
Симеон Арнаудов: Има вратички в закона - само отнемането на книжки не е достатъчно

Интервю на изпълнителния директор на ИА "Автомобилна администрация" Симеон Арнаудов за вестник "Дневник", 09.08.2010 г., с изпълнителния директор разговаря Цветелина Катанска

В очакване на съдебния изход от делото срещу избора на фирми, които трябва да доставят камери за техническите прегледи и шофьорските изпити, държавната автомобилна агенция засили проверките на превозите - и на пътници, и на товари. Бяха проверени и всички автогари. За резултатите и за подготвените нови промени в закона за автомобилните превози разговаряме с изпълнителния директор на "Автомобилна администрация" Симеон Арнаудов.

Проверките и нововъведенията родиха яростна съпротива на всички нива

Само две общини от 264 са спазили закона и са ограничили броя на такситата

- Г-н Арнаудов, кои са най-проблемните области, с които автомобилната администрация трябва да се справи?

- Изпитите за придобиване на свидетелства за управление на МПС, нелегалните превози на пътници и товари във всичките им измерения. При републиканските пътни схеми е хаос, който искаме да спрем. Искामе да подобрим автогаровото обслужване, да въведем ред в отношенията с таксиметровите превози, където има много нелоялна конкуренция и подмамване на клиенти, много незаконни превозвачи.

Имаме над 400 констатирани случая, при които водачите или нямат разрешение за превоз, или въобще общината не е дала разрешение за съответното такси. Проблемни дестинации са Пловдив, Смолян, Перник, Добрич и Варна.

Променихме философията на проверките. Вече анализираме риска и усилията ни са насочени към проблемните сектори. Правим нарочни проверки - над 600 от началото на годината съвместно с НАП и икономическа полиция. Целта ни е да се преборим с нелегалните явления, които вече буквално задъхват легалния бизнес.

Тук идва мястото и на пропуските в закона, които не позволяват да има ефект от работата ни.

- Щом като има пропуски в закона, какъв е реалният ефект от проверките?

- За момента - яростна съпротива на всички нива. Например при доставянето на видеокамери за изпитите за водачи има безсмислени оспорвания от фирма. Комисията за защита на конкуренцията се произнесе в наша полза и сега сме във Върховния административен съд.

Опитват се да ни спрат и забавят, защото знаете - ден година храни. Всеки ден в повече без камери е предпоставка за корупционни действия. Същото важи и за въвеждането на пределни цени на такситата - има яростен отпор от определени кръгове; отпор и срещу метода, чрез който по закон предвиждаме да спираме от движение превозни средства, с които се извършват незаконни превози.

Ако той беше в сила, сега щяхме да имаме 500 таксите на платени паркинги със свалени номера и около 600 товарни автомобили и автобуси.

- Последно ще предложите ли поправка в закона за въвеждане на пределни цени за такситата, след като КЗК се произнесе срещу тях?

- Комисията за защита на конкуренцията си препотвърди становището отпреди пет години. Чисто икономически всяко ограничение е против пазарните правила, но има сектори, какъвто е и този, в които, ако няма регулация, се получават нелоялна конкуренция и хаос. Практика с фиксирани цени има в 99% от страните от Европейския съюз. Може ли да се каже, че във Франция например няма конкуренция или антимонополен орган? Топлата вода отдавна е открита, опитваме се да направим същото, като се съобразяваме с конюнктурата на българския пазар.

В България няма единен стандарт в различните общини, затова всяка местна власт трябва да си определи пределни цени за километър. Това заедно с ограничаване на броя на такситата може да осигури правилно функциониране на целия сектор с истинското му предназначение - да допълва градския транспорт.

И в момента има законова рамка, чрез която се ограничава броят на такситата, но местната власт не я спазва. От 264 общини само две са го направили - Варна и Шумен.

- Как може да накарате останалите общини да спазват закона, санкционирате ли ги по някакъв начин?

- Нямаме правомощия да го правим, но в новите изменения на закона за автомобилните превози предвиждаме надзорна функция за областните управители. Някой все пак трябва да следи спазването на законите. Предвидили сме и санкции - при превоз над пределните цени глоба от 3000 лв. и сваляне от регистрация, което автоматично означава отнемане на разрешителното.

Надяваме се, че ще успеем да съобразим автомобилния с всички останали видове транспорт, включително железопътния.

- За колко време може да бъде създадена интелигентна транспортна система?

- Предвиждаме републиканската транспортна схема да стартира реално от 1 януари 2012 г., за да има време за създаване на софтуерния продукт и за стиковката на самите системи. Оттам методите ще бъдат пресъздадени надолу в общинските системи. По отношение на такситата съм оптимист и мисля, че до края на септември промените в закона може да бъдат приети. Столичната община вече работи по механизъм за определяне на пределната цена.

- Какви са резултатите от проверките на таксиметровите превози по морето, където знаем от предишни години, че има много нарушения?

- Има фрапиращи случаи - подправени разрешителни, всякакви незаконни субекти и водачи. Като цифри - проверени са 1555 автомобили със съдействието на МВР и са издадени 140 акта. Наложени са 23 мерки за спиране от движение и отнемане на разрешението за съответните водачи. Реално тези 23 случая щяха да са 23 автомобили на паркинг, ако имашме законовата възможност за това.

В сегашната ситуация санкционираните фирми могат да обжалват и през това време да продължат да си работят, да заменят водача, който не е изряден, и т.н. Страшно е, но е факт - борим се, налагаме санкции, но на другия ден същият автомобил е на пътя. Сега има възможност да се използват вратички в закона, така че само отнемането на документите не е достатъчно.

Това ще се промени, като започнем да спираме от движение автомобилите, защото няма пазарен субект, който всеки ден да си купува кола, за да продължи работа. С влизането в сила на такава мярка броят на нередовните превозвачи ще намалее от само себе си. Със сигурност ще знаят, че хванат ли ги - играта ще свърши за тях и няма да го правят повече.

Друг проблем е, че като са нередовни превозвачи, те нямат никаква застраховка за хората, които превозват. Не дай си боже, ако се случи нещо. Откъдето и да го погледнем, явлението е негативно, има само един положителен ефект - пълни се джобът на този, който го прави. Анализът ни показва, че преустановяването на нелегалните превози може да донесе над 50 млн. лв. за бюджета.

- Казахте, че срещате всякаква съпротива, в какво се изразява тя и на какво ниво е?

- Опитите за саботаж идват преди всичко от бранша и развиващата се сива икономика, като не изключвам и чисто политическия натиск. Имаме опити буквално да се саботират промените.

- Кога ще има камери, които да заснемат изпитите?

- Докато няма съдебно решение сме с вързани ръце - нито можем да възложим поръчката, нито да пуснем нов конкурс. Надявам се, че до 1 октомври ще може да подпишем договор. Дотогава е и удълженият срок за монтиране на камери в учебните зали и превозните средства.

Ще имаме отдел, който ще следи дали се спазват всички изисквания, записите ще се гледат от служители на агенцията. Това ще реши на 99% проблемите - надявам се процедурите да станат 100% прозрачни след въвеждане на електронни листовки, защото и дотам ще стигнем.

Технологично може да стане за три-четири месеца. До два месеца трябва да пуснем и системата си за виртуално обслужване на гражданите. Ще бъдем първата държавна агенция, която ще предложи 94 услуги от общо 109 по интернет.

- Огласявате резултатите от проверките на превозвачи с чужда регистрация и за собствена сметка, но какво става с проверката на българските автомобили?

- Преди една година се санкционираха ефективно само български превозни средства. Сега сме разпределили контрола така, както трябва да бъде - поравно, без значение на страната на регистрацията, със засилено внимание при чуждата регистрация и за собствена сметка, тъй като те не бяха на необходимото ниво.

Глобени са също толкова български автомобили, колкото и чуждестранни. Сложихме камери на патрулите и това даде отражение. Не може един проверяващ екип да спре три автомобила за деня при трафик, при който трябва да са поне 20.

- Докъде стигна проверката на автогарите, какви са нарушенията?

- Проверили сме 170 автогари. Възприехме американския модел - не бием първо шамари, а показваме какво не е наред. Дадени са предписания, заложили сме разумен срок за отстраняване на конкретните проблеми. Масово няма навеси за изчакване на хората или на рейсове - не може пътниците да се качват в автобус, който е стоял на 40 градуса температура.

Липсва и маркировка. По-малко са случаите на неработеща уредба или липса на стаи за майки с деца. Ако предписанията не се изпълнят в срок, ще санкционираме.

- Има ли автогара, която да отговаря на всички законови изисквания?

- Има, около 15% от автогарите. Те са предимно частни и строени наново, а не купени стари. При тях наистина е инвестирано с цел да се осигури добро обслужване на клиентите. Но има и автогари, които, откакто са приватизирани, дори не са преобоядисани, което е абсурдно.

- Какви са глобите за операторите на такива автогари?

- В сега действащия закон глобите започват от 1500 лв. В предложенията за промени сме преработили всички санкции, предлагаме да отпадне и субективизмът при налагането им. Тоест вече няма да има глоби "от - до", а точно фиксирани за всяко нарушение. Увеличили сме и повечето глоби - например за нерегламентирани превози ще станат от 1500 до 3000 лв., при забравени документи от водача ще се плащат 500 лв., а не 100 лв.

Има европейска директива, която ясно регламентира кои нарушения са на превозвача и кои на водача и дава диапазони кога едно нарушение е леко, средно и тежко.

Всичко това е пренесено в закона със съответните санкции. Например при надвишено управление на автомобила до 30 минути санкцията ще бъде точно 500 лв., до три часа е

1000 лв., а над 3 часа - 1500 лв. Това нарушение е съпроводено и със спиране от движение, докато не бъде усвоена почивката.