно съдържание. В тези случаи наказанието е лишаване от свобода от пет до десет години и глоба от пет до петнадесет хиляди лева, като съдът може да постанови и конфискация до една втора от имуществото на виновния.

В мотивите към указа президентът не оспорва обществената опасност от нерегламентирания превоз на пътници, който може да увреди не само безопасността на лицата, но и обществения интерес във връзка с осигуряването на услуги за превоз. Неслучайно и досега деянието представлява административно нарушение по Закона за автомобилните превози, но понастоящем основателно се поставя въпросът как ще бъдат преценени случаите, в които то се преследва по административен ред или по реда на Наказателно-процесуалния кодекс. Не са уточнени и критериите, по които нерегламентираният обществен превоз на пътници ще се разграничава от т.нар. споделено пътуване. Повод за тези въпроси стават широките дефиниции на понятията „обществен превоз“ и „превоз на пътници“, съдържащи се съответно в § 1, т. 1 и 2 от допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози. В мотивите е посочено също така, че приетите в Закона за автомобилните превози промени, които в § 19 от ЗИД КТК се свеждат само до добавката, че административната санкция се прилага, ако извършеното деяние не е престъпление, не дават нужните гаранции. Те не поставят точна граница кога едно лице може да поделя разходите си за пътуване до определено място, ползвайки се свободно от правата си върху съответното моторно превозно средство, от случаите, когато деянието съставлява административно нарушение или престъпление. Ако едни и същи действия могат да бъдат третирани като административно нарушение и като престъпление, се оставя твърде голяма свобода за преценка на правоприлагащите органи, а гражданите нямат яснота относно квалификацията на извършеното от тях деяние. И двете последици са несъвместими с изискванията на правовата държава.

В мотивите към указа президентът също излага становище, според което предвиденото в § 18 от ЗИД КТК отнемане в полза на държавата на моторното превозно средство, послужило за извършване на деянието, независимо от собствеността върху него, може да представлява необосновано нарушение на правото на собственост, гарантирано и с чл. 17 от Конституцията на Република България, и с чл. 1 от Протокол № 1 към Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи. Според трайно установената практика на Европейския съд по правата на човека мерките за конфискация следва да са съобразени с изискванията на Конвенцията при кумулативното наличие на три условия: мярката е взета в рамките на процедура, която е установена в закон, преследва легитимна цел и е пропорционална на целта. Приетият § 18 от ЗИД КТК създава неясна норма, която не позволява преценка по тези условия.

В мотивите към указа е отбелязано и че, когато собствеността върху моторното превозно средство принадлежи на трето лице, императивната норма в чл. 234г от Наказателния кодекс, която предвижда отнемане независимо от това обстоятелство, не гарантира „справедлив баланс“ между обществения интерес и защитата на правата на собственика, който не е извършил престъплението, нито е съучаствал в извършването му. Според Европейския съд по правата на човека, когато притежания, които са били използвани неправомерно, се конфискуват, този баланс зависи от много фактори, включително от поведението на собственика. В

такива случаи националните органи са призвани да вземат предвид степента на вина или грижи на собственика на имуществото или най-малко връзката между поведението му и престъплението. Посочено е и, че в приетото допълнение на Наказателния кодекс отнемането на собствеността е установено наред с лишаването от свобода, като изрично е посочено, че до този ефект се стига, независимо чия собственост е моторното превозно средство. Прави впечатление, че в квалифицирания състав по чл. 234г, ал. 2 от Наказателния кодекс не се предвижда отнемане на собствеността върху моторното превозно средство, допуска се конфискация до една втора от имуществото на виновния, но това е само правна възможност, налагана по преценка на съда. Тази несъразмерност няма обяснение, тъй като в мотивите на предложението за допълнение в Наказателния кодекс не се съдържат никакви аргументи относно размера на предвидените наказания.

Президентът посочва и, че в Народното събрание на 6 февруари 2020 г. е внесен проект на Закон за допълнение на Наказателния кодекс, с който е предложено инкриминиране на нерегламентирания превоз на пътници. В мотивите на законопроекта (№ 054-01-8/06.02.2020 г.) е посочено, че „единствено чрез методите на наказателното право може да бъде намерен основният търсен ефект, а именно бързо, трайно и сигурно преустановяване на нерегламентирания превоз на пътници, който се извършва във вреда и на самата държава, а в не по-малка степен и на обществото.“ По законопроекта са постъпили становища от Министерството на правосъдието, Върховния касационен съд, Конфедерацията на автобусните превозвачи, Висшия адвокатски съвет и Прокуратурата на Република България.

По отношение на преследването на „сивата икономика“, в мотивите към указа президентът посочва, че изразява подкрепа, но следва да става с механизмите на правовата държава, при зачитане на принципите на необходимост, обосновааност, предвидимост, откритост, съгласуваност, пропорционалност и стабилност.

Воден от така изложените мотиви президентът упражнява правото си на основание член 101, ал. 1 от Конституцията на Република България да оспори направените промени в Наказателния кодекс и Закона за автомобилните превози, които са внесени между двете гласувания на Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, без да са свързани с неговите основни положения и обхват.

В хода на дебатите госпожа Стоянова изказа становището на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, като заяви подкрепа за закона.

По време на дискусиата се изказаха народните представители: Георги Свиленски, Станислав Иванов, Митко Полихронов и Димитър Данчев. Подкрепа за закона заявиха г-н Станислав Иванов, г-н Митко Полихронов, както и г-жа Магдалена Милтенова - председател на Конфедерацията на автобусните превозвачи.

Господин Свиленски изрази мнение, че не подкрепя закона и даде примери за извършените проверки от страна на компетентните органи и установените от тях нарушения.

След проведеното обсъждане и изказаните мнения, Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения, с 11 гласа “ЗА” и 5 гласа

„ВЪЗДЪРЖАЛИ СЕ“ предлага на Народното събрание да приеме повторно Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, № 002-01-37, внесен от Министерски съвет на 14 август 2020 г., приет от Народното събрание на 28 октомври 2020 г.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ,
ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯ:**

ХАЛИЛ ЛЕТИФОВ