

ДО ПРЕЗИДЕНТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ -  
Г-Н РУМЕН РАДЕВ

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА НАЛАГАНЕ НА  
ПРЕЗДИДЕНТСКО ВЕТО**

От СНЦОП "ОБЕДИНЕНИЕ НА СВОБОДНИТЕ АДВОКАТИ" („ОСА“), ЕИК 205846611, седалище и адрес: гр. София, бул. „В. Левски“ № 38, ет. 2, представлявано от Председателя на УС адв. ЕМИЛ А. ГЕОРГИЕВ

**ВЪРХУ: Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване** внесен като законопроект в НС със сигнатура № 002-01-37, от Министерски съвет на 14 август 2020г., ПРИЕТ НА ВТОРО ЧЕТЕНЕ от 44-то НАРОДНО СЪБРАНИЕ на 28.10.2020г. и ПОДЛЕЖАЩ НА ОБНАРОДВАНЕ в „Държавен вестник“.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕЗИДЕНТ,**

С настоящото, Ви молим, да не обнародвате така приетият от Народното събрание, Закон за изменение и допълнение на КТК, съдържащ в себе си в ЗР изменение и в Наказателния кодекс, със създаване на нов чл. 234г в същия, като наложите вето, съгласно правомощията Ви.

Считаме, че така приетият закон в частта за изменение на НК, противоречи на основни нормативни актове и Конституцията на Р.България и засяга основни права на гражданите и техните законни интереси, гарантирани от върховния акт в Р.България - Конституцията.

Аргументите ни за това са следните:

1. На първо място, считаме, че с така приетия закон, с който се внасят изменения и в НК и се създава изцяло нова разпоредба, грубо се навлиза в правната сфера на обикновения гражданин, който ще бъде лишен от възможността да реализира свободното си придвижване на територията на страната, в случаите на организирано съвместно пътуване на граждани, на групи с общи интереси, приятели и пр., или при осъществяване на съвместно пътуване с поделение на разностите по същото.

С така приетият нов чл. 234г от НК, ал. 1: *„всеки който извършва обществен превоз на пътници без разрешение, регистрация или лиценз, които се изискват по нормативен акт или акт на Европейския съюз, се наказва с 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.“*

С така разписаната норма се криминализира извършването на нерегламентиран обществен превоз на пътници, като за същото е предвиден висок размер на наказанието.

В ал. (2) на нормата, представляваща квалифициращ състав на деянието: „когато деянието по ал. 1 е 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, наказанието е лишаване от свобода от пет до десет години и с глоба от пет до петнадесет хиляди лева, като съдът може да постанови и конфискация до една втора от имуществото на виновния“, е предвидена очевидно несъразмерна наказателна репресия, както спрямо тежестта на инкриминираното деяние, така и спрямо сходни или други, по-тежки, а същевременно по-леко наказуеми престъпни състави, нарушавайки по този начин вътрешния баланс в Наказателния кодекс и логиката на наказателната политика.

При неизяснеността на така разписаната норма и предвидения висок размер на наказанието, независимо от това, че същото е включено в раздел II „Престъпления в отделни стопански отрасли“ на глава шеста „Престъпление против стопанството“ от НК, считаме, че гражданите ще бъдат ограничени в осъществяването на едно от основните си права, а именно правото си на свободно придвижване в т.ч. правото им свободно да се организират помежду си в мероприятия за чието осъществяване ще се налага и сами да организират своето придвижване /в случая съвместно/ и евентуално да споделят разходите за гориво помежду си.

Към настоящият момент, считаме, че дори и да е налице обществена нужда за създаването на такава норма, то криминализирането на тези превози, следва да бъде детайлно проучено, да се предвидят и направят задълбочени обсъждания и преценка, както и да бъде съобразено респ. синхронизирано със сега действащите норми на Закона за автомобилните превози. В същия има разписани норми регулиращи тези обществени отношения като в момента те са въздигнати като административни нарушения и е предвидена съответната административно-наказателна санкция.

В случая, ще се стигне до колизия между правни норми, регулиращи едни и същи отношения и ще доведе до противоречия в компетенцията на съответните органи, които ще ги прилагат.

Подобна теза е развита и от Министерството на Правосъдието, представена пред Народното събрание, но не е била взета предвид.

Към настоящия момент считаме, че ако обществената нужда налага такива превози да бъдат криминализирани, то това следва да се стане както посочихме по-горе, след детайлно проучване, подложено на обществено обсъждане, с мотиви, и като се направи и предварителна оценка на въздействието, каквито в случая липсват.

2. С приемането на този закон в който със Заключителните му разпоредби, се внасят изменения в Наказателния кодекс, са допуснати нарушения на Конституцията на Република България и Закона за нормативните актове.

В първоначално представения в НС от вносителя Министерски съвет ЗИДКТК, макар и да са налице мотиви, частична предварителна оценка на въздействието, справка за съответствие с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи, справка за съответствие с правото на Европейския съюз и справка постъпилите предложение при ОО при вносителя - няма такива, то те касаят норми относно изм. и доп. на Кодекса за търговското корабоплаване, като изменения в НК не са били предвидени.

При приемането на законопроекта, с разпореждане на председателя на НС от 17.08.2020г., същият е бил разпределян към следните Комисии: водеща „Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения“ и Комисии - „Комисия по европейските въпроси и контрол върху европейските фондове“ и „Правна комисия“. Доклади по законопроекта е бил представен само от водещата комисия - „Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения“ /18/09/2020 - Доклад (първо гласуване) и на 23/10/2020 - Доклад (второ гласуване) /. Доклади от другите две комисии, особено от Правната комисия, няма представени, защото законопроекта не е бил гледан в тях, след което законопроекта е бил внесен за обсъждане и гласуване на първо четене в Пленарна зала и приет на 30.09.2020г.

В срока за предложения между двете гласувания, първоначално определен до 07.10.2020г., и удължен до 12.10.2020г., на 09.10.2020г., с входящ номер: 054-04-192, г-жа Иглика Иванова -Събева и група народни представители, внасят Законопроект за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване, в който се предвиждат измененията посочени по-горе в НК, със създаването на нов чл. 234г, и изменения в ЗАвтП.

Така на практика, без да е минавало „първо четене“ и подложено на гласуване в Пленарна зала, това предложение минава за гласуване на второ четене, с целия внесен законопроект. Едва във втория доклад на водещата комисия е отразено предложението на Иглика Иванова-Събева и група народ. представители, изменение в НК, като прави впечатление, че за разлика от първоначалния такъв на Комисията, където има и становище и взето решение с 20 гласа “ЗА”, във втория доклад се съдържа само текста на законопроекта за второ четене, без да е видно неговото обсъждане и без гласуване от Комисията и взетото в тази връзка решение.

С оглед горното, са налице допуснати съществени нарушения при приемането на внесенния законопроект /приет от 44-то НС на 28.10.2020г. /, като е нарушена нормата на чл. 88 от Конституцията, съгласно която: „Законите се обсъждат и приемат с две гласувания, които се извършват на отделни заседания. По изключение Народното събрание може да реши двете гласувания да се извършат в едно заседание“.

Нарушени са и разпоредби от Закона за нормативните актове, а именно: чл. 3, чл. 4, чл. 10 ал. 2, чл. 18а, чл. 19, чл. 26.

Не са спазени основни принципи, сред които обществени отношения, които спадат към област, за която има издаден нормативен акт, се уреждат с неговото допълнение или

изменение, а не с отделен акт от същата степен, изработването на проект на нормативен акт се извършва при зачитането на принципите на необходимост, обоснованост, предвидимост, откритост, съгласуваност, субсидиарност, пропорционалност и стабилност, като в процеса по изработването на проект на нормативен акт се провеждат и обществени консултации с граждани и ЮЛ, като са предвидени специални правила относно съставянето и обявяване на проекта и неговото публикуване респ. даване на гласност на предложението и др.

Така на практика с внасяне на допълнителното предложение от групата народни представители между двете гласувания, се избягва обществения дебат и обсъждане на внесените в НК промени, което явно се е целяло.

За пореден път, настоящия състав на 44-то НС, грубо нарушава посочените императивни норми на Конституцията явяващ се върховния нормативен акт в държавата, ЗНА и Правилника за организацията и дейността на Народното събрание.

Считаме, че така приетия ЗИДКТК, в частта с която е прието подразделение с наименование: „Заклучителни разпоредби“ и се правят изменения с § 37 в Наказателния кодекс и §38 в Закона за автомобилните превози, е в остро несъответствие с принципите на необходимост, обоснованост, предвидимост, откритост, съгласуваност, субсидиарност, пропорционалност и стабилност, които ръководят законодателния процес в правовата държава и за пореден път сме изправени пред нарушение на законодателния процес.

**Ето защо Ви призоваваме, в срока на чл. 88 ал. 3 и вр. с чл. 101 ал. 1 от Конституцията на РБ, да постановите Указ за връщане за ново обсъждане в НС на ЗИДКТК приет от 44-то НС на 28.10.2020 г., в частта с която е прието подразделение с наименование: „Заклучителни разпоредби“ и се правят изменения с § 37 в Наказателния кодекс и §38 в Закона за автомобилните превози.**

С уважение:

адв. Емил А. Георгиев,  
Председател на УС на СНЦОП „Обединение на свободните адвокати“