



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, http://www.sofiacouncil.bg

ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ПРОТОКОЛ 64

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 16 ноември 2021 г.

Днес, 16.11.2021 г. от 14:30 часа, присъствено и онлайн и, чрез платформата CISCO Webex Meeting и излъчвано във фейсбук страницата на СОС се проведе редовното заседание на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от председателя на комисията – г-н Карлос Контрера, в 14:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 12 общински съветници, поради което заседанието може да бъде проведено. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Здравейте, колеги.

Мисля, че е налице достатъчно кворум, за да открием заседанието. От 13 членове на комисията присъстват 12 съветници.

По дневния ред има ли против? Няма. Има ли въздържали се? Няма.

Поименно гласуване:

1	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
6	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
10.	ТОМА БЕЛЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	12
Против	няма
Въздържали се	няма

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

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към т. 1

По т. 1 от дневния ред: Писмо с вх. № СОА21-НЦ62-424/08.07.21г. и № СОА21-НЦ62-424/1/01.09.21г. относно искане за незабавна работна среща за обсъждане на неотложни проблеми, свързани с дейността на работещите в областта на таксиметровите превози на територията на Столична община, с вносител Красимир Цветков- Председател на СНЦ „Национален таксиметров синдикат“

Становище с вх. № СОА21-НЦ62-424/4/09.09.2021г от Дончо Барбалов-зам. кмет на СО относно Писмо с вх. № СОА21-НЦ62-424/1/01.09.2021г., с вносител “Национален таксиметров синдикат“; Писмо с вх. №СОА21-НЦ62-620/03.09.2021г., с вносител “Съюз Такси“; Писмо с вх. № СОА21-НЦ62-424/1/01.09.2021г., с вносител “Национален таксиметров синдикат“.

Становище с вх. № СОА21-НЦ62-424/5/13.09.2021г от Кристиан Кръстев- зам. кмет на СО относно Писмо с вх. № СОА21-НЦ62-424/1/01.09.2021г., с вносител “Национален таксиметров синдикат“; Писмо с вх. №СОА21-НЦ62-620/03.09.2021г., с вносител “Съюз Такси“; Писмо с вх. № СОА21-НЦ62-424/1/01.09.2021г., с вносител “Национален таксиметров синдикат“.

Становище с вх. № СОА21-НЦ62-651/16.09.21г., , във връзка със заседание на ПКТПБ на 13.09.21г., с вносител „Конфедерация на труда „Подкрепа“, „Федерация на транспортните работници“.

Писмо с вх. № СОА21-НЦ62-623/1/20.09.21г., с вносител “Национален таксиметров синдикат“, относно „себестойност и цена на таксиметровата услуга в София“.

Писмо с вх. № СОА21-НЦ62-687/29.09.21г. относно определяне на нови тарифи за таксиметров превоз, с вносител „Браншова камара на таксиметровите водачи и превозвачи.

Писмо с вх. № СОА21-№ СОА21-НЦ62-623/2/01.10.21г. относно актуализиране на минималните и максимални тарифи на таксиметров превоз в гр. София, с вносител “Национален таксиметров синдикат”

Писмо с вх. № СОА21-№ СОА21-НЦ62-623/3/11.10.21г. относно актуализиране на минималните и максимални тарифи на таксиметров превоз в гр. София, с вносител “Национален таксиметров синдикат“.

Писмо с вх. № СОА21-№ СОА21-НЦ62-623/6/30.10.21г. относно актуализация на минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници на територията на Столична община, с вносител Кристиан Кръстев

Писмо с вх. № СОА21-НЦ62-803/09.11.21г., относно калкулации във връзка с определяне на себестойността и минималната цена за 1 км. таксиметров превоз в София, с вносител “Национален таксиметров синдикат“

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тук в залата с нас са и представители на таксиметровия бранш.

В резултат от съвместната ни работа от месец септември насам имате проект за доклад за определяне на минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за километър пробег на територията на Столична община за 2022 г.

Проектът за доклад е съставен на базата на мисля 3 заседания на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, последвани от 2 отделни срещи с представители на бранша, администрацията на Столична община и последно с колеги общински съветници.

Предложили сме актуализиране на цените с три показателя – натрупана инфлация, прогнозна инфлация за 2022 г., цени на природен газ

Проектът ви беше изпратен вчера. Аз не разполагам с постъпили бележки по него. Това е резултат от работата, която извършихме с господин Зарков и с господин Кристиан Кръстев, респективно директор дирекция „Транспорт” господин Иван Николов за подготвяне на проекта.

Целта на днешното заседание колеги общински съветници е ако има допълнителни предложения те да бъдат представени и в рамките на следващия ден до четвъртък преди Председателски съвет да съставим и да подпишем доклад, за да може той да бъде съответно разпределен, гледан на постоянни комисии и на 25 ноември да влезе за обсъждане в залата на Общинския съвет.

Откривам дискусиата, колеги.

Има ли желаещи по постъпилите преписки и по проекта за доклад да вземат думата?

Заповядайте, господин Бонев, за изказване.

БОРИС БОНЕВ: Прегледах доклада с двата варианта. Аз честно казано не виждам политическа възможност, ако мога така да се изразя, и през 2022 г., освен ако няма съществени икономически турбуленции, да се пристъпи към повишаване на цените на таксиметровия превоз. В тази връзка смятам, че е по-удачно да се калкулира очакваната инфлация за 2022 г. също в цената, тоест с двете или три стотинки мисля по-високата цена.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тоест вариант две.

БОРИС БОНЕВ: Вариант две, точно така.

Иначе както го говорихме на предишни заседания по темата, предложенията, които бяха дадени от бранша бяха доста разнопосочни по отношение на това каква е себестойността на услугата, каква е нормалната печалба от тази услуга, респективно цените те предлагаха варираха изключително много. Така че аз лично съм по-скоро удовлетворен от факта, че тук са взети два обективни измерителя, а именно инфлация и цени на горивата, тъй като до създаването на методология мисля, че това са единствените два измерителя и индикатора, които могат обективно да защитят едно повишаване на тези цени. Така че аз лично смятам, че сме на прав път и вариант две чисто от гледна точка на обективното наблюдение, че едва ли ще имат друга промяна

на цените през следващата година, е редно тази инфлация да бъде заложена от сега, така че аз по-скоро този вариант бих подкрепил, останалото ми се струва ОК в този доклад.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев.

Да напомня, че всъщност това предложение беше анонсирано от господин Дончо Барбалов на заседанието на комисията ни на 26 септември. След дискусия с бранша ние също се обединихме на една от срещите, че е логично да заложим база прогноза, която официално ще бъде обективизирана в проекта за бюджет, какъвто все още няма на министъра на финансите, но данните показват, че може би това ще бъде показателя.

Колеги, други изказвания? Не виждам.

В такъв случай да попитам представителите на отделните политически групи и вас господин Белев за внасянето на доклада ще излъчите ли съвносителни или допълнителни предложения?

ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Контрера, може ли?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Тъй като така или иначе участвахме в разговорите с бранша и с комуникацията, аз тук може би по-скоро трябва да се обърна към колегите и към останалите политически сили не сега на момента, но ако имат желание да се присъединят към един такъв доклад в следващ период, ако имат готовност в следващите няколко дни да се включат към този доклад, който мисля че е разумен за момента и това, което сме комуникирали досега. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Както и бранша знае, ние с Вас успяхме да стигнем до тук, така че общо взето това е предложението. Има възможност да бъде подкрепено, ако колеги съветници проявяват включително и в срещи желание.

Давам думата на господин Виктор Чаушев, външен експерт.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Здравейте, колеги.

Прегледах кореспонденцията, която е протекла. Имам една забележка към „Националния таксиметров синдикат” това, което са внесли. Виждам

всъщност, че те са определили една себестойност там от 97 стотинки. Оттам нататък те са определили „печалба”, това мисля че е неправилно определено, тъй като реално тази „печалба” се явява заплатата, която ще получи шофьорът на съответното такси. В тази връзка и с оглед на това, че в други общини на България също са вече проведени някакви преговори, променени са цените, ми се струва, че ножицата, която сте предложили в доклада е прекалено разтворена, ако може така да се каже. Медианата на ножицата за дневната тарифа и за нощната тарифа се препокрива със стойностите, които „Националният таксиметров съюз” ги е определил, изчислил по-скоро, покрива се. Но ми се струва, че ако е толкова ниска или толкова висока цената, долната и горната граница за дневната и за нощната тарифа, е твърде вероятно да се запазят част от проблемите в отрасъла, в сектора в София с критика например за дъмпинг, критика от клиентите, че цените са много високи на някои, а качеството не е за толкова високи цени. Затова ви предлагам да помислите за малко по-прибрана ножица образно казано в дневната и в нощната тарифа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Може ли като ни предлагате да ни дадете конкретно предложение, разбира се то да бъде обвързано с някакъв показател, защото господин Чаушев, както виждате докладът е базиран на показатели, които са абсолютно защитими с документи и с факти. Ако желаете може и да определим произволна цена, но според мен не това е идеята.

Ще дам думата на господин Бонев за реплика към Вас, и Вие ако имате някакво конкретно предложение, дайте го. Ние затова правим това заседание преди да бъде внесен доклада, за да съберем предложения мотивирани с цифри от всички.

Господин Бонев, заповядайте за реплика и това да се счита като моя реплика също към господин Чаушев, за да може той да отговори. Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Всъщност Вие казахте част от нещата, които щях и аз да използвам в тази реплика във връзка с оптимизацията на цената, която се предлага в този доклад, но това не означава, че господин Чаушев не е прав за разликата между минималната и максималната цена. Очевидно е и това вече е една съвсем

различна тема, която по-скоро е в компетенциите на Комисията за защита на конкуренцията, но очевидно, че изхождайки от писмата, които получихме, в които става ясно, че таксиметровите шофьори карат на цени, които са непосилни за тях в момента и същевременно цените въпреки и сега дадената възможност да бъдат по-високи не се повишават, тоест на практика имаме дъмпингова цена, не отговаряща на разходите, което е незаконно, възниква въпросът защо Комисията за защита на конкуренцията все още не е започнала проверки на таксиметровите фирми, за да установи каква е причината те да поддържат цени, които не покриват себестойността на услугата. И това обяснява всъщност и това желание не е да се фиксира по-висока цена на таксиметровия превоз, а да се вдигне минималната тарифа на таксиметровия превоз, защото всички си даваме сметка, че най-вероятно 99 % от фирмите и шофьорите в София ще карат именно на минималната тарифа, което отново е знак всъщност, че ние нямаме истинска конкурентна среда в този бранш и това е проблем и самия бранш, и това сме го коментирали с представителите на таксиметровия бранш, които са присъствали в комисия, е в една изключително абсурдна ситуация, в която бранша е полурегулиран, полу му се поставят някакви сериозни изисквания за регистрация, цените са му ограничени, същевременно очакваме той да работи на пазарен и конкурентен принцип. Значи или го правим изцяло пазарен и конкурентен и няма никакви определени минимални или максимални цени, или се фиксира една цена и всички взят на нея. Защото в момента най-лошото от двете системи е върху главите на шофьорите, респективно върху главите на клиентите на този бизнес. Това исках да кажа.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Може ли думата, господин Контрера, да ми дадете по някое време?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Бонев.

Ще дам възможност на господин Чаушев за дуплика и след това за изказване на господин Паргов.

Господин Чаушев, заповядайте.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Благодаря.

Аз се ангажирам да се консултирам и да предложим нещо. То няма да бъде, както вие сте коментирали в доклада, то няма практически наредба, по която да се определят тези цени. Може да бъде предложено просто по-малък ход на ножицата, така че ще преценим и ще внесем такова предложение, а вече ако комисията прецени, да го приеме съобразно онези аргументи, които изказахте Вие и господин Бонев до момента. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз затова искам колеги да вървим към внасяне на доклада, за да може следващия понеделник при обсъждането да има все пак някаква готовност ако ще се правят предложения, те да се направят писмено, тъй като все пак ние определяме цени, вземаме решение на база на какви показатели.

Господин Паргов, за изказване заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря, господин Контраера.

Уважаеми колеги, тази комисия е малко закъсняла предвид преминалите избори и ангажиментите на всички нас за съответните партии, които представляваме. Много държах да имаме такова заседание, което да бъде само по тази точка, за да можем да поговорим и да обърнем сериозно внимание на таксиметровия бранш, които също присъстват на това заседание, за да чуят всички нас.

От дискусията досега това, което разбирам, е, че всички сме наясно, че бранша в момента вози под себестойност предвид икономическите пунктуации и пазарни, които са свързани с разходите, които всеки един таксиметров шофьор прави. До този момент от всички работни групи, които съжалявам, че единствено аз и господин Контраера участвахме, така понеже доколкото разбрахте са били открити за цялата комисия и за всички, се спряхме на два индикатора. Единият индикатор е инфлацията, която е видим индикатор и всички го усещаме по джоба, като предложението е тя да бъде натрупаната инфлация от 2018 г., когато сме определили минимална дневна и нощна и максимална съответно, сме имали предвид и този индикатор по това време, като натрупаната инфлация наистина е 12.2 % и към нея би било редно да се прибави и прогнозната инфлация вече, която е известна на Министерството на

финансите, на базата на която като част от макропоказателите, ще се прави и бюджета на държавата за 2022 г., тя е 2.6 % и няма как да я изпуснем.

Разбира се, ако говорим за реалната инфлация, а не за статистическата, реалната инфлация сигурно е още нагоре. Защото ако към октомври месец инфлацията е 6.4 %, то джобната инфлация или сиреч казано инфлацията на всеки един от нас по покупателна способност е поне по две, виждайки го от това колко харчим от нашия портфейл за едни и същи стоки в рамките на една година, сами можем да си изчислим поскъпването.

От гледна точка на цената на горивата там проблемът е доста сериозен, тъй като поскъпване от 114 % е сериозно поскъпване, което най-вече касае метан модата, която се въведе при първите горивни кризи с дизела и бензина преди години и което в момента метана има върхови стойности и цени. Ако не ме лъже паметта, стига до 2.70 – 2.80, което е повече от бензина и от дизела в един момент.

От гледна точка на много други показатели има един показател минимална работна заплата, тъй като минималната работна заплата всяка година се договаря на Тристранния съвет и разбира се, върви в посока нагоре, свързана най-вече с показателя инфлация, ежегодният, който индексира и минималната работна заплата и оттам съответните разходи, които всеки прави за осигуровки, които са част от разходите и на всеки таксиметров шофьор. Разбира се, обаче тук вече липсва формула и затова този показател отсъства. Говоря за минимална работна заплата, която по данни на Министерството на финансите ще бъде минимум 700 лева или 700 лева го казвам, тъй като това ще е предложението на правителството, поне говоря служебното към момента, към синдикатите за обсъждане. Виждам, че и самите синдикати имат сходно предложение като минимум заплата като ниво, от която да започнат преговорите и разговорите в Тристранния съвет.

От гледна точка на двете предложения вариант едно или вариант две, те са с разлика както виждаме от 0.02 стотинки, 0.03 стотинки във всеки един от диапазоните както и на дневна и нощна максимална тарифа. Разбира се, тук трябва да вземем предвид и друго нещо, че вследствие на последната година и

половина имаме някои обективни изкривявания на пазара на таксиметрови услуги. Оставям настрана проблем Максим, който е проблем на държавата и който сегашното служебно правителство предприема някакви действия по решаване на този проблем, тъй като той си стои от доста време и от предишни правителства.

Второ, оказва се, че вследствие на Ковид намалява броя на шофьорите, или едни умират или стават неспособни да изпълняват тази професия поради влошено здравословно състояние, бранша изпитва трудности. Господин Контрера, приеми го това за входящо встъпително изказване към Вашето, нали, затова го правя така по-дълго и Ви моля да ме изслушате с много аргументи. И разбира се, заради непривлекателния труд, както и работата под себестойност, много шофьори в момента вече не са шофьори на таксито, а предпочетоха да са шофьори на ТИР-ове, тъй като има търсене и добро заплащане там. Казвам го като обективни проблеми на таксиметровия бранш, в който съм се опитал да вникна поради многото срещи, които сме имали до този момент.

От гледна точка на това, свързано с дневна максимална и нощна максимална тарифа, от гледна точка на дъмпинга и на всичко останало, има едно нещо, което искам ясно да го кажа, тъй като господин Бонев го спомена. Аз също съм си го мислил и много хора си го мислят, когато е най-лесно да ги оставим те да определят. За първи път виждам в бранша, който седи на тази маса, уникално нещо, в което те всички са обединени около едно, тъй като в предишни години сме виждали разнопосочни мнения и липса на единомислие в тях. Тоест в момента виждаме едно единомислие в бранша, който седи на тази маса на това заседание, в което те искат ние да упражним този диапазон, поради невъзможността те самите да бъдат лоялни едни към друг. И затова този диапазон им е необходим и аз го разбирам, познавайки този бранш, познавайки различните тертипи, табиеи и други такива неща.

Не знам по отношение на Комисията за защита на конкуренцията и нейната работа какво и тя прави и защо не се е сезирала, сигурно ще се сезира след днешното заседание ако разбере за нашия призив, за да накаже нелоялната

конкуренция в бранша, но така или иначе в този диапазон всеки може да вози. Ако ние определим минимална цена днес 1.03 лева или 1.05 лева или каквато и да е друга дневна минимална, ви гарантирам, че целият бранш с много малки процентни изключения в рамките на един процент ще започне да вози на тази тарифа, понеже всички виждаме всички останали таксите нали в момента, че масовата цена е 0.77 лева, 0.88 лева. Въпросът е да чуем и бранша като първа стъпка дали приема и какво приема част от този доклад. И второ, имаме ли политическият консенсус да внесем този доклад на сесията на 25 ноември. Това е въпрос, който искам тук да го обсъдим също. Завърших, благодаря ви за това, че ме изслушахте.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Приканих два или три пъти за становища от представителите на различните групи. Благодаря Ви, че Ви е ребром го поставяте.

Темата сме я обсъждали на пет или шест вече срещи и заседания. Може би това, което не успях и пропуснах да кажа, че това, което сме дали като проект е безспорното, след всички разговори, понякога изострени спорове, викове, крясъци, това е нещо, около което всички са убедени, че трябва да се върви. Днешното заседание е по-скоро с идея ще надграждаме ли и то с аргументи.

Давам думата по реда на заявките, първо на господин Ризов, след това на Красимир Цветков от „Национален таксиметров синдикат”.

Колеги, ще ви моля да не превръщаме това заседание в някаква безгранична пледоария, а да се опитаме да работим конструктивно. Що се отнася до мен, аз ще направя това предложение в рамките на следващия ден, ако днес други колеги се присъединят, включително и с нови предложения, ще ги отразим, но ми се струва, че твърде дълго бавим вече топката на доклада и то при положение, че от десетина дни горе-долу имаме някакъв базов консенсус, и се надявам да не се изпокараме накрая.

Господин Ризов, заповядайте.

РИЗОВ: Благодаря на всички, които се изказаха от общинските съветници. Благодаря за търпението, което проявихте на всички тези заседания

и работни срещи до момента. Искрено ви благодарим всичките присъстващи, но искаме все пак този понеделник дето идва 22 ноември да имате окончателно решение за това. Моля ви да ни разберете правилно и след мен хората, които ще се изкажат, моля ви всички ще кажем едно и също нещо, а то е, първо, Комисия за защита на конкуренцията тя няма отношение към въпроса, след като по закон са определени минималните и максималните тарифи. Всички могат да карат в тези граници, независимо от себестойността на услугата. А това, че ние сме на долната граница и винаги караме на долната граница, на минималната, и затова те са най-важните за нас, те произтича всъщност това от проблемен дъмпинг. За горната граница проблемът също е ясен, без излишно да се отчитат наляво и надясно. Особено благодаря на господин Паргов за всичко онова, което внесе като допълнение към настоящия доклад от всичките тези срещи, които ние проведохме заедно и тук и в другите зали.

Искам да ви кажа, че онова, което нас ни безпокои най-много е следното: ние видяхме вашата съпричастност към това, че алтернативното екологично гориво ще се вземе предвид в доклада, много благодарим и то както подобава. Видяхме това, че вие оценявате инфлационния натиск от предното определяне на минималната и максималната от 2018 г. към днешна дата и прогнозната инфлация към 2022 г., за което много благодарим.

Още веднъж благодарим, господин Паргов, защото засегна това, което не чухме от другите изказали се, а именно за минималната работна заплата. Ако вземем периода 2018 г. към 2021 г. това означава 37.25 % увеличение към тези проценти, които до момента, които аз набързо ги прецених, са 32.8 %. Но след като много добре си даваме сметка, че вие няма да отреагирате на това увеличение на минималната тарифа от 510 в 2018 г. към 700 лева, това е минимума, защото има и други прогнозни цени, значи това е 37.25 %, но поне ако вземете предвид поне настоящата година това е 7.7 %, което означава 40.5 процента, което ние от бранша разчитаме като минимум. Оставям на останалите колеги да кажат нататък нещата. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Ризов.

Господин Цветков, заповядайте.

КРАСИМИР ЦВЕТКОВ: Аз внимателно изслушах външния експерт Виктор Чаушев. Относно забележката на господин Чаушев юридически некоректната дума печалба мисля, че се занимахме миналия път, казахме, че говорим за доходност или за възнаграждение, за да не звучи лошо на хората.

Относно ръста в разходите, това, което и господин Паргов отбеляза, ние сме на същата позиция. Държим да се вземе под внимание, това дали ще е минимална работна заплата или ще е средна за сектора, обаче ръста в осигурителната тежест нас ни вълнува да бъде отразен по възможност, като се вземе предвид, че тук работим масово в качеството на самоосигуряващи се, тоест ние отчитаме пълния процент с осигуряване, с болнични и майчинство 31.1 % и леката ми поправка е, че ако изхождаме от минимална работна заплата всъщност трябва да бъдем малко нагоре от нея, защото го изчисляваме този разход като безспорен, защото осигурителният праг за шофьор на такси е леко по-нагоре от минималната работна заплата, тоест ние залагаме изчисление върху минимална, а не изчисление върху прага за таксиметров шофьор от увеличението, 688 е за тази година, 31.3 % би дало пълното самоосигуряване с болнични и майчинство. Сега не е ясно през 2022 г. как ще бъде този праг за длъжността таксиметров шофьор.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

ИГНАТОВ: Само едно кратко допълнение, за да стане ясно на господата общински съветници, които не присъстваха на досегашните ни събирания, които хич не бяха малко. Определени хора проявиха интерес към нашия проблем, който е години наред. Искам да го вземете това под внимание, тъй като забелязахме и слаб интерес към хората, които сега присъстват, а ги нямаше. Благодаря и на колегите, които ги имаше.

Да поясня едно нещо, което трябва да го знаете, за да знаете защо всъщност ние искаме това увеличение.

Първо, преди повече от 15 години, и повече от 20 години, тарифата на такситата не се определяше според така наречения метан. Тогава таксиметровият превоз се определяше за да не се вдигат цените, да бъдат в реалната им стойност, тогава бранша по съвсем така нареченото естествено

положение се получи така, че трябваше за да останем на цена, която да може да си съхраняваме работата, преминахме на алтернативното гориво метан. Още тогава ние започнахме да намаляваме цената, за да може тя да е социално добра за клиентите. Така във времето това кара 70 % тук имаше и статистика, която повечето от вас предполагам не знаят, 70 % са на метан. Този метан беше изкуствено предизвикан от тази причина, че не се определяше цената върху реалното гориво на всеки автомобил. Затова повечето от колегите в бранша започнаха да закупуват автомобили, които са на фабричен метан, което означава, че сега вече абсолютно не можем да регулираме цената според други горива. И тъй като метана премина в стойност по-висока от дизел и бензин, 50 % от автомобилите са неспособни да преминат на друг вид гориво, затова ние нямаме никакъв изход да направим по-ниска цена. Това е, което искам да уточня, за да сте наясно, че ние от години поддържаме ниска цена, социална цена на таксиметровия превоз и то поради причината, че българинът е неплатежоспособен и стандартът му е нисък, просто това е реалността. Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз благодаря за уточнението защо фигурира точно този показател, беше резултат от един много широк анализ, който правихме.

Заповядайте.

ИЛИЯ ВАСИЛЕВ (Йелоу такси): Първо да благодаря на Столичен общински съвет и на господин Контрера в качеството му на председател на Транспортната комисия, че ни дава тази възможност да обсъждаме, да говорим и да приема бранша така на сериозно. Смятам, че в този момент е изключително важно да погледнем ситуацията както се казва през живия живот, затова ще избягам от цифрите.

Бих искал да кажа няколко факта, които и в предишни заседания съм ги изтъквал. Таксиметровият бранш се задъхва и то сериозно се задъхва с темпове, с които аз лично не съм очаквал, защото на миналото заседание и на поминалото коментирахме, че броят на таксиметровите шофьори е драстично намалял. Във всяка една от таксиметровите компании постоянно постъпват

оплаквания защо не могат да обслужват корпоративните си договори. Аз лично имах две интервюта с една от големите медии защо като корпоративна техника не си изпълняваме задълженията и защо не може да подсигурирм една гарантираност на услугата. Господа, много е просто, всъщност бранша вече не е привлекателен. Има достатъчно конкурентни среди като доставки, като други транспортни услуги, включително и прословутия Максим, където нали условията са много по-приятни за шофьорите и за изпълнителите на тази услуга и ние за съжаление не можем да отговорим със същото. Специално нали по големите компании в бранша, които оперират с нови автомобили, каквато е била и нашата мисия през последните 20 години да предлагаме качество с нови автомобили на разумни цени естествено, вече е трудно изпълнимо, тъй като абсолютно всички наши доставчици, аз го казах и на заседанието, включително бях готов да предоставя и писма, увеличиха както стойността на резервните части, така и стойността на нови автомобили, и не коментирам вече горивата и нали инфлациите, които ги коментирахме досега, мисля че не е необходимо. Хората не искат да работят като таксиметрови шофьори и не искат да извършват тази услуга, защото рискът, който носят, и възнаграждението, което получават, не е адекватно спрямо заплащането. За първи път виждам бранш толкова консолидиран и обединен. Аз отскоро участвам в тези срещи, повтарям, и смятам, че подкрепата, която и досега сме получавали от вас, в момента е изключително важна. Благодаря за разбирането и за данъка, който намалихте, миналата година премахнахте. Това са важни, макар и малки стъпки, но важни за бранша. Преди години ние всъщност така подходихме по този начин, предложихме този алтернативен данък да стане част от плащането към общината, за да може да има справедливост на този пазар и да има еднаквост в преценката. Така че спирам с моя коментар. Ще завърша с това, апелирам час по-скоро да се вземе такова адекватно и правилно решение и благодаря, пак повтарям, за консолидирането на бранша и естествено на Столичния общински съвет за това, че има воля да ни покани, да приветства и да работи по този въпрос. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Петър Владимиров, заповядайте.

ПЕТЪР ВЛАДИМИРОВ: Понеже ние си направихме току-що труда да сметнем на това, което е и нашето искане да бъде осигуровките, които ние заплащаме, да бъдат разхвърляни в цената за километър. При тазгодишните осигуровки отиваме на праг от 216 лева. Осигуровките са 216 лева върху 688, както каза господин Игнатов от „Си Ви такси”. Догодина 790 лева ще стане минималният осигурителен праг за дейността, което означава, че 248 лева стават нашите осигуровки, които трябва да плащаме на държавата. Разликата е 14.8 %, което според нас би трябвало да се добави към процентите за горивото, процентите за инфлацията за трите години от 2018 г. с включените за догодина прогнозна инфлация и тези 14.8 %. Така мислим ние и всъщност оттам вече достигаме до 47.6 % увеличение на тарифата от сегашната 0.77 – 0.88.

ИГНАТОВ: Това са компонентите, които са само за момента, те са дадени, иначе самите компоненти са над 20.

ПЕТЪР ВЛАДИМИРОВ: Ние не можем да ги направим сега толкова....

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля ви да не влизате в диалог, защото нищо не се разбира.

Вижте, исканията на бранша са ясни, но аз пак ще повторя. В крайна сметка един орган на местната власт трябва да застане зад определени формулировки и формули, данни, факти и доказателства. В тази връзка ние сме коментирали многократно възможността да отразим максимално обективно всички параметри и показатели, които влияят върху цената и съответно качеството на услугата. Всички сме наясно, че поради липсата на ясна методология в момента ни се налага стъпка по стъпка, крачка по крачка, да се опитваме по някакъв начин да създадем формулата, по която да се актуализира не просто ад-хок за следващата година цената, минималната и максималната цена за таксиметров превоз на пътници, но и да стигнем до правила, по които както се казва, автоматично да бъде много по-лесно за следващите години провеждането на този процес. Аз мисля, че ние имаме достатъчно допълнителни задачи и работа, за да се налага, но нас и сега се падна възможността да бъдем първопроходци в този процес. Аз се опитах от колеги

общински съветници от други общини също да почерпя информация и опит, но се оказва, че там също, въпреки решенията, които са взели, общо взето не са стигнали до някакви подобни на тези, които обсъждаме, безспорни критерии, защото според мен и за нас като общински съветници, но и за вас като представители на бранша е важно да убедим гражданите, че това решение не се взема на база на някакви спекулации, а се взема на обективни критерии с ясното съзнание, че тези критерии ще съществуват и в следващите години. Така че колеги, чувате допълнително предложение на бранша. Лично аз, предполагам, те също ще го потвърдят, съм заел позицията, че това, което мога да защита като общински съветник е отразено в доклада. Ако някой желае да помогне в този процес, казвам да помогне, в рамките на следващите дни разбира се би могъл да даде съответните предложения, включително и на заседанието ни в понеделник, и те да бъдат отразени. Но тук ще продължа и тезата, която се изказа, не виждам основание да продължаваме да бавим процеса. Мисля, че всички имахме достатъчно време да се убедим, да се разубедим в някои свои виждания, но за мен е важно в рамките на този месец да излезем с някакво решение, тъй като макар това да не е водещо, все пак промяната в тарифите има своята техническа специфика и браншът трябва да получи и възможност да претарифира, да се подготви, а не да бъде изненадан и реално да се окаже, че не може да изпълни това решение на Общинския съвет, каквото и да е то като съдържание.

Колеги, аз ви предлагам в крайна сметка като становище от днешното заседание ще подготвят доклада за внасяне, той ще бъде на разположение в Общинския съвет при нашия експерт на комисията госпожа Цанкова и ще помоля колегите, които имат желание да станат вносител, в рамките на утрешния ден да го подпишат, най-късно в четвъртък преди обед, да го внесем, а отделно ако имате свои предложения, да ги изпратите писмено или най-късно в нашето заседание в понеделник да бъдат подготвени, за да можем да ги отразим в проекта за решение.

Има ли от общинските съветници желание за вземане на отношение по това мое предложение?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Аз съм болен от коронавирус и седя в къщи, ако искам да подпиша доклада физически това няма как да стане, защото съм под карантина. Има ли възможност по някакъв начин електронно да подпиша доклада, ако реша да го подписвам?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не мога да Ви отговоря господин Ставрев. Лично аз предпочитам да го подписвам на хартия. Ако технически е възможно. Освен това винаги когато докладът е внесен, може да се присъедините с едно писмо като съвносител, както ми се е случвало на мен няколко пъти в миналия мандат. Иначе Ви желая леко протичане и бързо оздравяване.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Ризов, последно по доклада и ще имаме възможност, както се оказва, другата седмица също да го гледаме.

РИЗОВ: Още веднъж искам да благодаря на всички общински съветници за това, което направихме до момента, направихте страшно много. Много ви моля в решаващата последната ви крачка да бъдете максимално обективни и да вземете предвид всички днешни изказвания, за да формулирате процента и този процент, идеята на това последно мое изказване беше чисто технически, нека този процент да е еднакво съотносим към дневна и нощна минимална, дневна и нощна максимална, така както сме го планирали от първия ден. Благодаря ви.

ПРЕДСТАВИТЕЛ НА БРАНША: (до Ризов от дясна страна срещу вас): В крайна сметка нямам представа защо в доклада всячески не се внася покачването на осигуровките и най-вече минималната работна заплата. Ние няма как в минимална тарифа да не включим минимална работна заплата. Нямам представа защо никой до момента не иска да ни помогне и да включи този компонент. Колегите казаха, вече осигуровката се вдига, но тя е разход. Разходът си остава разход. Ние обаче трябва да имаме и приходи. Естествено, че някой показател за тези приходи е работна заплата в страната, в случая минимална тарифа нека да е минимална, но задължително при нейното покачване трябва да се отрази в нашите тарифи. Нямам представа защо в този

доклад го няма и ще помоля, нека да сме обективни и в крайна сметка да бъде отбелязано. Няма варианти. Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Владимир.

ПЕТЪР ВЛАДИМИРОВ: Аз не мога да разбера защо казвате, че това е незащитим процент.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз казвам това, което аз бих могъл да защита с моите познания и с моите познания и с моите възможности.

ПЕТЪР ВЛАДИМИРОВ: Аз не виждам как горивото може да се защити и инфлацията може да се защити, а нещо, което е също обективно и което се знае и всеки един нормален гражданин като му се обясни примерно, че осигуровката е толкова и толкова е разликата от толкова процента, това е неоспорим факт и защитим факт, защото то е процент, той го има на страницата ако искате на НСИ, на министерства.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Само че не можем да установим каква е тежестта и в какво съотношение да бъде и Вие много добре го знаете. Това и не случайно никой от колегите съветници сме правили такова предложение, въпреки че това е благодатна тема, както виждате за изказване.

ПЕТЪР ВЛАДИМИРОВ: Така че то ако трябва да коментираме колко е тежестта и примерно за колко време назад трябва да се вземе инфлацията, тогава да коментираме 2012 г. Според мен е защитимо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В такъв случай мога да Ви предложа да убедите, оставете ме мен, аз очевидно както казвате не разбирам от тази работа, но мога да ви оставя да убедите останалите да го внасят този доклад.

Ако искате, може да изчакаме още.

ПРЕДСТАВИТЕЛ НА БРАНША: Въпросът тук е ще бъде ли включено? Те са разход.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не сме в режим н диалог, обаче. Вие знаете много добре моята позиция и аз съм я казал честно и почтено в очите, че мога да защита това. Ако други колеги дадат предложение, което е обосновано, мотивирано, защитят го пред комисията или пред нас като, хайде да ги нарека кандидати за вносители, естествено че ще го приема. Вие видяхте откъде

тръгнахме, за да има този доклад. Не мисля, че трябва да репродуцираме този спор отново и отново, дори не в този формат може би да.

Колеги, има ли становища? Няма.

В такъв случай, господин Зарков, може би ние с Вас като съставили до момента този проект, да поемем и ангажимента в рамките на следващия ден той да бъде подготвен и за подпис вече оформен и останалите колеги да се чувстват свободни да подкрепят, да предлагат предложения към проекта на решение.

Следващото ни заседание ще бъде на 22 ноември 2021 г., в което освен този доклад, имаме да разгледаме и други доклади.

Тъй като не виждам желание за изказвания закривам заседанието и до следващия понеделник. Благодаря на всички за участието.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15:25 часа.

Изготвил: Йоанна Цанкова-младши експерт П

Председател на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност Карлос Контрера П

Зам.Председател на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност Зафир Зарков П

Зам.Председател на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност Калоян Паргов П

16.11.2021 г.