



СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, <https://council.sofia.bg>

ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ПРОТОКОЛ № 26

от редовно заседание на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, проведено
на 10.02.2025 г.,

Днес 10.02.2025 г. в зала 1, ет. 2, ул. “Московска” № 33 се проведе редовно заседание на
Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от Председателя на Комисията – Иван Таков в 14.50 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 15 общински
съветници, поради което заседанието *може* да бъде проведено. Списъкът на присъстващите
членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

Председателят на комисията докладва дневния ред за заседанието. По предложения дневен
ред беше направено предложение за изменение и допълнение.

Г-н Зографски предложи точки 6,7 и 8 от дневния ред да станат съответно 2,3 и 4 точка, като
се обединят в една дискусия с точка 1, върнатото от кмета на Столична община решение за
нощния транспорт, темите по докладите са свързани и касаят транспортното обслужване,
обезпечаването с кадрови и друг ресурс на територията на Столична община.

Г-н Контрера направи коментар по дневния ред, че има 3 доклада, които са включени за
разглеждане в ПКТПБ, но не са включени в основния дневен ред за сесията на Столичен
общински съвет, която ще се проведе на 13.02.2025 г.

Трите доклада са с входящи номера от 2024 г. и няма никакви правни основания да не бъдат включени. Г-н Контрера е внесъл предложение до председателя на СОС тези 3 доклада да бъдат добавени в дневния ред за сесия на Столичен общински съвет на 13.02.2025.

Докладите са:

- доклад за извършване на техническо обследване и изготвяне на проекти за основен ремонт и реконструкция на мостови съоръжения на територията на Столична община;
- доклад за удължаване на договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016 г. за обществен превоз на пътници и утвърждаване на допълнително споразумение към него;
- доклад за подобряване на пътната поддръжка на територията на Столична община, чрез създаване на общинско предприятие „Софийски улици“.

По предложението на г-н Зографски, за промяна на точки 6,7 и 8 от дневния ред на комисията, г-н Контрера даде обратно предложение и предложи да бъде отложено разглеждането на докладите и обясни защо:

- по доклада за подобряване на транспортното обслужване в кв. „Орландовци“ и кв. „Враждебна“, да се изиска становище от кмета на район „Подуяне“, становище с данни за натоварването за последните 12 месеца по участъци за автобусна линия № 100, № 79 и № 78 от „ЦГМ“ ЕАД; „Столичен автотранспорт“ ЕАД да даде становище по експлоатационните показатели, най-вече относно предложенията за линия № 100 да се извършат и проби на терен, за да се установи по част от улиците дали е изпълним интервалът на движение и проходими ли са те, както с 12 метров автобус, така разбира се и с 9,5 метра хайгер, който се пуска по тази линия № 100;
- по доклада за разкриване на нова автобусна линия № 97 и оптимизация на линия № 67, да се изиска становище от кмета на район „Витоша“; становище от „ЦГМ“ ЕАД относно натоварването по участъци на линия № 67 за последните 12 месеца и за експлоатационните показатели по предложението за новата линия № 97; становище от „Столичен автотранспорт“ ЕАД за проходимостта на този маршрут по линия № 97, включително, би могло да се правят проби на терен;
- по доклад относно оптимизация на транспортната схема с цел подобряване ефективността на наземния градски транспорт, да се изискат данни от „ЦГМ“ ЕАД за натоварването на Х-43 от въвеждането ѝ в експлоатация до 31 януари 2025 г.; становище от заместник-кмета Барбутов, тъй като това е основна туристическа линия; становище от кмета на район „Банкя“ и от заместник-кмета по транспорта и градска мобилност.

Г-н Контрера повдигна въпрос от предходното заседание на ПКТПБ и поиска да му бъде предоставена информация за съществуваща организация на движение по ул. „Георги Русев“ и ул. „проф. Иван Странски“.

Г-н Емил Димитров предложи точка 11 от дневния ред на комисията – изслушване на граждани да бъде изтеглена по-напред.

Г-н Бойко Димитров предложи отлагане на точка 4 от дневния ред, тъй като въпросите, които ще зададе към частния оператор, ще изискват по-подробна обосновка и допълнителна информация. В случай че на заседанието на комисията присъства представител на „МТК груп“ АД, г-н Димитров предложи докладът да бъде обсъден, а гласуването му да бъде отложено за следващо заседание на комисията и след получаване на допълнителната информация, която ще поиска. Ако няма представител на частния оператор, добави г-н Димитров, то обсъждането на доклада не би могло да бъде по същество.

Г-н Зографски изказа несъгласие с направеното от г-н Контрера предложение за изискване на становища по докладите по т. 6,7 и 8 от дневния ред на комисията и направи обратно предложение за отлагането им.

Г-н Таков предложение точка 3 от дневния ред да бъде отложена, защото е поискал, но не е получил от кмета на Столична община и от двамата зам. – кметове на СО, господата Лютов и Василев, становище по доклада за създаването на общинско предприятие „Софийски улици“ и разходването на 10 милиона лева публичен ресурс, с цел гарантирането на тези средства и предвиждането им в бюджета на Столична община за 2025 г., също така и писмено съгласие от кмета на СО, че е съгласен да ръководи това ОП, тъй като общинските предприятия са под прякото му ръководство.

Г-н Зографски изрази несъгласие с направеното от г-н Таков предложение и добави, че създаването на общински предприятия и структури са правомощия на Столичен общински съвет.

След приключване на обсъжданията и разискванията по дневния ред, членовете на комисията гласуваха /поименно/ предложенията на:

- г-н Контрера за отлагане разглеждането на точки 6,7, и 8 от дневния ред на комисията, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	против
3	Карлос Контрера- зам. председател	за

5	Ася Тодорова	въздържал се
6	Бойко Димитров	против
7	Ваня Григорова	за
8	Гергин Борисов	против
9	Димитър Вучев	за
10	Димитър Димитров	против
11	Емил Димитров	въздържал се
12	Ивайло Йонков	за
13	Йордан Тодоров	за
14	Красимир Гълъбов	за
15	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	против
	Общо гласували:	15
	в т.ч.:	
	За	8
	Против	5
	Въздържали се	2

- г-н Бойко Димитров за отлагане разглеждането на точка 4 от дневния ред на комисията,
както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	против
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	против
5	Ася Тодорова	въздържал се
6	Бойко Димитров	за
7	Ваня Григорова	въздържал се
8	Гергин Борисов	за
9	Димитър Вучев	против
10	Димитър Димитров	за
11	Емил Димитров	въздържал се
12	Ивайло Йонков	против
13	Йордан Тодоров	против
14	Красимир Гълъбов	въздържал се
15	Прошко Прошков	против
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	15
	в т.ч.:	
	За	5
	Против	6
	Въздържали се	4

- г-н Таков за отлагане разглеждането на точка 3 от дневния ред на комисията, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	против
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
5	Ася Тодорова	за
6	Бойко Димитров	против
7	Ваня Григорова	за
8	Гергин Борисов	против
9	Димитър Вучев	за
10	Димитър Димитров	против
11	Емил Димитров	против
12	Ивайло Йонков	против
13	Йордан Тодоров	за
14	Красимир Гълъбов	за
15	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	против
	Общо гласували:	15
	в т.ч.:	
	За	8
	Против	7
	Въздържали се	няма

Членовете на комисията гласуваха предложения дневен ред с направените изменения, както следва:

Общо гласували:	15
в т.ч.:	
За	10
Против	3
Въздържали се	2

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Приетият дневен ред е приложен към протокола – Приложение № 2.

Въз основа на състоялите се разисквания по дневния ред комисията взе следните решения:

По точка 11 от дневния ред:

Писмо с вх. № СОА24-ГР94-6987/7/31.01.2025 г. относно организацията на движението в кръстовището на бул. Т. Каблешков и бъдещата ул. „Младежки проход“.

Г-н Таков каза, че на предишно заседание на ПКТПБ живущи от съседен блок на блок 261 в жк „Гоце Делчев“, район „Триадица“ настояха улица, която не съществува да бъде затворена, трафикът по вътрешно-квартална алея, по която не е предвидено да се движат автомобили, да бъде ограничен, като уточни, че комисията не взима решения за затваряне на улици и организация на движението на територията на Столична община.

Проведе се дискусия между членовете на комисията и присъстващите граждани - г-н Владимир Иванов, г-жа Дани Филипова, г-н Ангел Щилянов и г-н Апостол Тодоров - началник отдел „Капиталово строителство“ в Столична община по въпроси, свързани с:

- организацията на движение пред бл. 261 жк „Гоце Делчев“, район „Триадица“;
- статута на улиците, в частност на ул. „Младежки проход“;
- вътрешно-кварталната алея изход към бул. „Тодор Каблешков“;
- процедура по доброволно прилагане на регулация от собствениците на УПИ-то върху, което попада блок 261.

Г-н Апостол Тодоров цитира писмо с изх. № СОА24-ГР94-5606/8/19.12.2024 г. на Столична община, изброи адресатите, до които е било изпратено писмото, а именно: кмета на район „Триадица“; Столичния общински съвет, дирекция „Общински строителен контрол“, инж. Даракчиев – главен директор на ДНСК, г-н Илиян Павлов – заместник-кмет на направление „Транспорт“ СО, господин Иван Николов – председател на ПКТОбД и до госпожа Евгения Георгиева, която е представител на живущите в бл. 258, както и още две госпожи, които живеят в района, с което са били информирани, че се въвежда временна организация на движението по новопостроения булевард „Тодор Каблешков“ от „Луи Айер“ до „Черни връх“ за периода от 23 декември 2024 г. до 22 май 2025 г., с която се затваря и горещитираната елея с бетонови елементи и пътен знак Б-2 забранено е влизането на пътни превозни средства в двете посоки, по искане на голяма група граждани и решение на районната администрация. Въпреки одобрената проектна документация, с писмото се уведомява обществеността, че е избрано друго решение за въвеждане на временна организация. Отправено е предложение за провеждане на обществено обсъждане с всички заинтересовани страни, след което районната администрация надлежно да информира направление „Обществено строителство“ към Столична община за реализирането на ул. „Младежки проход“ и статута на горещитираната алея.

Г-н Таков призова гражданите да се обърнат към зам.-кмета на Столична община - г-н Никола Лютов, тъй като премахването на бетонни съоръжения е в неговите правомощия.

По точка 1 от дневния ред:

Връщане за ново обсъждане с вх. № СОА25-ВК66-883/28.01.2025 г. на Решение № 24 от 16.01.2025 г. на Столичен общински съвет, с вносител Васил Терзиев – кмет на Столична община.

Председателят на комисията г-н Иван Таков покани членовете на комисията за задаване на въпроси и провеждане на дискусия.

Г-н Ставрев каза, че има внесена подписка от 10 000 човека в защита на нощния градски транспорт и запозна членовете на комисията с няколко коментара, написани от различни граждани, които са написани с различни думи, но казват едно и също.

Г-н Таков: Колеги, искам да се разберам за едно нещо в случая, защото с безкрайната си доброта и толерантност позволявам въобще тази точка да се гледа в комисията по транспорт. Това е връщане на взето решение от комисията. Това се връща обратно в Столичен общински съвет директно, да го знаете, така че не прекалявайте с моята доброта и търпение, ако обичате, защото принципно не трябва да се гледа тази точка тук, но след като казвате, че е изключително обществена значима и важна, за това съм позволил това нещо да се случва. Така че, не прекалявайте и спазвайте регламента на изказванията.

Проведе се дискусия между членовете на комисията, които изложиха своите аргументи за и против нощния градски транспорт, към дискусията се присъединиха и двама шофьори от „Столичен автотранспорт“ ЕАД, г-н Иван Боев и г-н Васил Вълчев.

Г-н Димитър Вучев предложи прекратяване на дискусията, което г-н Таков подложи на гласуване.

След приключване на обсъжданията и разискванията, членовете на комисията гласуваха /поименно/ предложението за прекратяване на дискусията направено от г-н Вучев, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	против
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	за
5	Бойко Димитров	против
6	Ваня Григорова	за
7	Гергин Борисов	против
8	Димитър Вучев	за
9	Димитър Димитров	против
10	Емил Димитров	въздържал се
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за

13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	против
	Общо гласували:	14
	в т.ч.:	
	За	8
	Против	5
	Въздържали се	1

Г-н Таков: след консултации с юристите в дирекция „Секретариат на СОС“, моля ви, за да сме изрядни по точка 1, направихме дискусията, след това я прекратихме, но въпреки че нямаме проект на решение ще предложим да гласуваме, става въпрос за нощния транспорт и връщането на решението на Столичен общински съвет от г-н Терзиев. Ще подложим на гласуване отново решението на Столичния общински съвет. Така че, който подкрепя решението, взето от Столичния общински съвет по този доклад, не подкрепя връщането, моля да гласуваме предложението Столичен общински съвет повторно да гласува Решение № 24 по Протокол № 28 от 16 януари 2025 година на СОС.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ Решение № 24 по Протокол № 28 от 16 януари 2025 година на СОС/, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	против
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	за
5	Бойко Димитров	против
6	Ваня Григорова	за
7	Гергин Борисов	против
8	Димитър Вучев	за
9	Димитър Димитров	против
10	Емил Димитров	против
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	-
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	против
	Общо гласували:	14
	в т.ч.:	
	За	8
	Против	6
	Въздържали се	няма

Подкрепя се решението на Столичния общински съвет.

По точка 2 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА24-ВК66-11470/23.12.2024 г. относно изменение и допълнение на Наредбата за определяне и администриране на местни такси и цени на услуги, предоставяни от Столична община, целящи оптимизиране на разпространението на превозен документ карта “София”, предлаган от “Център за градска мобилност” ЕАД, с вносители: Гергин Борисов и Димитър Петров – общински съветници.

Председателят на комисията – Иван Таков подложи на гласуване доклада, поради липса на въпроси и коментари.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	за
5	Бойко Димитров	за
6	Ваня Григорова	за
7	Гергин Борисов	за
8	Димитър Вучев	за
9	Димитър Димитров	за
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	въздържал се
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	14
	в т.ч.:	
	За	13
	Против	няма
	Въздържали се	1

По точка 4 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА24-ВК66-10678/04.12.2024 г. относно удължаване на договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016 г. за обществен превоз на пътници и утвърждаване на допълнително споразумение към него, с вносител Карлос Контрера, Прошко Прошков, Димитър Вучев, Красимир Гълъбов, Ивайло Йонков и Пламен Данаилов – общински съветници

Председателят на комисията – Иван Таков даде думата на г-н Контрера да запознае членовете на комисията с горещитирания доклад.

Г-н Контрера: Уважаеми колеги, на вашето внимание е доклад от група общински съветници за удължаване на Договора за обществен превоз на пътници, сключен между Столична община и „МТК Гроуп“ АД за опериране на така добилите популярност „Северни линии“. Правя бележка, че докладът е внесен през месец декември 2024 г. и до момента беше без всякакви основания забавен от председателя на Столичен общински съвет, поради какви аргументи самият той може да каже...Председателят на СОС твърдеше, че до края на януари 2025 г. ще има друго предложение и поради това забавя разглеждането на доклада, защото според него целесъобразно било двете предложения да се гледат едновременно. Такова предложение продължава да няма, уважаеми колеги. На всичко отгоре отново не го е включил в дневен ред, господин Зографски, както и вашите „Софийски улици“. Не желая да комуникирам с човек, който системно нарушава правилника. Предложението е договорът да бъде удължен с една втора от срока, за който е сключен, тоест за четири години, така както дава правна възможност регламент 1370 при условие, че са налични три абсолютни предпоставки. Едното е активите да не са амортизирани в цялост. Обемът на активите да е значителен съгласно тълкуването на регламента и да има техническа възможност за продължаване на изпълнението на договора. Каква е алтернативата в случая. Истината е, че ако не удължим към настоящата ситуация този договор от 1 август 2025 година в единия сценарий няма да има въобще обслужване на крайградските автобусни линии, които в момента се оперират от „МТК Гроуп“ АД, а в другия случай, ако това бъде прехвърлено на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, ще има категорично влошаване на обслужването. Така че когато дебатираме по този доклад и този проект за решение трябва да имаме предвид това. Защо ситуацията е такава? „Столичен автотранспорт“ ЕАД в своя оздравителен план, внесен месец септември 2024 година, изрично посочва, че без достатъчно осигурено финансиране не може да поеме нов пробег и нови линии. Такова финансиране и към момента продължава да не бъде осигурявано. Знаете какво е състоянието на автобусния парк, както и недокомплекта към момента по отношение на водачите – 300 души недокомплект към сегашните разписания. В случай, че се наложи „Столичен автотранспорт“ ЕАД да поеме и т.нар. „Северни линии“, това означава още минимум 120 души водачи и минимум 10 души сервизен персонал, които трябва да бъдат намерени до 1 август 2025 година. По

отношение на параметрите на договора. Съгласно постигнато допълнително споразумение между Столична община и „МТК Гроуп“ АД цената на частния оператор се определя 5 на сто по-ниска от цената, определена по икономическа рамка за „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Имаме вече показателите за 2024 година и можем да направим сравнителен анализ. При определена цена от 4,88 лева на километър за „МТК Гроуп“ АД, Столична община и „ЦГМ“ ЕАД са изплатили общо възнаграждение компенсация и субсидия на „Столичен автотранспорт“ ЕАД – 5.07, като рамката не е достигната с 7 стотинки и от тези общо изплатени 164 милиона лева на общинското дружество, следва да добавим и 16 милиона лева заем, с което цената реалната на „Столичен автотранспорт“ ЕАД към момента за 2024 година е 5,27 лева на километър. Така че, от икономическа гледна точка, със сигурност Столична община спестява публични средства от изпълнението на Договора с „МТК Гроуп“ АД. Направен е анализ възложен, от заместник-кмета по транспорта за ориентировъчната цена в случай, че от 1 август 2025 година „Столичен автотранспорт“ ЕАД би оперирал тези линии и прогнозата е за цена от 5,77 лева за „Столичен автотранспорт“ ЕАД, ако дружеството поеме и тези 6,3 милиона километра от 1 август 2025 година. За 2026 година прогнозата ще бъде още по-висока, защото тогава на годишна база целият този пробег трябва да се разхвърля върху експлоатационните планове. По отношение на качеството на услугата. Вие знаете, че тук разглеждахме и една справка за брой неизвършени и нередовни курсове, съотношението транспортна задача между „МТК Гроуп“ АД и „Столичен автотранспорт“ ЕАД е приблизително 5 към 1, докато неизвършените курсове и санкциите значително надвишават това съотношение, може да видите числата в доклада. Когато говорим за обслужването на пътниците. В момента имаме 68 нископодови климатизирани газови автобуси Евро 6, ако „Столичен автотранспорт“ и основно гараж „Малашевци“ поеме услугата от 1 август 2025 година първо не е ясно с какви точно автобуси ще се обслужват тези линии. Второ, със сигурност те ще бъдат обслужвани и с по-стари модификации дизелови автобуси, които са без климатизация, част от тях не са и нископодови, което означава влошаване на услугата, това също следва да го имаме предвид. И в тази връзка поради липса на друго реално решение се обръщам към Вас и предлагам този доклад и проекта за решение за удължаване да бъде подкрепен. Със сигурност ще се появят въпроси – защо точно с 4 години. Регламентът първо дава тази възможност. Второ, с темповете, с които се извършва обновлението на автопарка е очевидно, че в следващите поне една, две години, няма да бъде изпълнена онази част от инвестиционната програма, която предвижда доставка на 70 броя ново произведени нископодови газови автобуса. Сами знаете първо, колко време отнемат процедурите. Второ, дори и да завършат процедурите в един момент срокът за доставка е приблизително 2 години. Не на последно място, това, което следва да бъде казано е, че ние в никой случай не бива да допускаме влошаването на обслужването на линиите. Нещо, което отговорно смятам, всеки един от тази комисия е поел. Няма никакви гаранции, че ако не бъде удължен договорът тези 120 водача, които в момента работят в предприятието в по-голямата си част или поне

половината ще предпочитат да работят в „Столичен автотранспорт“ ЕАД по редица причини, някои от които засегнахме в предходната точка. За съжаление не се вижда онзи тренд на новопостъпващи служители, като за това си има и обяснения с оглед състоянието на автопарка и условията на труд, за които продължават да не се отпускат онези прословути 7,5 милиона лева. Така че, чисто оперативно от гледна точка на обществения интерес лично аз не виждам друго работещо решение, ако разбира се не кредитираме лозунгите, които се размятат без никакви показатели.

Г-н Зографски: Когато става въпрос за автобуси и за качество на обслужване и т.н., колко автобуси в момента са на края на експлоатационния си живот, както по отношение на километрите, защото ние нямаме справка колко километри е навъртял всеки един автобус, какво е техническото му състояние и т.н. От Годишния финансов отчет за 2023 година на „МТК Груп“ АД, амортизация на ДМА и нематериални активи е начислявана като последователно е прилаган линеен метод. Самостоятелно функциониращи активи, които се състоят от отделни разграничими компоненти се амортизират съобразно полезния живот на тези компоненти. Следните срокове за полезен живот – транспортни средства – 10 години. Г-н Контрера в доклада си пишете, че един от трите ключови компонента и който ви дава право да се ползвате от регламента с 50 % удължаване на срока на договора и да го използвате при положение, че те са на края на експлоатационния си живот, както по отношение на брой километри, така и по отношение на чиста амортизация по финансов отчет.

След това, искам да ви информирам следното нещо. Ако е късно, а е факт, че е късно, защото е трябвало да се направи още 2023 година поръчка за нови автобуси. В родния ми Загреб преди две седмици завърши поръчка и доставиха, след три месеца работа втора употреба автобуси „МАН“, пет годишни, 30 бройки единични, газови, за 380 000 лева на автобус, за три месеца свърши процедурата. Откакто назначихте новото ръководство, аз съм нямал среща, в която да не им кажа – имате няколко доклада, организирайте поръчките, те са бързи, защото се работи с групжни доставчици на автобуси втора ръка, например условието на Загреб е да са само от Австрия или Германия, не знам, може би имат по-свободен ЗОП от нас, това не мога да твърдя, но го организираха и за три месеца ги доставиха. Защото петгодишни автобуси „МАН“ с 350 хиляди километра средно пробег на автобус, са двойно по-млади и по-малко амортизирани автобуси от тези, които тук се предлагат още четири години да ги скапваме по софийските улици, накрая изцяло не само счетоводно, но и практически да е изцеден ресурсът. Второ, знаете ли господин Контрера, вие казвате обществен интерес, абсолютно заблуждавате с числата от рамката, защото 5,77 лева това е в една от версиите. Във всички версии обаче цената на километър пробег на „Столичен автотранспорт“ ЕАД пада, ако обслужва всички линии в града. Общинското предприятие във всички пет варианта на транспортната рамка, които съм

виждал, цената на километър пробег пада, защото то е капиталово интензивно дружество, което има икономия от мащаба.

Трето, господин Контрера ,казвате обществен интерес, цени за пробег и т.н., знаете ли колко са, ще се радвам, аз не знам, колко човека се водят ключов ръководен персонал в „МТК Гроуп“ АД. В Търговския регистър един е собственикът на дружеството. Ние не знаем тези 192 човека по списъчен състав как са разпределени в този т.нар. цитирам „ключов ръководен персонал“, защото за 2023 година в ГФО на „МТК Гроуп“ АД се казва: „Начислените брутни възнаграждения на ръководството на дружеството през 2023 година са 3,360 хиляди лева и представляват краткосрочни доходи за персонала“, добре кажете ми сега, ако има един човек това са 280 хиляди лева на месец заплата. Ако са 10 човека, което ми се струва много, то това означава по 28 хиляди лева на месец, ако са 100 са 2,8 хиляди, но пак са много.

И има също така в последния Годишен финансов отчет едно изключително сериозно завишаване на разходи за външни услуги от 3,6 на 7,8 милиона лева, това е разлика от 4,2 милиона лева около 130 % завишаване на разходите за външни услуги, които ние не знаем какво са, може би аз съм гениален адвокат и вземам 100 000 лева за час юридическа консултация. Ние нямаме право да проверим тези данни. Какво стои зад разходи за външни услуги и защо те се увеличават с 4,2 милиона лева на 7,8 милиона лева за една година?

Само от тези две пера, от т.нар. разходи за ключов персонал, ключов ръководен персонал 3,3 млн. лева и 4,2 млн. лева за външни услуги ние имаме едни 7,5 милиона лева, господин Контрера, само в два компонента увеличение на разходите. Моето опасение е, че това се прави само и единствено, за да може да се прикрият огромните приходи, които идват от Столична община, за да може печалбата да излезе горе долу разумна, защото махнем ли ги тези средства се получава астрономическа печалба, която даже не е позволена, но пак казвам, понеже това е калпав договор на един процес започнал през 2007 година забележете, по времето на скандалите със записите по времето на Бойко Борисов, в който се деляха линии ето тук на една маса, ти искаш ли един пакт, ти искаш ли един пакет, и сагата повечето от нас тук добре я знаем, да се говори, за защита на публичен интерес, да се говори, че това ще е по-евтиният вариант. Аналогията е ясна, вижте си първоначалния доклад от 2016 година. Сега надухте разходите в последния месец на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, точно за да дойдем в ситуацията с мотивите от първия доклад през 2016 година. „Столичен автотранспорт“ ЕАД е 3.06 лева на километър, „МТК ГРОУП“ АД е 3,00 лева на километър пробег, гледайте колко по-изгоден е за „МТК Гроуп“ АД буквално в последния месец разхода за 4,61 лева на километър пробег до края на ноември 2024 г., 4,61 лева на километър пробег беше на „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Ако се върнем в последните години и направим разлика между реално изплатената сума на „Столичен автотранспорт“ ЕАД и между тази, която взема „МТК Гроуп“ АД гарантирано, то сумите са милиони левове повече всяка година и като начислим още тези 7,5

милиона лева, само разлика между две години, а ако вземем и тренда от 2016 година досега, ще бъдат много по-фрапиращи данните. Бюджетът на Столична община е ощетен с десетки милиони левове. И вместо да се молим и да кърпим положението за условия на труд, за заплати, за други инвестиции в подвижения състав и т.н., които Столична община би трябвало сама да финансира, ние ги даваме на частник, за да може ключов ръководен персонал да взема 3,3 милиона лева общо годишна заплата.

Г-н Контрера: Съвсем накратко, тъй като, както обикновено, господин Зографски фриволно борави с каквото му падне. Основно фриволно борави с картинки, господин Зографски Общинският съвет от миналия мандат от 2023 година и от този мандат от месец юни 2024 година, има решение тези автобусни линии да бъдат поети с ново-произведени превозни средства така, че не ми давайте примера със Загреб и петгодишните им автобуси. Освен това, не виждам как и на какво основание ще докарате употребявани автобуси, за да подменят други автобуси, които са осем годишни. Нали логиката на цялата тази инвестиционна програма, която беше приета 2023 година, след което вие искате да отмените, отменихте я, приехме нова, беше да бъдат с ново-произведени автобуси.

Но вие не ми отговорихте на въпроса от 1 август 2025 г. кой ще вози, как ще вози, с какви автобуси и с какви водачи, ако не се приеме този доклад? И ако бяхте прочели оздравителния план на нашето дружество „Столичен автотранспорт“ ЕАД, щяхте да видите, че там акцентът е върху съчленените автобуси. И ръководството на автотранспорта обръща внимание, че върху този сегмент трябва да бъдат насочени усилията, защото, написали сме го и в доклада, понеже ми говорите за стари автобуси и колко пробег били минали и т.н., 49 броя съчленени „Мерцедес“ 345 кънекто, средна възраст 19 години; Стандарт Евро 3, пробег по над 1 милион километра за всяка кола; 25 броя съчленени „МАН“ SG 262, средна възраст 24 години стандарт Евро 2, пробег по над 1 милион 300 хиляди километра на кола и вие искате ние да се откажем от едни относително добре поддържани автобуси, ниско подови газови, да не заменим старите бараки на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, за да може вие да си водите личната война с „МТК Груп“ АД и собствениците, които ви регистрираха марката. Това е причината за целия писък, тук се размятаха едни патенти и търговски марки преди години на комисия по транспорт, хайде да си уреждате сметките със собствениците на „МТК Груп“ АД по друг начин, а не през Столичен общински съвет. Така че, като ще си говорим за структуриране, не трябва ли Столична община и Общинският съвет първо да се погрижат тези Евро 3, Евро 2, модификации да бъдат извадени и заменени с ново-произведени, като приоритет първи, вместо да се занимаваме да приемаме линии, за които нито имаме нови автобуси, нито имаме водачи, това като приоритет. Следващо нещо що се отнася до сегмента на соло автобусите. Продължаваме да возим хора с 43 броя дизелови БМЦ-та, които са далеч от нормално качество на обслужване. Ето тук има водачи и могат да споделят челен опит. Предполагам, че и пътниците са възхитени

от линия 26, като се пускат старите дизелови БМЦ-та или върти дизеловият „МАН“ на 20 години. И вместо ние да се фокусираме тези стари автобуси да ги изведем от експлоатация, да ги въведем с нови, за да подобрим обслужването по линиите, които така или иначе обслужват, защото други няма, ние в момента сме готови по Вашите думи да скочим в тъмното без никакво решение. Защото цялото размятане на ГФО-та, на съчинения как ще махнем тези външни услуги, казахте че не знаете за какво са те...

Г-н Зографски: Да, но ние ги плащаме безропотно.

Г-н Контрера: Ще се откажем, за да можете да си правите експерименти и със северните линии. Видяхме ситуацията с линия 220, видяхме какво се случи с 63-та линия, след като беше орязана, за да се пусне новата ви линия. Имаше писъци и вопли, върнахме част от разписанията. Защо ние трябва да кредитираме Вашето умозаключение и искате да ме убедите, че 4.88 лева на километър пробег е повече от 5.07 лева на километър пробег в момента, сами пишете писма, че раздаването на заеми не е устойчив модел на управление на търговски дружества, и въпреки всичко ние продължаваме да раздаваме заеми, но разбира се тях не ги калкулираме в рамката, само че това излиза от бюджета на Столична община.

Г-н Зографски: На един конкретен въпрос ще отговорите ли?

Г-н Контрера: Да, отговорих Ви, ето дадох Ви данни.

Г-н Зографски: Които ги плащаме?

Г-н Контрера: Намерете математическата формула, как 4.88 е по-скъпо от 5.07 лева на километър пробег.

Г-н Зографски: От 5.08 лева на километър пробег.

Г-н Ставрев: Против съм да се удължава договорът с „МТК Гроуп“ АД, единственият частен превозвач в София и то с още четири години до 1 август 2029 година забележете – защо? Първо, знаете ли шефът на БНБ колко му е заплатата – 27 434 лева. В същия момент в ГФО-то на „МТК“ за 2023 година възнагражденията за ключовия ръководен персонал, както е дефинирано, са 3 милиона 360 хиляди лева. В Търговския регистър виждам само Росен Илиев да е управител, не виждам друг ръководен персонал. Да предположим, че има и 10 човека, ако има 10 човека ръководен персонал пак е по 28 000 лева повече от шефа на БНБ. Второ, не виждам представители на „МТК Гроуп“ АД тук, когато говорим за над 30 милиона лева, е редно тези хора да дойдат и да ни кажат какво очакват да предоставят на гражданите на София за следващите четири години. Забележете, че пробегът на „МТК Гроуп“ АД е 6 милиона 525 хиляди километра на година при 5,14 лева на километър това са 33,5 милиона лева от елементарно уважение към софиянци и към бюджета на града тези хора трябваше да бъдат тук и за мен причината, че те не са тук е, че концесията вече им е обещана и те са сигурни в решението на

Столичен общински съвет. Пак според Годишния финансов отчет за 2023 година, „МТК Грууп“ АД са увеличили със забележете 4 милиона 200 хиляди лева разходите си за външни услуги в сравнение с 2022 година. Каква е тази огромна разлика и нали се сещате колко лесен начин е това да сключват договори с други фирми контрагенти да ги наречем, с които да си увеличават цената на километър пробег заради външните услуги, които извършват и го казвам, че го правят, питам „МТК Грууп“ АД и който взема тези огромни заплати, къде отиват тези 4 милиона 200 хиляди лева за външни контрагенти, с които цената на километър пробег, който трябва да им се плаща се вдига, къде са тези хора, къде е Росен Илиев – братовчедът на братя Илиеви. Забележете, каква оферта ни изпратиха, всъщност те ни изпратиха стоп оферта. През 2016 година те придобиват своите автобуси, които са вече на 9 години, които вече са навъртели пробег от 800 – 900 хиляди километра. В същото време на предишната комисия по транспорт, на която всички вие присъствахте, те ни изпратиха една стоп оферта, с която общо взето ни предложиха да им купим автобусите обаче всички разбраха, че сделката е много лоша. Те казаха, предлагаме ви автобусите по 290 000 лева, които са закупени за по 720 000 лева въпреки огромната им амортизация. Предложиха ни забележете сага да им купим и газ станцията, която се намира в гараж „Малашевци“, ако не се лъжа, която е придобита от тях, пише го в доклада на вносителите за 1 милион 300 хиляди лева, предлагаша ни да я купим за 1 милион 900 хиляди евро. Това какво означава? Означава, че самото дружество привидно показва, че иска да продаде автобусите на Столична община, но в крайна сметка иска да продължи да оперира. Искам да ви попитам колко дела според вас водят „МТК Грууп“ АД срещу Столична община, много добре знаете колко са делата, много са и за много пари.

Тогава как предлагате договор с тях, който е очевидно изключително неизгоден за общината, след като постоянно ни съдят в съда и печелят. Как предлагате този договор просто да бъде удължен с още 4 години, защо не предложихте някакви нови клаузи, които са в защита на обществения интерес? Искам да ви обърна внимание на лицето Лъчезар Пеков, вие го назначихте и това е член на Съвета на директорите на „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Този човек е с много интересна биография и в предишния мандат беше, той е малко транзитна фигура от единия мандат на Съвета на директорите в другия. Той освен, че е в Съвета на директорите, доколкото знам се занимава и с обществените поръчки в „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Много добре знаете, че има доклад с решение, което е прието от Общинския съвет през лятото на 2024 година, да се закупят автобуси втора употреба, които можеха да се използват, за да се заместят автобусите на „МТК Грууп“ АД. Къде е Лъчо Пеков, къде са представителите на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, които искам сега да ми обяснят как от началото на лятото не са могли да организират обществена поръчка, за да се закупят автобуси, а ние сега сме принудени да разсъждаваме трябва ли да продължаваме концесията с „МТК Грууп“ АД или не. Защото Лъчо Пеков просто не е направил тази обществена поръчка и защото започвам да се притеснявам този човек с какви мотиви не прави обществените поръчки,

за да могат едни други фирми да си печелят концесиите. И тук говорим за обществена поръчка на „МТК Гроуп“ АД, при която „МТК Гроуп“ АД вземат по 33 милиона лева на година. Къде е отговорността на ръководството на общинското дружество в лицето на Лъчезар Пеков и на изпълнителния директор, които трябваше да са тук и да ни обяснят това нещо. И не на последно място искам да кажа, кой е Росен Илиев, управителят на „МТК Гроуп“ АД? Той е братовчедът на покойните братя управители на „ВИС-2“, това мисля, че обяснява всичко и това е поредната икономическа схема на това икономическо мнозинство. Между другото съсобственик на една от двете фирми, които са собственик на „МТК Гроуп“ АД на фирмата „Дани М-97“ ООД е лицето Кирил Йорданов Илиев, който на мен общо взето от това, което проучвам в публичното пространство ми каза, че това е синът на Йордан Илиев, това е другият братовчед на братя Илиеви и какво става, че Вие удължавате концесията на „ВИС-2“, на „Юнион Ивкони“ и на „Карат“ ги махнахме, обаче за ВИС-аджиите явно има.

Г-н Контрера: Господин Ставрев, не чух от Вас от 1 август 2025 година, ако не удължим договора кой и как ще вози? Вие сте общински съветник от управляващата коалиция втори мандат в комисията по транспорт и нямате отговор. Защото не Ви интересува кой ще вози хората от районите „Кремиковци“, „Нови Искър“ и от „Свобода“, Вас не ви интересува. Спекулирате с доклада и решението за доставка на употребявани автобуси, защото в доклада е посочено по кои линии на „Столичен автотранспорт“ ЕАД сегашни, следва да влязат тези по-нови автобуси, когато бъдат придобити. В доклада изрично е описано и има примери и част от тези са автобуси точно да заменят тези прословути 43 грохнали дизели „БМЦ“, грохналите „МАН“ SG и т.н. Само, че вие сте способни да возите хората и с 30 годишни автобуси, само и само да бъде на вашата. Кой бил ВИС-аджия, какъв бил, вие сериозно ли поставяте този въпрос на комисията?

Мислите, че това е аргумент, който отговаря на въпроса кой ще вози хората? Много интересно разсъждавате. Вероятно сте чували, понеже си говорим за употребяваните автобуси и въобще за дизела, че има едра директива за чистите превозни средства, която влезе на 5 януари 2024 година и в момента цялата държава се чуди как се изпълняват указанията в нея, като процент от общи обеми доставки ли, планирани доставки ли, обявени процедури ли или процедури, които тепърва ще се обявяват, но вас това не ви интересува. Така че, господин Ставрев, след като сте толкова загрижен за хората, които пишат писма за нощния транспорт отговорете на въпроса от 1 август 2025 година, кой ще вози хората от районите „Кремиковци“, „Нови Искър“, „Надежда“ и „Свобода“, тези линии и как, защото ако ще направите автобусите на по 2 – 3 часа това не е градски транспорт, само че вие нямате решение. Нямате, Вие още си мислите, че сте в опозиция, не вие управлявате Столична община, Вашият колега до Вас, господин Зографски е сивият кардинал в направление „Транспорт и градска мобилност“ на Столична община, той командва заместник-кмета, попитайте го него. Как ще се изпълняват тези курсове и отговорете на въпроса – защо има такава разлика между показателите за качество?

Г-н Зографски: Благодаря, една корекция, господин Ставрев, даже няколко. Това е решение от 2023 година на миналия Общински съвет, може би на едно от последните заседания, в което се казва: „Дава съгласие „Столичен автотранспорт“ ЕАД да подготви необходима документация за реализиране на проекти за обновяване на подвижния състав и инфраструктурата за предприятието в обем и срокове съгласно приложение № 2“, инвестиционната програма. В приложение № 2, това е 2023 година, намираме в точка II „Доставка, подвижен състав за поемане на обслужване на линия от частен превозвач, 12 метрови, нови нископодови, климатизирани метанови автобуси 60 бройки с доставен срок 2025 година“. Цялото това нещо се възлага на дружеството, на ръководния персонал на „Столичен автотранспорт“ ЕАД да го организира, имайки предвид на Монов, пак Ваше назначение, Монов не го изпълнява и на господин Пеков, който за награда, че не можеше да организира търговете в стария състав и „Столичен автотранспорт“ ЕАД не можеше да си реализира приходите по транспортна рамка, сега пак на същата функция го наградихте. Сега новото ръководство на дружеството е възложено за миналата 2024 година, в нашия състав и аз гласувах също за това нещо. „Дава съгласие за процедури, включително и в точка 4.1 – 20 броя 12 метрови минимален стандарт Евро-5“, тоест има се предвид втора ръка, и точка 4.2. 25 броя 18 метрови автобуси „Евро-5“ отново. После, проект за решение, не се гласува доклад. И после се казва следното: „Възлага на изпълнителния директор на „Столичен автотранспорт“ ЕАД да внесе за разглеждане и одобрение документациите за провеждане на обществени поръчки в срок до 1 май 2024 година“. Нищо от това не е направено и от старото ръководство назначено от ГЕРБ и ВМРО и от новото ръководство, в което освен ГЕРБ и господин Контрера има и едно БСП начело с Таков и Ваня Григорова, които щяха да спасяват наистина града, не е бил пазар градът. Това е пазарлък от най-долен вид. Колеги, всеки който ще подкрепи това нещо, не чух господин Ставрев за нито един от конкретните въпроси отговор. Иначе знам как може да се организира, така че от 1 август 2025 г. да бъде целият транспорт под общинска шапка. Каквото беше обещанието на колегите от ГЕРБ миналия мандат. Вие също към това уж се стремяхте. Искам да ви прочета нещо. Господин заместник-кметът по транспорт, сив, бял кардинал и т.н., ала бала с президента, защото нито той, нито аз, нито главния счетоводител на „ЦГМ“ ЕАД имат тези данни, които вие изнесохте. Годишната още не е консолидирана докрай. Как така знаете, че е 5.07 и 4.88 лева за километър пробег, за „МТК Груп“ АД е ясно – 5.07 лева на километър пробег, как Вие знаете от ръководствата на дружествата, които вие ги назначихте и вие ги ръководите. Толкова за това кой управлява транспорта. Последната рамка за 2025 година с добавен бонус километричен всеки месец и завишение от 100 лева на основната месечна заплата за всички служители в наземния транспорт, е както следва: С „МТК Груп“ АД да се вземе целият транспорт цената е 5,65 лева за километър пробег за „Столичен автотранспорт“ ЕАД, ако остане без „МТК Груп“ АД, тоест „МТК Груп“ АД остава да съществува е 5,70 лева за километър пробег, това което казах в отговор на вашето изказване. Излиза по-евтино за градския

транспорт на София, ако обедини всички услуги под една шапка, защото достига икономия от мащаба, ето това е разликата и недейте да заблуждавате тук всичко, което ние знаем отдавна. В момента 5.07 лева за километър пробег цена никой не я вижда, за която твърдите, не е консолидирана годината. Нито от направление „Транспорт“, нито от „ЦГМ“ ЕАД имат данните за годината и вие да твърдите това нещо, но и това да е така, знаете, че има скрити разходи заради жалбите, които „МТК Грууп“ АД постоянно завежда срещу Столична община. И те се материализират след няколко години. Спрете да подхвърляте не чухме нито едно обяснение на тези въпроси. Ако вие не бяхте назначили нови ръководства на дружествата, чиято единствена цел е да саботират развитието на собственото дружество, то тогава имаше и все още има време и да се поръчат и да се доставят автобусите и да се водят преговори с „МТК Грууп“ АД, за да се откупи на разумна цена и инфраструктурата и подвижния състав, който, пак казвам, не е добра инвестиция, защото те вече нямат материален ресурс тези автобуси още дълго време и всички водачи да бъдат прехвърлени. Аз не знам колко е средната работна заплата на един шофьор в „МТК Грууп“ АД? Имате ли документ за това нещо? Защото те уж нямали недостиг на водачи? Знаем ли колко е средната цена на труд там? Знаем ли колко е средната заплата на водачите? Защото знаем, че 3,3 милиона лева е заплата годишна на ръководния персонал, а на шофьорите, които са дефицит в системата?

Г-н Прошков: Господин Ставрев, обърнете се към колегите до Вас, и ги попитайте дали всъщност не се намираме в една хитроумна ситуация на хора, които всъщност се правят, че са много против съответния частен оператор, но всъщност направиха неоценима услуга на съответния частен оператор. Хайде малко да се замислим за реалността, а не за общите приказки през последната година и половина, откакто управлявате. Първо, къде беше Вашият заместник-кмет, администрацията ви и т.н., да засили, като вижда, че не може по друг начин да направи процедури година по-рано преди да изтече договорът, както казва регламентът и каквото ни е задължението. Къде беше Вашата отговорност, вижте колко интересно се получи. Колегите Ставрев, Зографски и компания пищяха, че икономическата рамка, която бяхме предложили, алтернатива и спорехме през пролетта на миналата година е спомагача да се вдигне цената на возене на частния оператор и всъщност посекохте „Столичен автотранспорт“ ЕАД, лишихте го от възможността да укрепне в тази година.

Г-н Зографски: Това е лъжа.

Г-н Прошков: вие не разбирате ли, колеги, че управлението по този начин с неритмичните приходи на „Столичен автотранспорт“ ЕАД благодарение на решенията на Вашата администрация, благодарение на неизпълнението на решенията на Столичен общински съвет, от Вашата администрация, дайте ми пример, ако искате от миналия януари сигурно е возено на 2,05 лева за километър пробег, защото приходи нямаше. С тази неритмичност, с постоянното дофинансиране, което се налага, защото вие уж под предтекста милион и нещо да не отидели в

„МТК Грууп“ АД миналата година сега в момента ревете, пред неизбежността те да получат много повече. Защо имам чувството, че всъщност вие сте най-големите пропоненти на този доклад колеги, Ставрев да не те подлъжат там внимавай, те са доста хитри спасителите, внимавай, доста хитри са, защото в момента ние какво правим, мили колеги. Чудя се колеги ние защо вършим работата на тази администрация, която ако увисне на 1 август 2025 г. без обслужване на северните райони, не знам с тоягите кого ще гонят гражданите? Господин Йонков, вземете лично обяснение, не мога да разбера тези колеги всъщност с яростно действие и бездействие с аргументите помните много добре експлоатационните разходи на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, спорихме по икономическата рамка, набутахте ги в кривия ъгъл, за да може изкуствено да се поддържа някаква цена надолу, в крайна сметка за данъкоплатеца излиза на по-неефективни и по-скъпи, ако продължаваме с тази агония и игра на котка и мишка. Вместо да направите автотранспорта наистина решенията, които взехме по условията на труд, които никой не изпълнява без да направите наистина гръбнак, защото бъдеща либерализация ще стои заради регламента на дневен ред и ние, за да опазим територия за нашия автотранспорт, за да бъде наистина гръбнак и да покрива почти всички линии, ако не и всички линии трябва последователно по доклада, на който и Зографски е съавтор и основен автор, признавам и сме го подкрепили всички, да вървим в посока, но там има и нещо друго, колеги, и вие сте го записал. Първо, има едни индикативни срокове, които създават неяснота. Това между другото е технически въпрос, който трябва да оправим по самия диспозитив на решението. Второ, не забравяйте, че там са „Столичен електротранспорт“ ЕАД, „Столичен автотранспорт“ ЕАД и „Метрополитен“ ЕАД, ако продължавате в този стил, електротранспортът обяви процедура, в която авторитарната нова власт в София забрани участието на общински съветници в тези процедури. Ако в момента същото се случва, защото доколкото знам предварителен контрол от Агенцията за обществени поръчки тече по индикативни поръчки, които са по вашия доклад, господин Зографски, пак ли няма да има общински съветници в тези процедури? Пак ли тук ще има някакъв авторитарен подход, както е за главния архитект и надолу. Питам вашата администрация и вашия заместник-кмет, който съсипва автото, по финансите и питам Вас самия?

Г-н Зографски: зам.- кметът ли назначава комисията?

Г-н Прошков: Питам вас самия.

Г-н Зографски: Защо аз да ви казвам?

Г-н Прошков: Като представител на управляващите, така че моля ви стига с демагогия, вие го докарахте дотук положението. В момента ние спасяваме ситуацията да има въобще обслужване. Вие искате да съсипете Терзиев - Ок, знам, „Спаси София“, тъжно е...

Г-н Ставрев: схемата е много проста. Карлос Контрера и Прошко Прошков са вносител на доклада за назначение на новите шефове на дружествата, идват тези хора, те много добре знаят, че трябва да се смени „МТК Грууп“ АД и че са нужни автобуси. Има доклади на Столичен общински съвет за закупуване на автобуси, новите ръководства не правят тези обществени поръчки и накрая стигат до ситуация, при която няма автобуси, просто защото новите ръководства не са ги осигурили. Въпреки, че и двамата колеги, които ми направиха реплики не са тук, ще се обърна към тях. защото съм достатъчно любезен, и ще им отговоря. Първо, на господин Прошков, който миналата година предложи да увеличим парите, които плащаме на „МТК Грууп“ АД с около милион и 300 000 лева. Данните показаха, че господин Прошков не сте прав и ние бяхме прави, когато настоявахме и се преборихме в Общинския съвет да се платят милион и триста по-малко на „МТК Грууп“ АД се оказа, че това наше предложение е правилно, защото „МТК Грууп“ АД и до ден днешен не могат да стигнат стойността, на която се плаща по сегашната рамка. Тоест, Вашето предложение щеше изкуствено да им повиши приходите въпреки че те нямат такива разходи. Към господин Контрера, който също го няма тук и който ми зададе много въпроси, но аз му зададох повече въпроси, защото той е вносител на доклада, с който ще даваме по 33 милиона и половина на „МТК Грууп“ АД, той не даде нито един адекватен отговор на това защо ръководството на „МТК Грууп“ АД си взимат по 280 000 лева на месец, не даде никакъв отговор на това, къде са представителите на „МТК Грууп“ АД и той ли е техният представител в този Общински съвет, след като тях ги няма, а той говори от тяхно име. Не отговори по никакъв начин как „МТК Грууп“ АД са завишили с 4,2 милиона лева разходите за външни услуги, защото ако „МТК Грууп“ АД бяха тук, аз щях да ги попитам: „Вие външни услуги примерно с някоя фирма, на някой приближен до някоя определена партия ли сключвате, какво правите? Никой не отговори от Вас, защо при автобуси на 800 – 900 000 км. идват едни супер странни скъпи оферти, за които те искат да ни продадат едни таралясници, извинявам се, за страшно много пари и отгоре на всичко, да ни продадат газ станциите си за два пъти повече пари. Никой от Вас не отговори, какво става с делата на „МТК Грууп“ АД срещу Столична община и защо не предлагате да подобрим този договор, никой от Вас не каза нищо за Лъчо Пеков, един изключително интересен човек, който трябваше да прави тези обществени поръчки и който е отговорен за това, че общо взето сега ще трябва да плащаме десетки милиони на „МТК Грууп“ АД за пореден път? Вие нямате отговори на тези въпроси и седите и ми обяснявате, господин Прошков, че аз съм бил демагог, не, аз защитавам обществения интерес.

Г-н Борисов: За първи път виждам докладчик да дойде да му се гледа доклада и да започне да се кара на другите, защо не му отговарят на неговите въпроси по неговия доклад. Понеже аз имам въпроси, ще помоля да си влезете в ролята и да ми отговорите. Преди малко говорихте в изказването си, как трябвало, всички тук сме имали били уж дълг да опазваме целостта на транспортните услуги, да опазваме тяхното качество, Вие преди малко обезглавихте една, не Ви пукаше тогава, очевидно не Ви е проблем да режете, очевидно не Ви е проблем да съсипвате

една транспортна услуга и сега тук ми обяснявате колко много Ви е присърце една друга. Тази политическа шизофрения на какво се дължи, господин Контрера, защото ако е на истински дълг към качеството на транспортната услуга, би трябвало това да се прилага за всички транспортни услуги, които са налични и се предлагат в този град? Може ли да ми отговорите, тази двоичност на Вашата позиция, „фурнаджийска лопата“ ли е или нещо друго? По рамката, в момента „Столичен автотранспорт“ ЕАД кара на 5,14 лева на километър, с 5-те процента, които са по-малко от тази цена, „МТК Гроуп“ АД трябва да кара на 4,88 лева на километър, това е по рамка, нали така? След последния одит, обаче се оказва, че „Столичен автотранспорт“ кара на 4,81 лева на километър. Каква е формулата, според която смятате, че 4,88 лева на километър е по-малко от 4,81 лева на километър, защото такава математика не знам, учил съм четири математики. Следвайки тази формула се оказва, че всяка година 2 милиона лева от парите на софиянци заминават в касичката на тази фирма, 2 милиона лева! Очевидно тези 2 милиона лева не отиват за външните услуги, които ползва, защото това са едни от най-мръсните, най-миризливите и най-гнусни автобуси, които се търкалят в София, защото нашите водачи от „Столичен автотранспорт“ ЕАД противно на абсолютно всякаква логика сами поне си мият автобусите „МТК Гроуп“ АД никаква грижа не полага за своите автобуси, те приличат на ходещо нещо, което току-що се е изринало от „Суходол“ от едно време, когато беше отворено сметище, така изглеждат на „МТК Гроуп“ АД автобусите. Сега искат и да ни продават, ако решим да се отказваме и Вие настоявате за това. Откакто за първи път научих кой сте, аз знам само едно за Вас и това е, че сте човек, който систематично настоява тази фирма да получава едни пари, какво друго свършихте Вие по този въпрос, когато наистина е проблем, който очевидно Ви притеснява? Може ли да получа отговор – какво друго свършихте, защото не виждам да сте свършил каквото и да е друго, освен отново да предлагате да даваме пари, ето така, пари като вестници.

Г-н Контрера: Господин Борисов, Вие орязахте автобусна линия № 11-та линия с 5 коли преди няколко месеца. Вие предлагате орязването на автобусна линия № 67, освен това не чух някой от колегите по същество да е против оптимизацията на автобусни линии №№ 100, на 79-та или на 78-ма, просто се изискаха становища. Ето отговарям Ви, вие сте тези, които режете разписанията и оставяте хората по спирките, вие от „Спаси София“ с вашия заместник-кмет, защото другите ПП и ДБ нямат участие в този процес, те са персоната нон грата в това направление. Всички простотии, които се творят в момента в транспорта, са на „Спаси София“, чийто представител сте Вие. Запитахте ме как 4,61 лева на километър било по-голямо от 4,81 лева на километър, погледнахте ли как завършихме 2023 година в „Столичен автотранспорт“ ЕАД с 13 милиона лева задължения? Как какво общо има, това означава, че дружеството е недофинансирано, Вие нормален ли сте? Тази година, януари с колко милиона го започнахме, господин Зографски, понеже Вие ги имате справките? С 20 милиона лева задължения от прекрасната Ви рамка и докарахте през декември 2024 г. цена на километър над 11 лева,

разплащания изсипахте в дружествата в последния работен ден на 31-ви януари 2024 г., ако не ме лъже паметта – 16 милиона лева само на „Столичен автотранспорт“ ЕАД от нарушения на паричен поток, това е от Вашето грамотно управление, това са числата. Може би знаете, че външните оператори не получават субсидии по регламент, за разлика от „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Така, че господин Борисов, да вземете в дубликата да отговорите от 1 август 2025 година кой и как ще вози? Вие тук може да разтягате всеки локуми, но не сте в опозиция, Вие управлявате Направление „Транспорт и градска мобилност“, Вас ще Ви бият с камъни, не го ли разбирате, това са хора, които се возят.

Г-н Зографски: искам да внеса малко яснота за икономическата рамка. Наистина за n-ти път заявявам, че нямам достъп до данните, които на Вас очевидно ръководствата на дружествата, които си ги назначихте, Ви осигуряват достъп преди всички останали, включително и преди „ЦГМ“ ЕАД, защото в „ЦГМ“ ЕАД ги няма тези данни. Господин Борисов, да Ви обясня една истина за дискусиата за транспортната рамка. Тогава господин Контрера предложи 5,41 лева на километър, цена за „Столичен автотранспорт“ ЕАД, минус 5 % гарантираната цена на „МТК Грууп“ АД. Само тази разлика, че не им я допуснахме тази далавера, милион и 690 хиляди лева, защото има по 0,26 стотинки на километър, само от това нещо. Господин Гергин Борисов, чиста лъжа е, че градският транспорт и автотранспортът не са били дофинансирани тази година. Господин Прошков, те не достигнаха цената, ръководените назначени от Вас две поредни ръководства, не достигнаха прогнозната цена за тази 2024 година, кой трябва да е виновен: заместник-кметът по транспорта, сивия кардинал, бялата лястовица, кой трябва да носи отговорност за това? Реплика е, защото следващия път, господин Таков, да Ви обясня, при положение, че SAT не случайно задават една абсолютно раздута цена от 5,65 лева на километър, в която те предвиждали видите ли, 150 шофьора ударно да назначат, без да поемат на „МТК Грууп“ АД линиите и цялата транспортна задача, означава минус 5 % за „МТК Грууп“ АД гарантирана цена, която върви много над тези 4,88 лева на километър и това ще ескалира всяка година. „Столичен автотранспорт“ ЕАД, за мое съжаление, няма да ги достигне тези 5,65 лева на километър, защото те от направена за тях кампания не успяха да привлекат почти никакви водачи. Аргументите са много, господин Контрера, а материалният интерес е огромен.

Г-н Борсов: Продължавам да не разбирам, господин Контрера от къде накъде иска аз да му отговарям на въпроси? Вие сте внесъл доклада, аз не съм тук, за да Ви отговарям на Вашите въпроси, Вие сте тук, за да отговаряте на моите. Не сте отговорили на нито един. Започнахте пак да бълнувате за някакви цифри. Питам Ви, как 4,81 лева на километър, господин Контрера, на господин Зографски и на бившия шеф на „ЦГМ“ ЕАД пришки им излязоха на езика да Ви обясняват, че рамката не чисти задължението, пришки им излязоха на езика, следователно всички задължения, които в момента се цитират и които в момента използвате, господин Контрера, са продукт от предходния мандат и от Вашето председателстване на транспортната

комисия, така че вместо да ми обяснявате на мен аз да Ви отговарям на въпроси на 1 август 2025 г. кой какво, вземете Вие да отговорите досега къде спяхте?

Г-н Йонков: Много са въпросите, но ще започна първо към „Спаси София“. Знаете ли защо нямате драми? Защото ако „Столичен автотранспорт“ ЕАД беше станало публично дружество, каквото ние предложихме от „Синя София“, тогава щяхте да имате кристални данни, както имате кристални данни за „МТК Грууп“ АД. Току-що цитирахте колко са заплатите, колко са шофьорите, колко е цената на километър. Като цяло симптомите не са уникални за цялото състояние, тази болест се нарича частна, тоест държавна или общинска собственост. Ще говоря само с цифри, които съм си записал по време на дебата и въобще в тези разговори, които водим. Понеже стана въпрос колко пари получавали „МТК Грууп“ АД, мен не ме интересува колко пари получават „МТК Грууп“ АД да ви кажа честно, мен ме интересува дали си изпълняват задълженията и дали возят на 5 % по-ниска цена от „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Притеснява ме, обаче, че тези пари, които печелят „МТК Грууп“ АД, ние не ги печелим в „Столичен автотранспорт“ ЕАД при положение, че цената ни е 5 % по-висока и непрекъснато даваме заеми. Гледам икономическата рамка 5,14 лева на километър за 2024 година, не говоря с други цифри, някои твърдят, че е 5,27 лева на километър, гледам и нашите - 4,88 лева на километър. Ако нашето дружество беше толкова ок и всичко беше наред, трябваше някаква подобна печалба като това на „МТК Грууп“ АД, но тук идваме вече до левите и десните политики, защо е така, може би защото в „Столичен автотранспорт“ ЕАД има раздута администрация, а при частните има минимална администрация, което е съвсем разумно когато става въпрос, че някой трябва да печели. Доколкото знам дружеството има 17 000 неизпълнени курса и милиони непредвидени заеми, които плащаме независимо дали са наследени, дали са от тази година и така нататък. Ако за „Спаси София“ разбирам тази защита на типично лява политика, в която частник не трябва да се доближава до нищо общинско и да не пипа. За „ПП“ абсолютно съм убеден, че са лява партия, не виждам защо „Да, България“, защитават една позиция, която абсолютно не е дясна. Разбирам, че ще има реплики, но на основния въпрос „Какво ще се случи със „Столичен автотранспорт“ ЕАД в август 2025 г.?", защото дружеството в момента не си изпълнява задачата, не си изпълнява курсове, какво ще се случи, ако той бъде натоварен и примерно не бъде продължен този договор? Ако ме питате мен, бих разширил дейността на частните превозвачи на територията на София, защото от всички години, в които съм бил общински съветник и в които съм наблюдавал Общинския съвет, „Столичен автотранспорт“ ЕАД винаги е бил в това положение. Положение на заеми, на недофинансиране, на стари рейсове, на липса на шофьори, нито един момент в тези 20 години, които аз съм следил Общинския съвет, „Столичен автотранспорт“ ЕАД не е бил ок. Навремето си спомням – 150 милиона, 50 милиона, 40 милиона, 30 милиона лева, всяка година едно и също нещо. Сега говорим за „Столичен автотранспорт“ ЕАД, ако искате да отворим тема за „Метрополитен“ ЕАД?

Така че аз ще подкрепя този доклад и правя дори процедурно предложение да спрем с разискванията и да ги оставим за зала.

Г-н Зографски: Лоша индикация за Вас е, че сте съвносител на този доклад г-н Йонков, а не знаете основни параметри по договора и в доклада. Ако Вие знаете колко са водачите от тези 192-ма човека среден числен персонален състав, моля под формата на дуплика да ги споделите, защото ако на Вас са Ви кристално ясно данните от „МТК Грууп АД“, то на никой друг не са, освен може би на господин Контрера и господин Прошков, защото те такава публична информация не дават, те имат обобщени разходи за персонал и само знаем, че 3,3 милиона лева от тях са директно за ключов ръководен персонал, каквото и да означава това, но това не знаем дали са 1, 10 или 505 човека. Знаете, че те, за разлика от публичното дружество, те не минават на одитен доклад, точно обратното на това, което твърдите. Разходите на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, „ЦГМ“ ЕАД и дирекция „Транспорт“ ги преглеждат и ги верифицират, докато на „МТК Грууп“ АД им вярваме на празен лист хартия, защото те освен едно ГФО с най-обобщени показатели, нищо друго не дават и в същото това ГФО, както Ви споменах, ето – 4 милиона лева и нещо отгоре за външни услуги, които не знаем какво са, само за една година говоря и 3,3 милиона лева за ръководен персонал, който не знаем колко е, защо е и така нататък. Седем и половина милиона лева разлика само от това нещо. Иначе, ако видите експлоатационните показатели, трудностите на линиите, които са дадени на частния превозвач има максимално най-лесните линии в цяла София, най-малко натоварени, без денивелация в терена, без задръствания, без натоварване от пътници. Докато нашият градски транспорт в лицето на „Столичен автотранспорт“ ЕАД кара хора за същите 1,60 лева на километър по денивелация от 1 километър на „Витоша“, кара изключително интензивни линии като 94. Хайде да им дадем автобусни линии с №№ 63, 61, 94, 280 и така нататък на „МТК Грууп“ АД и да ги дадем на същите еднакви условия, само че тук, с цялото ми уважение, не става въпрос за абсолютно никакви пазарни условия, защото те имат гарантирана цена, която не подлежи на никаква верификация или корекция и имат привилегировано положение от гледна точка на линиите, които обслужват. Това е точно обратното на това, за което Вие и аз това го уважавам, това е политическа посока, която има място, и разбира се, можем да спорим много по този въпрос, но на практика този договор е точно обратното на това, зад което Вие всъщност заставате. Учудвам се, че сте съвносител на този доклад, защото наистина има купища проблеми, най-малкото, което е, че срещу тези удължавания от една страница, буквално една страница е договорът, удължава се срокът с 4 години, няма опит за преговори, за предоговаряния на условия, за да поставим „Столичен автотранспорт“ ЕАД и „МТК Грууп“ АД на еднакви начала, при еднакви условия, нито има ангажимент за инвестиции, никакви инвестиции, просто единственият аргумент, който беше преди 8 години – „Ще возим хората с нови автобуси“ и този аргумент вече го няма, защото автобусите, както обясних подробно, нямат повече нито физически ресурс, нито амортизацията като чисто финансов измерител.

Така, че има време до четвъртък, готов съм да седнем, да ги изговорим нещата, но при положение, че се искат доклади от районни кметове, от Министерството на електронното управление, от не знам си кой си, всякакви банални неща, всякакви анализи, доклади, съгласувания, становища и така нататък, така на бързо това да се случва, август месец изтича договорът, не е първи март, какво е това бързване, без никакви данни. От общия брой на тези автобуси 64 - 65, колкото и да са, знаем ли всичките детайли за тях? Колко от тях ще издържат още 4 години пробег?

Г-н Димитров: Радвам се, че най-накрая някой от вносителите, освен господин Контрера, взе думата, но за съжаление, господин Йонков, явно не сте навлезли в дълбочина в темата. Да, аз като тесен политик съм твърдо „за“ присъствието на частни дружества в различните дейности, но при едно много важно условие – наистина присъствието на частния оператор да гарантира икономическа ефективност и да е на конкурентни условия с нашите общински дружества, защото тук много пъти се повтори неистината, че „МТК Грууп“ АД вози по-евтино от „Столичен автотранспорт“ ЕАД, всъщност в почти всички години, може би с изключение на тази, тъй като нямаме още окончателните данни, но всички предходни години, реално „МТК Грууп“ АД е получавало по-високо възнаграждение на километър, отколкото „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Тук и господин Зографски многократно цитира данните, мога да се върна в последните години, когато ние бяхме приели 5,07 лева на километър икономическа рамка, но всъщност се беше изплащало 4,67 лева на километър, 2022-ра е на 4,83 лева на километър, но те не си получиха всичките разходи, защото „Столичен автотранспорт“ ЕАД е над 11 милиона лева загуба. Всъщност, „Столичен автотранспорт“ ЕАД в последните години, откакто е прието, че цената на „МТК Грууп“ АД е вързана с икономическата рамка, нито веднъж той не е получил възнаграждение на километър толкова, колкото е прието в икономическата рамка. Не искам да се връщам и 2023 г., когато беше внесена икономическа рамка на 4,67 лева на километър, че като част от една сделка, тя беше отложена и така и не се прие до края на годината. Всъщност, на „МТК Грууп“ АД се плати на 5,07 лева на километър минус 5 %, а „Столичен автотранспорт“ ЕАД си получи върху 4,67 лева на километър, колкото са им разходите, така, че това е много важно. Съжалявам, че господин Прошков излезе, когато е сключен този договор, но той е сключен по такъв начин, че сега ние десните партии да не можем да защитаваме идеята, че трябва да има частни оператори в градския транспорт, защото той е сключен по начин, по който ощетява непрекъснато Столична община. Когато ние имяхме работна група и се обсъждаше преподписването на договора, това което се направи 2022-ра година, тогава направих предложение, да е вързано минус 5 % от икономическата рамка или за мен даже по-правилното, от реално отчетените разходи на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, защото Вие това правите голямата грешка, че Вие гледате цената, която е планирана, а не гледате реалната цена, до която се е достигнало. Сега, ако се гласува в този договор, че ще бъде на минус 5 % от реалните разходи на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, аз също бих се замислил да го подкрепя, разбира се

с още няколко условия. Когато се удължи, аз настоях да има и повече прозрачност за данните на „МТК Грууп“ АД, не знам хората дали си спомнят, но когато се гласува новият договор, там имаше една точка, че „МТК Грууп“ АД всяка година трябва да ни предостави отчет за своята дейност, поне веднъж след това, след влизане в сила на този анекс, да е предоставил отчет „МТК Грууп“ АД? Не е предоставил и ние тук трябва да седим, да им гледаме годишните финансови отчети и да гадаем какво се случва, както и самите вносители в доклада си, тъй като се обосновават едно от важните условия е амортизацията на активите, те гледат какво се случва в „Столичен автотранспорт“ ЕАД, те дори не са си направили труда да погледнат отчетите на „МТК Грууп“ АД, да видят, че през годините те имат и много над 10 % годишна амортизация на автобусите, да видят, че към края на 2023-та година, когато имаме последни официални данни, те имат оставаща амортизация за две години, тоест те към края на сегашния си договор ще бъдат минимум на 90 – 95 % счетоводно амортизирани по техните официални данни. Затова днес в началото предложих/поисках да се отложи това обсъждане, за да бъдат тук представители на „МТК Грууп“ АД, които да отговорят на много важни въпроси, защото ние когато обсъждаме икономическата активност, а включително и законосъобразността на удължаването, ние трябва да получим точни отговори, не да използваме предположения, защото утре ако някой подаде сигнал към Европейската комисия, ние може да се окаже, че сме взели едно незаконосъобразно решение, защото нарушаваме регламента. Радвам се, господин Контрера, че Вие казахте - „Вие стъпвате на Регламент 1370“, но там много ясно е описано в какви случаи може да се удължи срокът. Ние на база предположения, да предположим, че амортизацията на тези автобуси е покрила по-дълъг период от срока им на договора, а накрая се оказва, че те всъщност са накрая на 8-та година ще бъдат изцяло амортизирани, ние тогава ще сме в нарушение на регламента и аз мисля, че Столичен общински съвет иска да гласува едно незаконно решение, защото знаете, регламентите де факто си имат сила на законодателство, тоест ние ще нарушаваме закон. Искам накрая да се обърна малко към колегите от БСП, много съжалявам, че Вие днес не взехте позиция, защото да, аз като дясна партия казвам – „Да, аз съм за участие на частни оператори“, но при едни наистина справедливи и прозрачни условия, които гарантират интересите и на Столична община, но Вие, които постоянно казвате, че трябва да се връщат услугите в Столична община, днес не казахте нито една дума. Вие в крайна сметка смятате ли, че трябва да се продължи да се работи с частни оператори или смятате, че целият транспорт трябва да остане общинска дейност. Те чух тук думата и на хората синдикалисти в Столичен общински съвет, които винаги много държат за синдикатите и за защитата на интересите на работниците. Какво е Вашето мнение за защита на интереса на шофьорите в „МТК Грууп“ АД, там има ли синдикат, има ли колективен трудов договор, Вие знаете ли при какви условия работят те, какви заплати получават, дали се осигуряват върху цялата заплата, защото Вие иначе много защитавате интересите на работниците, тук не чувам нито дума за интересите на работниците в „МТК Грууп“ АД? Така, че

наистина за мен е много важно да продължим тази дискусия, не да се прекратява сега, да се отговори на въпросите, тоест да дойдат представители на „МТК Грууп“ АД, имаше въпроси към „Столичен автотранспорт“ ЕАД защо те не са изпълнило решението още от 2023-та година, да започнат поръчките за придобиване на тези нови превозни средства, в какви срокове те могат да започнат да ги изпълняват, ние можем ли до август месец 2025 г. наистина да имаме превозни средства, каква част от автобусите, които не бяха в движение, вече са въведени в движение, тъй като няколко години се осигуряваше транспортната задача с 60 автобуса по-малко. Доколкото си спомням, толкова бяха автобусите, които са трайно спрени, от тези 60 автобуса колко са вдигнати вече? Когато наистина се взимат такива важни решения за 4 години напред, ние трябва да имаме пълната информация и не може тук без представители на частния оператор и на нашия оператор да вземем решение. Така че молбата ми е, първо и чисто формално предлагам да отложим гласуването на самия доклад, да поискаме в следващото заседание на комисия да дойдат представители на „МТК Грууп“ АД и на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, за да могат да се обсъдят в дълбочина тези въпроси и тогава да вземем решение.

Г-н Ставрев: Господин Йонков, при цялото ми уважение и аз като представител на дясна формация „Да, България“ първо, ще започна от там да Ви кажа, знаете ли защо се казва „МТК Грууп“ АД, защото е имало „МТК Грууп“ АД, но са го фалирали, тоест самата история на това икономическо дружество не е от най-цветущите в началното му състояние. Тук, обаче мисля, че и като вносител на доклада малко бъркате дали говорим за дясна политика да се излеят едни 33 милиона лева там или по-скоро за кражба, защото докато няма представител тук на „МТК Грууп“ АД, въпреки че господин Контрера изглежда, че по всякакъв начин представлява интересите на това дружество, след като дава толкова много данни и ние и досега не знаем какви пари отиват там, какви пари се разплащат, къде отиват, какви заплати има, къде отиват парите за контрагентите, съответно по-изгодно ли е и каква политика е да набием пари на „МТК Грууп“ АД, отколкото, както каза и колегата Зографски, да вземем примера на Загреб, колко струва един MAN на 350 000 километра от Виена примерно, който е чудесно превозно средство. Не казвам нищо лошо за турските ВМС-та, които търкаляме по нашите улици, но все пак MAN-овете са доста добра класа автобуси. Вие тогава се съпротивлявахте заедно с нас срещу доклада, с който мнозинството си назначи ръководствата. Ето го отговора, това мнозинство тези шефове, които ги е назначило можеше спокойно и все още можем, между другото, защото автобуси сто процента има на пазара, могат от сега до края на договора на 1 август 2025 г., спокойно могат да намерят тези автобуси, питайте шефовете на общинското дружество къде са и какво правят с обществената поръчка, защо не я направиха до сега? Не може да ползваме за оправдание една, отново ще кажа, за мен кражба, до момента, в който някой от „МТК Грууп“ АД не дойде да обясни, да даде отговори на нашите въпроси, за мен това нещо не е никаква дясна политика, а някакъв вид злоупотреба с общинските средства. Какъв е проблемът те да си купят тези автобуси най-после и да спестим парите на това дружество. Ако искаме да има някакви десни

политики, тук трябва да се замислим как това дружество оптимизира разходите, как става по-ефективно, как е ефективно когато аз и Вие нямаме контрол вътре. Нямаме контрол, защото всички данни са при господин Контрера, той знае какво се случва като статистика, той знае какво се случва с „МТК Груп“ АД, аз не знам колко автобуси има, питах шефа на „Столичен автотранспорт“ ЕАД официално като общински съветник, колко автобуса в движение в началото на декември 2024 г. и до ден днешен не ми отговаря, а знаете ли защо не ми отговаря? Имам обосновано предположение, защото не иска да ми отговори, аз го питам постоянно колко автобуса има, за да знам, че този месец х автобуси са извън движение, другия месец също, защото започвам да се притеснявам, този човек например, дали целенасочено държи автобуси да не могат да оперират, за да има едни други частни оператори, които да вземат концесията. Не виждам дясна политика в цялото това нещо. Дайте да махнем тези шефове на тези дружества, да сложим едни хора, които да могат да работят там и те да станат ефективни, а като сте съвносител на доклад, с който ще дадем на братовчеда на тези от ВИС-2 33 милиона лева, какво тук дясно има?

Г-н Йонков: Фалит не е лоша дума, запомнете. Да фалираш не е лошо, „Форд“ е фалирал няколко пъти, „Пепси кола“ и те са фалирали няколко пъти. Не знам защо фалит или спекулация за Вас звучат като лоши думи, това не са лоши думи. Второ, автобуси ще намерим, но шофьори няма да намерим. Автобуси ще купим, най-лесно е да извадим и да дадем парите на софиянци да купим автобуси, по-добре разбира се, някой частник да ги купи, без да използваме парите на софиянци. Да купим автобуси, можем да купим 5000 автобуса, примерно, но няма да намерим 5000 шофьора, това е големият проблем, докато „МТК Груп“ АД по някакъв начин си намират и шофьори, какъв е начинът, за мен това няма значение. За мен е важно да се изпълнява услугата. Господин Зографски, не се учудвайте, че съм съвносител, ако бяхте прочели програмата на КОД, абсолютно щеше да Ви е ясно какви политики ще защитаваме. Ние защитаваме изключително махането на държавата и общините от функциите им на търговец и ролята им на инвеститор, тази роля е съвсем другаде, тази роля е в частника, тя не е в държавата и не е на Общината, освен там, където има нужда. Към господин Димитров последно ще отговоря с две думи. Той каза, че искаме конкуренция и че „МТК Груп“ АД е получавало по-високи приходи. Знаете ли, каква е силата на частника? Има автобуси, които се движат, има и шофьори, които карат, тогава грешката е в нашата икономическа рамка, ние сме заложили икономическа рамка, която не е дофинансирала „Столичен автотранспорт“ ЕАД, тя дори да си изпълнява, там парите изтичат, разберете го, там парите изтичат между пръстите не знам на кой. „МТК Груп“ АД имат ли недостиг на шофьори – нямат, имат недостиг на автобуси – нямат, в „Столичен автотранспорт“ ЕАД има ли недостиг на шофьори – има, има ли недостиг на автобуси – имат, означава че има някъде грешка. Готов съм, разбира се да приема, че те имат по-лесни линии, имат нещо друго, имат някакво предимство, може би, но при положение, че говорим за една частна компания, която не е толкова голяма и говорим за един мастодонт от

рода на „Столичен автотранспорт“ ЕАД с целия персонал, с целия експертен съвет, със всички дирекции, с всички не знам какво си, отдели, със сграден фонд огромен, който ние храним и той не може да изпълнява това, което ние сме му възложили поради някаква причина. Плащаме 5,14 лева на километър, колкото е рамката и 4,88 лева на километър, да видим следващата година колко ще платим.

Г-н Таков: Господин Димитров, едно нещо да Ви кажа и Вие може да го проследите това, защото то е публично от 2013 година, имам съвсем ясно становище по повод на частните оператори в транспорта в София и то е категорично против тяхното участие. След като има процедура, която трябваше да започне преди повече от една година и знаят всички, че изтича този договор, и тази процедура умишлено, дали умишлено или не, е скрита от администрацията и някъде 4 – 5 месеца преди да изтече този договор, и всички са наясно, че 55 000 граждани на районите „Нови Искър“ и на „Кремиковци“ има опасност да останат без транспортно обслужване или с много влошено такова, с по-лоши автобуси, с по-разредени интервали и без това не са им много нагъсто, Вие в момента задавате въпроса „Какво ще направи БСП“? Към мен не е имало въпроси и аз не съм съвносител и никога не бих бил по такова нещо, но след като имаме опасност и след няколко месеца изтичат тези договори и Вие нямате решение, Вие питате „Какво се случва от тук нататък“? Хубаво, оставете 50 000 човека без транспортно обслужване, за да видим какво се случва.

Г-жа Григорова: изчаквах всички да изкажат собствената си позиция, първо, трябва да кажа, че съм категорично несъгласна с това, че общинското дружество по принцип е по-лош оператор на транспортна услуга, отколкото частният оператор. Всички знаем, че макар и да има твърдение, че няма леки линии, „МТК Груп“ АД карат по по-леки линии. Шофьорите знаят на коя линия ще се качат, знаят кога са на работа, не минават през задръствания, което изключително много затруднява работата на шофьорите в „Столичен автотранспорт“ ЕАД. „МТК Груп“ АД също така, получава регулярно средствата, с които да оперира, за разлика от „Столичен автотранспорт“ ЕАД, при които се изливат средствата в края на годината и те нямат възможност да планират адекватно дейността си и разходите си. Дали „МТК Груп“ АД имат недостиг на шофьори? Имат, щом полагат извънреден труд, колко е той, не знаем, очевидно е, че имат недостиг на шофьори. Те имат и няколко внесени работници от трети държави, което също сочи за това, че не успяват в пълнота да набавят необходимия персонал, за да може „МТК Груп“ АД да обслужва тези дружества безпроблемно. Ако твърдим, че общинските дружества по принцип не се справят, всички вкупом трябва да си ходим, защото отговорност за това носят общинските съветници, кмета, заместник-кмета по транспорт и заместник-кмета по финанси. Защо „Столичен автотранспорт“ ЕАД не е готов да поеме тази задача, обаче, тъй като смятам, че всички сме съгласни с това? Защото кметът Терзиев и заместник-кметът по финанси Иван Василев саботират работата на „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Тук, няколко пъти беше повдигнат въпросът „Защо не са закупени автомобилите по решението от средата на миналата

година, защото вътре е записано, че са без осигурено финансиране, колеги. Защото вътре е записано, че при актуализацията на бюджета ще бъдат предвидени средства за това, в актуализацията на бюджета, във варианта, който беше пуснат в комисии и не стигна до сесия, въобще не са заложили средства за транспорт. Господин Василев изрично, многократно заяви, че няма да даде една стотинка за транспорта, защо тогава продължаваме да питаме ръководствата на „Столичен автотранспорт“ ЕАД защо не са закупили автобуси и защо не са пуснали обществена поръчка, защото тя е пусната по решение от 2023 година, автобусите са доставени, „Столичен автотранспорт“ ЕАД както може е изплатил и господин Василев заявява, че това е към бюджет 2023 година и няма никакво намерение да изплати милион и 700 хиляди лева на „Столичен автотранспорт“ ЕАД за разходи, които са направени от дружеството по решение на Столичен общински съвет. Ето за това, колеги, няма автобуси, няма обществени поръчки, поради откровения саботаж, откровения бойкот от страна на ръководството на Столична община срещу собственото им дружество. По отношение на това защо няма шофьори и твърденията на някои представители на „Спаси София“, че имало 600 заявления за работа, но „Столичен автотранспорт“ ЕАД не били направили усилия, за да може тези хора да започнат работа. Има три писма от 20 декември 2024 г., от 15 януари 2025 г. и от края на януари 2025 г., които са адресирани до заместник-кмета по транспорта и там детайлно е описано колко човека са били с категория „Д“, колко са били с категория „С“, колко от тях са проявили интерес и колко въобще имат желание да постъпят на работа. Тоест, за пореден път слушаме манипулации от страна на „Продължаваме промяната – Демократична България“ и „Спаси София“ за огромния интерес към работата в „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Отново казвам, това е поредна лъжа. По отношение на задълженията в края на 2024 година, понеже беше споменато, че задълженията са 20 милиона, а част от колегите тук не знаели. Има публикация на сайта на Столична община, в която Васил Терзиев казва, че задълженията на „Столичен автотранспорт“ ЕАД са 20 милиона лева, така че не се чудете откъде е тази информация, господин Терзиев я знае, странно е, че Вие не я знаете. По отношение на автобусите, беше изпратено запитване от „Столичен автотранспорт“ ЕАД към „МТК Грууп“ АД за закупуване на автобуси. Има писмо-отговор от „МТК Грууп“ АД, дали е висока цената или не е, това го обсъждахме на предходното заседание, но аз не знам някой от ръководството на Столична община да е влязъл в преговори с „МТК Грууп“ АД, в които да се уточни имат ли намерение те наистина да продават тези автобуси или не, имат ли намерение да продават газ-станцията или не? Това си остана едно писмо, което беше обсъдено в комисията, никой нищо не прави, за да може да се разменят взаимни обвинения. Така работа, колеги не се върши. Вече по същество на доклада, трябва да кажа, че част от линиите, които са изброени вътре са сгрешени, още на първа страница пише, да не гледам доклада, а направо решение, защото то е важно. В решението са описани линии, сега няма да ги цитирам всички, но е пропусната линия 27, а присъстват линии 25, 26, 28, пропусната е и линия 90 в самото решение, което надявам се да се оправи, тъй като

най-вероятно е техническа грешка и трябва да се съглася с колегите от „Спаси София“ и „ДСБ“ или „Демократична България“, или в какъвто вариант са в тази коалиция, по отношение на прозрачността на заплащането в „МТК Гроуп“ АД – няма прозрачност и аз това съм го казвала няколкократно тук на комисия, включително когато имаше представители на шофьорите, твърди се на „МТК Гроуп“ АД тук в комисия, за да се оплачат от интензивността на движение на линиите, защото там няма синдикат. Именно за това предлагам в допълнителното споразумение чл. 2, да стане „Изпълнителят се задължава да сключи колективен трудов договор, с който да се гарантира добър социален диалог в предприятието“ при подновяване на КТД до края на срока на изпълнение на Договор № СОА16-ДГ56-1196 от 2 декември 2016 година за обществен превоз на пътници и утвърждаване на допълнително споразумение към него, изпълнителят запазва и разширява съществуващите социални придобивки и полага усилия за повишаване на трудовите възнаграждения на заетите в предприятието“.

Следваща промяна: „Настоящият чл. 2 става чл. 3. Защо?

Това е нормална практика, такива клаузи има, както в договора с „Дънди“, така и в договора със „СОФ Кънект“, колеги, който беше сключен преди 2 – 3 години, ако не се лъжа и това е нормална практика за запазване на интересите и правата на работниците. Ето, колеги, питайте как ще се защитят правата на работниците, така, когато се гарантира сключване на колективен трудов договор. За финал, трябва да кажа, че аз няма как да подкрепя този доклад, дори и с тази добавка с цялото съзнание, че трудностите, невъзможността да се поемат тези транспортни линии от „Столичен автотранспорт“ ЕАД е изцяло на кмета Терзиев и заместник-кмета по финанси Василев, които отново повтарям, бойкотират работата на „Столичен автотранспорт“ ЕАД.

Г-н Зографски: Основното нещо, което трябва да знаем, госпожо Григорова е, че прозрачността се гарантира от одитния механизъм, който го няма по дефиниция при „МТК Гроуп“ АД, защото там са всички компоненти, не само разходите за труд. Факт е, че тя се подобрява с КТД, но това няма да попречи на работодателя да дава пари под масата, нито пък да завишава други външни услуги, нито пък да има 3,3 милиона лева годишна заплата за ключов ръководен персонал. Извинявам се, но само от тези 3 компонента, ние губим, надплащаме пари колкото за 20 нови автобуса годишно, дали сме неспособни като публичен сектор, като управляващи, следващ опозиция, следващ състав на мандат на Столичен общински съвет и ръководство на Общината и релевантно, крайният продукт е, че ние надплащаме за този цирк, за това, че някой саботира други, за това, че някои са лобисти на трети. По отношение на заплатите, няма как при положение, че Вие изисквате наистина за смешни доклади да мине по друга улица, по съседната улица становища от Богородица. Ние да нямаме разбивка от тези 192 човека, колко са водачи изобщо, да знаем как се формират разходите, да видим има ли дефицит на персонал или не, на ключовия персонал, който и ние имаме дефицит, да видим средната заплата по фиш каква е, защото ние иначе ги набеждаваме тези хора да работят в перманентна бедност, сега пари в

плик, утре пенсия минимум и ощетяваме и държавата. Колко е извънредният труд, имаме ли представа? Ок, при нас е огромен, знаем го това и е аргумент срещу общинското предприятие, но дайте да го сравним с тяхното. По отношение на задълженията към „Столичен автотранспорт“ ЕАД, те са от предишни периоди. Госпожо Григорова, уверявам Ви, парите са ограничени, ако продължим да ги даваме в бездънната и безконтролна дупка на „МТК Гроуп“ АД, то за нашите няма да остане много. Съгласен съм с Вашите констатации, видяхте, че и публично го казах, доста остро в Столичен общински съвет, така че с това съм съгласен, но въпросът е, Вие казахте синдикат да се направи, който ок, КТД, добре. Съгласен ли е липсващият на масата, получателят на тези милиони, ние не знаем за това. Първо, ще направя формално предложение, но ние няма как, някакви наредби, включително смешни за отваряне на данните за „ЦГМ“ ЕАД за трафика, да се изискват, да се отлагат, да се изискват становища, да се изискват 2, 3 четения. Този доклад да мине на едно четене, няма как и в миналите състави на Общинския съвет, два отделни, минаваше на 2 четения. При положение, че договорът изтича на 1 август 2025 г., не виждам никаква причина сега на бързо, без да се отговаря на въпроси, без да имаме ключови документи и анализи, данни и числа. Защо не предложим тогава, в крайна сметка, удължаване на срока с 6 месеца на договора? През това време да организираме централизирано от Столична община поръчка голяма за нови автобуси, стари и нови. Василев ще ги даде парите, хайде с 6 месеца да удължим договора, аз ще направя и формално предложение. Защо се върви към максималния срок на договора – 4 години?

Г-н Ставрев: Първо, благодаря на госпожа Григорова, че няма да подкрепи доклада, прави Ви чест и все пак като представител на лявата коалиция БСП и като кандидат за кмет с лява програма и като бивш синдикалист, ми е интересно и във Вашата група какво се случва, и как те ще подкрепят този доклад, предвид това, че групата на БСП и Вие включително сте назначили сегашното ръководство, което първо, сме сигурни, че могат и от сега до 1 август 2025 г. да купят тези автобуси, господин Таков, знаем го, защото в Загреб се е случило това нещо. Второ, аргументът, който госпожа Григорова даде, че пари няма, всъщност пари има и това го доказват Вашите доклади от последните заседания, защото Вие с няколко доклада предложихте да се дадат допълнителни средства, тоест пари могат да се намерят. Много ми е интересно как лявата коалиция БСП ще подкрепи да се дават по 33,5 милиона лева на година към сегашния разчет, а той сигурно ще се повиши на „МТК Гроуп“ АД за следващите 4 години, до 2029 година. Как лявата коалиция, която иска да подобри условията на труд в „Столичен автотранспорт“ АД или поне само госпожа Григорова го иска, не знам за другата част от групата на БСП дали го искат, как, след като многократно днес обяснихме в тази част на масата, че от мащаба се пести, тоест ако ние имаме повече линии в „Столичен автотранспорт“ ЕАД ще успеем така да направим икономии, че това дружество да се закрепим наистина. Как при това положение лявата коалиция БСП ще даде на частния превозвач „МТК Гроуп“ АД, който ни съди многократно, повтарям

многократно 33 милиона и половина лева. Добре, че госпожа Григорова няма да подкрепи този доклад, но аз питам за другата част от БСП какво ще направят?

Г-н Димитров: Госпожо Григорова, искам само две уточнения да направя. Първото решение на Столичен общински съвет за закупуване на нови автобуси за поемане на линиите от частния оператор е още от 2023 година, това е прието септември 2023 г., възложено на ръководствата на „Столичен автотранспорт“ ЕАД да подготвят всички необходими процедури и директно казвам „Възлага на изпълнителните директори да представят изготвената съгласно т. 1 и 2 документация за одобряване от Столичен общински съвет“. Затова исках да проведем заседание, на което са и директорите на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, за да отговорят първо, докъде са с изпълненията на решенията и от 2023 година и от 2024 година. Първото решение за започване на такава процедура е 2023 г., дори и господин Контрера мисля, че имаше доклад също за закупуване на нови превозни средства, господин Зарков тогава внесе, мисля че беше почти единодушно подкрепен. Големият проблем е, че нямаме започната процедура за придобиване на тези превозни средства и затова тук е много важно да са и директорите на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, които да кажат какво са направили по изпълнението на решението от 2023 година, какво са направили и по изпълнението на новите решения от 2024 година, защото това е големият въпрос. Господин Контрера, от 2023 г., когато финансов кмет беше Дончо Барбалов, който също е вносител на приетия тогава доклад, но между 2023 и 2024 година е минала над една година, какво е направено в този период? Затова се радвам, че все пак има приемственост това дружество, един от членовете на Съвета на директорите и в момента е на Съвета на директорите, затова нека да дойде заедно с изпълнителния директор следващия път, за да ни предоставят достатъчно детайлна информация какво се прави с тези процедури, които са били одобрени и по доклада 2023-та и по доклада от 2024-та, защото това е ключов въпрос. Много се радвам, че госпожа Григорова доразви тезата за прозрачността, отново искам да повтора това, нека ги поставим двата оператора на еднакви начала, това, което ние искаме като информация от „Столичен автотранспорт“ ЕАД, да го получаваме от „МТК Грууп“ АД и възнаграждението на „МТК Грууп“ АД да го формираме на база на същите критерии, на които формираме това на „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Може би да се изчакват и те за компенсации за други неща, а не да си имат гарантирания приход. Това може да се промени в договора, както променяме, добре, този договор на база на регламента ли е или не, защото Вие знаете, изрично в регламента, че е записано, че не се позволяват свръхкомпенсации, съответно операторът трябва да докаже разходите и че не е свръхкомпенсиран. Има разлика между субсидия и компенсация.

Г-жа Григорова: към господин Зографски, казвате, че трябва да има одитен механизъм. Съгласна съм само, че това означава да се върнат дейностите в „Столичен автотранспорт“ ЕАД, а такива условия, това да се случи очевидно е, че не са създадени. Дали е съгласен собственикът на „МТК Грууп“ АД да има такава клауза в договора, мисля, че това не е наша работа. В крайна

сметка това правим ние тук, договор и предложение такова, каквото смятаме за редно, а след това той ако иска подписва, ако не иска не подписва. Господин Ставрев, моля да се спести това лицемерие, в което започвате да ме хвалите, когато трябва да ме противопоставите на останалата част от моята група. Защото докато аз съм значително по-крайна бих казала и подкрепям напълно казаното от господин Карлос Контрера, че ще ви бият с камъни, ако спрем превос по тези линии, които в момента обслужва „МТК Грууп“ АД, аз съм напълно съгласна да ви бият с камъни. Предпочитам да няма договор с „МТК Грууп“ АД, автотранспортът не може да поеме тази задача и най-сетне да е ясно, чия е отговорността за състоянието на автотранспорта в столицата генерално, защото тук се нагледах и наслушах на лицемерни приказки. По отношение на това директорът на „Столичен автотранспорт“ ЕАД дали е тук или не е, разбира се хубаво е да има една по-широка дискусия и какво правят по решение от 2023 година, но ние знаем какво беше направено и преди малко го споменах по решение от 2023 година за закупуване на четири двуетажни и шест ако не се лъжа други автобуси, а те именно правят това, правят обществена поръчка, плащат както могат и след това Столична община ги поставя на колене. Хайде да спрем с това лицемерие и да обясняваме за икономическото мнозинство и всички знаем защо вие продължавате да повтаряте тези глупости, просто защото сте искали не по един човек в бордовете, а по трима.

Г-н Бонев: Благодаря Ви, първо искам да се извиня на колегите общински съветници, присъстващи на тази комисия, че им се е наложило само цели пет часа да дискутират въпрос за 30 милиона лева. Наистина много ви се извинявам, че така си губите времето, наистина много ми е тъжно да гледам тези уморени физиономии, които не могат пет часа да са фокусирани, когато става въпрос за 30 милиона лева. Също така като представител, понеже тук си мерите десни ли сте или сте леви, аз като представител на центристка партия да кажа, че корупцията няма цвят и няма идеология. Корупцията е и в ляво, и в дясно и в консервативно и в прогресивно. Това, което се случва днес тук и този доклад за мен не е нищо повече от далавера и корупция. Напълно известно е няма да споменавам имена, и кои са общинските съветници, които са буквално на заплата в „МТК Грууп“ АД за да може вече повече от десет години да представляват техният интерес в Столичен общински съвет с внасяне на доклади, с предложения и какво ли още не и най-важното активен саботаж на всяка една възможност тези линии отново да минат в общински ръце в „Столичния автотранспорт“ ЕАД. Абсолютно съм убеден, че колегите ми от ПП-ДБ и „Спаси София“, които са успели някак си да запазят концентрация пет часа на тази комисия са изложили абсолютно всички необходими доказателства и данни за това, че продължаването на този договор, липсата на дискусия, липсата на отговори от „МТК Грууп“ АД са достатъчен проблем за да не се гласува днес този доклад. И също така имах време да прочета защото много обичам да чета предизборни програми и предизборни обещания и на „Синя София“, „Синя България“ и на „Има такъв народ“. В нито една от вашите програми аз не видях обещание, че ще продължавате далаверите на ГЕРБ,

във вашите програми аз не видях обещание, че ще продължавате да ощетявате обществения интерес. Ощетяване, което много ясно ви беше доказано с числа. Също така обръщам внимание, че „Столичен електротранспорт“ ЕАД също няма допълнителни средства от Столична община, но това не попречи на тяхното ръководство да пуснат четири обществени поръчки без осигурено финансиране за закупуване на трамваи и модернизация на трамваи и тролейбуси. „Метрополитен“ ЕАД спасяваше стотици милиони пари годишно за закупуване на влакове, точно защото пускаше обществени поръчки без осигурено финансиране. Единственото транспортно дружество, което не си мръдна пръста, е „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Кое е по-специфичното на „Столичен автотранспорт“ ЕАД за разлика от „Столичен електротранспорт“ ЕАД, „ЦГМ“ ЕАД и „Метрополитен“ ЕАД, че човекът, който взема решенията е личен човек на Карлос Контрера, лобиста на „МТК Груп“ АД и аз открито категорично твърдя, че това е умишлен саботаж, точно, за да се стигне до ситуация, в която да се каже „Ние нямаме друг избор, защото ще оставим Северна София без автобуси“ и си намирате всякакви оправдания в момента, а не поглеждате нещата такива, каквито са в очите, ръководството на „Столичен автотранспорт“ ЕАД не си мръдна пръста, за да може да осигури закупуването на автобуси навреме. Хубавото обаче е, и това беше показано не само от Загреб, но и от други български градове, дори и ако щете със закупуването на любимите двуетажни автобуси на Карлос Контрера, че когато има желание бързо могат да бъдат намерени автобуси, които да поемат тези линии. Въпросът е, че май желание няма, защото когато далаверата е за десетки милиони, съм сигурен, че има и много накачулени на верижката, на хранилката. Ето това е големият проблем. И тук ясно държа да кажа не защото вкарвам интрига между БСП и Ваня Григорова, аз смятам, че тя не е на хранилката по този казус.

Г-н Зографски: Имам процедура, според мен, за да отложим доклада до следващо заседание дано да ги получим тези данни, но сега първо тук да внесе обяснение. Заместник-кметът по транспорт октомври или ноември в отговор на второто писмо, което пак казвам не беше адресирано към него, само до председателя на Столичен общински съвет и до кмета на Столична община бяха адресирани писмата от „МТК Груп“ АД, изиска тези официални данни в официално писмо, изпратено даже два пъти. Дайте числен състав по категории. Дайте също така демографска структура на водачите, за да знаем колко от тях скоро излизат в пенсия и колко от тях можем да привлечем в градския транспорт – нула отговори, на официални запитвания от заместник-кмет на Столична община, защото работят по друг канал госпожо Григорова. Не е вярно, че администрацията не е направила необходимите стъпки. Обосновавам процедурата, за това при положение, че те са достатъчно нагли да не отговорят на заместник-кмета по транспорт на Столична община на официални запитвания предлагам няма как да вземем такова решение без да изискаме данни за състава на тези 192 човека, ако са толкова към днешна дата, средните заплати на водачите и по другите категории работещи, включително и да видим какво стои зад това ключов ръководен персонал 3,3 милиона лева. Второ, доклад

анализ на досегашния договор. Колко е спазван, какви са условията, какви са санкциите, колко са заведените дела и т.н.? Защото категорично не е вярно за по-доброто качество на услугата. Имам данни от „ЦГМ“ ЕАД, които ще ви предоставя до четвъртък, за да видите колко пъти по-малко контрол е правен от „ЦГМ“ ЕАД към „МТК Грууп“ АД, за да може те да бъдат уж по-изрядни. Не са по-изрядни от „Столичен автотранспорт“ ЕАД, мога да ви го гарантирам. Трето, да се извикат ръководствата на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, ако трябва да направим закрито заседание, първо какво са направили те по отношение на поръчките и второ, кой и как е водил процедурата. Това, което искам да кажа е следното: Нямаме никакво обяснение освен един лист хартия, в какво са се изразявали преговорите между „Столичен автотранспорт“ ЕАД и „МТК Грууп“ АД, един лист хартия. Да дойде ръководството на „Столичен автотранспорт“ ЕАД в комисия.

Г-н Таков: Това не е процедура, това е искане.

Г-н Зографски: Напротив предложението е за отлагане, за да наберем необходимите документи и информация, за да можем отново да гледаме доклада. Процедурата е за отлагане на доклада до изпълнение на тези неща и по отношение на това да изпратим към Инспекцията по труда за спазване на Кодекса по труда и извънреден труд, положен в „МТК Грууп“ АД, защото ако сме взискателни към нашето предприятие същите хора, същите софийнци, българи и т.н. работят в „МТК Грууп“ АД и не би трябвало да има диференцирано отношение.

Г-н Таков: Подлагам на гласуване процедура, направена от г-н Андрей Зографски за отлагане на доклада.

След приключване на обсъжданията и разискванията членовете на комисията гласуваха /поименно/ процедура по отлагане на доклада направена от г-н Зографски , както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	въздържал се
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	против
4	Ася Тодорова	против
5	Бойко Димитров	за
6	Ваня Григорова	въздържал се
7	Гергин Борисов	за
8	Димитър Вучев	против
9	Димитър Димитров	за
10	Емил Димитров	въздържал се
11	Ивайло Йонков	против
12	Йордан Тодоров	против

13	Красимир Гълъбов	против
14	Прошко Прошков	против
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	15
	в т.ч.:	
	За	5
	Против	7
	Въздържали се	3

Г-н Таков подложи на гласуване направените предложения за изменения и допълнения в проекта за решение на доклада, направени от г-н Контрера и г-жа Григорова, а именно:

„Навсякъде в проекта за решение по доклада автобусни линии с номера 23; 25; 26 и 28 да се заличат и да се запише: автобусни линии с номера 27; 30 и 90 във връзка с анекс СОА17-ДГ56-701/17.08.2017 г.

Създава се нов чл. 2 в допълнителното споразумение:

"Изпълнителят се задължава да сключи колективен трудов договор, с който да се гарантира добър социален диалог в предприятието. При подновяване на КТД до края на срока на изпълнение на договор № СОА16-ДГ56-1196/02.12.2016 г. за обществен превоз на пътници и утвърждаване на допълнително споразумение към него, изпълнителят запазва и разширява съществуващите социални придобивки и полага усилия за повишаване на трудовите възнаграждения на заетите в предприятието."

Настоящият чл. 2 става чл. 3.

В останалата си част текстът на споразумението остава непроменен.“

След приключване на обсъжданията и разискванията, членовете на комисията гласуваха /поименно/ предложенията направени от г-н Контрера и г-жа Григорова, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Годорова	за
5	Бойко Димитров	въздържал се
6	Ваня Григорова	за
7	Гергин Борисов	против
8	Димитър Вучев	за

9	Димитър Димитров	въздържал се
10	Емил Димитров	въздържал се
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	въздържал се
	Общо гласували:	15
	в т.ч.:	
	За	10
	Против	1
	Въздържали се	4

Г-н Таков подложи на гласуване целия доклад с измененията за предложения проект за решение.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с направените измененията в проекта за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	против
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	за
5	Бойко Димитров	против
6	Ваня Григорова	въздържал се
7	Гергин Борисов	против
8	Димитър Вучев	за
9	Димитър Димитров	против
10	Емил Димитров	против
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	против
	Общо гласували:	15
	в т.ч.:	
	За	8
	Против	6
	Въздържали се	1

По т. 5 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА24-ВК66-10411/26.11.2024 г. относно извършване на техническо обследване и изготвяне на проекти за основен ремонт и реконструкция на мостови съоръжения на територията на Столична община, с вносител Прощко Прощков, Иван Таков, Красимир Гълъбов, Пламен Данаилов и Карлос Контрера – общински съветници

Г-н Таков подложи на гласуване доклада с предложени нов проект за решение. Поради липса на въпроси дискусия по доклада не беше проведена.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложени нов проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	против
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	за
5	Бойко Димитров	против
6	Ваня Григорова	за
7	Гергин Борисов	против
8	Димитър Вучев	за
9	Димитър Димитров	против
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прощко Прощков	за
15	Симеон Ставрев	против
	Общо гласували:	15
	в т.ч.:	
	За	10
	Против	5
	Въздържали се	няма

По т. 9 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА25-ВК66-1116/06.02.2025 г. относно избор на Одитни Комитети на „ЦГМ“ ЕАД, „Столичен автотранспорт“ ЕАД, „Столичен електротранспорт“ ЕАД, „Метрополитен“ ЕАД и „Топлофикация София“ ЕАД, с вносител Бойко Димитров, Иван Таков и Прощко Прощков – общински съветници.

Г-н Контрера подложи на гласуване доклада с предложени проект за решение. Поради липса на въпроси дискусията по доклада не беше проведена.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложени нов проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	въздържал се
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	въздържал се
5	Бойко Димитров	за
6	Ваня Григорова	за
7	Гергин Борисов	за
8	Димитър Вучев	за
9	Димитър Димитров	за
10	Емил Димитров	въздържал се
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	-
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	14
	в т.ч.:	
	За	11
	Против	няма
	Въздържали се	3

Г-н Таков помоли г-н Контрера да води заседанието на комисията с оставащите точки от дневния ред на ПКТПБ.

По т. 10 от дневния ред:

Писма с вх. № СОА24-ТД26-1860/05.02.2025 г. и СОА25-ТД26-727/15.01.2025 г. от „ЦГМ“ ЕАД.

Г-н Контрера представи на членовете на комисията писмо с вх. № СОА24-ТД26-1860/05.02.2025 г. относно изтичане срока на действие на договор за възлагане на организацията и контрола на паркирането на пътни превозни средства на територията на Столична община.

Г-жа Милова – изп. директор на „ЦГМ“ ЕАД обстойно и детайлно запозна членовете на комисията с писмото за подновяването на изтичащия договор, като им предложи членовете на комисията да удължат изтичащият договор или да предложат нов, за да могат да продължат да изпълняват задълженията си като служби за контрол.

Проведе се дискусия между членовете на комисията и г-жа Милова и бяха направени 2 предложения за изготвяне на доклади съответно:

- г-н Контрера предложи писмото да бъде насочено до дирекция „Икономика и търговска дейност“ и до дирекция „Транспорт“ на Столична община за изготвяне на доклад за допълнително споразумение и удължаване срока на договора, като конкретизацията относно продължителността на срока да бъде дискутиран от общинските съветници;
- г-н Зографски предложи да бъде изготвен доклад с проект на нов договор.

След приключване на обсъжданията и разискванията по писмото, членовете на комисията гласуваха /поименно/ предложението на г-н Контрера, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	против
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	-
5	Бойко Димитров	въздържал се
6	Ваня Григорова	за
7	Гергин Борисов	против
8	Димитър Вучев	за
9	Димитър Димитров	въздържал се
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	въздържал се
	Общо гласували:	12
	в т.ч.:	
	За	7
	Против	2
	Въздържали се	3

След приключване на обсъжданията и разискванията по писмото, членовете на комисията гласуваха /поименно/ предложението на г-н Зографски, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	против
4	Ася Тодорова	-
5	Бойко Димитров	за
6	Ваня Григорова	въздържал се
7	Гергин Борисов	за
8	Димитър Вучев	въздържал се
9	Димитър Димитров	за
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	въздържал се
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	въздържал се
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	12
	в т.ч.:	
	За	7
	Против	1
	Въздържали се	4

Г-жа Григорова представи и запозна членовете на комисията с писмо с **СОА25-ТД26-727/15.01.2025** г. относно актове, които се сключват от контролъори, които са служители на „ЦГМ“ ЕАД, които формират част от СОА25-ТД26-727/15.01.2025 г. трудовите им възнаграждения и зависят от подписването на тези актове, но са забавен от зам.-кмета по „Транспорт и градска мобилност“ на Столична община. Проведе се дискусия между членовете на комисията, г-жа Милова и г-н Росен Евгениев – служител на „ЦГМ“ ЕАД. Изказване направи и г-н Боян Суланов.

По т. 13 от дневния ред:

Писмо с вх. № СОА24-ВК08-11525/1/13.12.2024 г., с вносител г-н Ангел Стефанов – кмет на район „Овча купел“ СО.

Г-н Контрера даде думата на г-н Стефанов да запознае членовете на комисията с писмото относно изпълнение на Решение № 392 на Столичен общински съвет от 25.07.2024 г.

Г-н Ангелов каза, че специализирания превоз на учениците от 66 СУ „Филип Станиславов“ не се изпълнява пълноценно и предложи на членовете на комисията да излязат със становище договорът да бъде прекратен. Предложението му е подкрепено и от директора на училището.

Г-н Контрера предложи на членовете на комисията да излязат със становище, че във връзка с постъпилите писма от кмета на района и директора на учебното заведение, препоръчва договора да бъде прекратен по взаимно съгласие, тъй като услугата не се използва.

По т. 12 от дневния ред:

Писмо с вх. № СОА24-ВК66-8455/1/20.01.225 г., с вносител Карлос Контрера – общински съветник.

Г-н Контрера каза, че писмото е относно организацията на движението и мерки за пътна безопасност по улиците „Георги Русев“ и „проф. Живко Сталев“ в кв. „Малинова долина“ и даде думата на г-н Николов – директор на дирекция „Транспорт“ на Столична община.

Г-н Николов каза, че се провежда обществено обсъждане за организацията на движението по тези две улици, също са провели и среща с районния кмет, на която са били обсъдени кръговите движения в района, проект за забраняващ паркирането от двете страни на ул. „Георги Русев“ ; проект за пешеходно пресичане и проектно предложение от „София проект“ ЕАД за ул. „проф. Живко Сталев“.

По т. 14 от дневния ред:

Писма с вх. №№ СОА24-ТД26-17788/23.12.2024 г. и СОА24-ТД26-17788/1/20.01.2025 г.

Г-н Контрера запозна членовете на комисията с писмото относно изпълнение на маршрутна линия „София – Петърч“ и даде думата на г-н Николов.

Г-н Николов каза, че са пуснали писмо до Областна управа за удължаване на договора по Регламент 1370, тъй като няма проведена процедура. Всички договори на Столична община, които са свързани с републиканската транспортна схема, общо 64 направления, изтичат в края на 2025 година. Всички те ще бъдат разглеждани, но очаквания Закон за превозите, който ще разглежда всички разписания в цялост за цялата държава още не е приет, ще се наложи вземането на решение за удължаване на всички договори по регламент № 1370.

По т. разни от дневния ред:

В точка разни не бяха разгледани допълнителни въпроси.

Поради изчерпване на дневния ред в 18.40 часа зам. - председателят на ПКТПБ г-н Контрера закри заседанието на комисията.

Изготвил: Юлия Пашалийска
старши експерт
[име, фамилия, длъжност]

**Председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност**

Иван Таков
[име, фамилия]

14.02.2025 г.

[дата на подписване]

**Зам.председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност**

Андрей Зографски
[име, фамилия]

14.02.2025 г.

[дата на подписване]

**Зам.председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност**

Карлос Контрера
[име, фамилия]

14.02.2025 г.

[дата на подписване]