


НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. No	654 - 06 - 446
Дата	15 / 03 2016 г.

ЧРЕЗ
Г-ЖА ЦЕЦКА ЦАЧЕВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА 43-ОТО
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

59
12


ДО
Г-Н ВЛАДИСЛАВ ГОРАНОВ
МИНИСТЪР НА ФИНАНСИТЕ

В Ъ П Р О С

От Георги Свиленски - народен представител
от ПГ на БСП лява България

На основание чл. 90, ал. 1 от Конституцията на Република България и чл. 92 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание, внасям въпрос

ОТНОСНО: Мерки и действия за законовото прилагане на нормативните актове в община Пловдив във връзка със запазването и развитието на тролейбусния транспорт в гр.Пловдив

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,

Основна характеристика за част от приходите за издръжката и осъществяването на дейност на транспортно дружество за масов обществен транспорт е, че те се реализират въз основа на сключени между съответната община и транспортното дружество договори за превоз на пътници по утвърдена общинска транспортна схема

Важна особеност на тези договорни отношения е това, че изпълнителят на превозните услуги е лишен от възможността да определя сам, по пазарни правила цената на превозния билет, маршрутите, разписанието и вида на превозните средства, както и лицата и размера на преференциалните пътувания. Определянето на тези, обуславящи дейността фактори е отнесено в правомощията на съответната Община (Пловдив в конкр. Случай) и се определят с Решение на Общински съвет.

В гр Пловдив, направени оценки на себестойността на извършваните услуги сочат, че реално себестойността многократно надхвърля събираните суми от определените от Общинския съвет цени за листови билети и карти за преференциални пътувания. Решенията на Община Пловдив в тази връзка са разбираеми, предвид осъществяваната от нея социалната функция в защита интересите на гражданите, но не би следвало това да е за сметка на търговските дружества на превозвачите.

Тук са категорични и разпоредбите на Регламент /ЕО / № 1370/2007 на Европейския парламент, които сме длъжни да спазваме . Техният смисъл е, че във всички случаи, в които на определен оператор / превозвач / се налага

едностранно да спазва тарифни задължения, т.е. определени са цените му за превоз, билети и карти за пътувания и му се дължи компенсация за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи, така че да позволи на същия оператор да изпълнява дейността си.

По силата на сключени между „Градски транспорт - Пловдив „ АД и Община Пловдив договори за превоз на пътници на дружеството е било вменено да изпълнява превозните услуги при условия на по - големи намаления от нормативно определените от държавата. При това положение за Община Пловдив е възникнало задължението за компенсиране на разликата за сметка на бюджета на Общината по силата на параграф 2 от Предходните и заключителни разпоредби на Наредба № 2/2006г. на МФ.Още повече, че към вече съществуващите договори за превоз през 2010г. са подписани и анекси, регламентиращи процента на разумна печалба (5%), която превозвачите имат право да включат и трябва да получат като компенсаторна сума.

Поради отказа на Община Пловдив, обаче да изпълни законовите си задължения, дружество „ Градски транспорт – Пловдив „ АД с писмо , изх. № 195/27.01.2012г. изпраща запитване до Министерство на финансите, откъдето с писмо, изх. № 26-00-369/07.03.2012г., подписано от Вас, в качеството Ви на зам. министър (тогава) се указва, че „ компенсирането на загубите, ведно с нормативната печалба следва да се изплатят от възложителя - Община Пловдив „. След получаване на горното писмо от дружеството отправят нотариална покана към Община Пловдив за възстановяване на дължимите суми. В резултат на което е получен отказ за компенсиране на дейността, съгласно изискванията на нормативните документи!

Така недокомпенсирането на приходите на „Градски транспорт – Пловдив „ АД/ за разходите по преференциални пътувания на гражданите, които са съставлявали около 75% от всички пътувания в МОПТ всеки месец щетите на дружеството са възлизали на около 300 000 лв. /. Коректността и отговорностите, свързани с работа при спазване разпоредбите на законодателството / задължителни трудови договори за работниците и служителите, осигуряване на реално получени доходи, разпространение и пласиране на ценни книги - билети и карти, закупени директно от Министерство на финансите, подаването на данъчни, счетоводни и др. довеждат дружеството до неговата финансова задължнялост и невъзможност да обслужва старите си и текущи задължения.

Така, от Община Пловдив , вместо да подкрепят превозвача и изпълнят законовите си ангажименти, кмета г-н Иван Тотев едностранно прекратява договорите за превоз с тролейбусен (през м. Септември, 2012г.) и автобусен (през м. Януари, 2013г.) транспорт.

Останало без дейност, през 2013г. се възобновява процедурата по несъсъстоятелността на дружеството . Във връзка с т.д. 912/2008г. по описа на ПОС „ Градски транспорт – Пловдив „ АД изготвят „ План за оздравяване на предприятието „.

Планът за оздравяване на дружеството предвижда разделянето на същото на две отделни дружества – за автобусен и за тролейбусен транспорт и запазването и развитието на новобразуваното дружество , условно наречено „ Тролейбусен транспорт“. Предвижда също около 50 % заплащане на публичните задължения към НАП и НОИ в 7 / седем / дневен срок от приемането на Плана, а останалите задължения на 30 / тридесет / равни месечни вноски, т.е. дадена е

гаранция, че държавата ще събере 100 % от вземанията си. Планът е одобрен от ТД на НАП – Пловдив, ЦУ на НАП – София, НОИ и Надзорния съвет на НОИ / решението е от 12.03.2015г. На основание писмо на НАП и НОИ № 24-00-658/21.03.2006г. са изпълнени всички условия министъра на финансите да даде неговото съгласие по чл.189, ДОПК. В последния ден на определения от съда срок, министъра на финансите, обаче изпраща в съда по несъстоятелността свое писмо, изх. № 26-00-720/13.07.2015г., съдържащо отказ за приемане на Плана за оздравяване, респ. запазване на тролейбусния транспорт, като най – екологичен, евтин, безшумен, сигурен и единствен алтернативен на автобусния вид транспорт във втория по големина град на България. А той представлява : 260 км. ВКМ / въздушна контактан мрежа /; 134 км. ПКМ / подземна контактан мрежа; 7 бр. Тис / токоизправителни станции /; 4 400 бр. стълбове, по които могат да се движат над 120 бр. тролейбуса, които да обслужват около 50 % от МОПТ / масов обществен пътнически транспорт / на гр. Пловдив.

По този повод, като ресорен министър по въпросите, свързаните с финансите, моля да ми отговорите на следните въпроси:

1. Защо отказахте да дадете предварително съгласие във връзка с процедурата по чл.189 от ДОПК на изпадналото не по негова вина в несъстоятелност дружество, а именно поради едностранното прекратяване от страна на Община Пловдив на договорите за обществен превоз на пътници с автобусен и тролейбусен транспорт дружество?

2. Не действате ли Вие в условията на обвързана компетентност и след като предложения План за оздравяване на „Градски транспорт – Пловдив,, АД е одобрен и има съгласие за прилагането му от ТД на НАП Пловдив, ЦУ на НАП – София и НС на НОИ, съгласно писмо с указания за процедурата № 24-00-658/21.03.2006г. не е ли трябвало Вие, в качеството на министър на финансите да го одобрите и издадете необходимото съгласие по ДОПК?

3. Защо действията Ви в подобни случаи не са съгласувани и когато например Министерски съвет е приел решение от 06.06.2012г. за обявяването на електротранспорта като приоритетен вид в страната, министерство на финансите да не вземе това предвид и да даде съгласието си за приемането на оздравителен план на предприятие, чиято основна цел е запазването и развитието на „Тролейбусен транспорт,, като единствен възможен за града екологичен вид транспорт, при това отчитайки и признатия от Вас факт, че „ активите на дружеството превишават многократно публичните му задължения и същите са гарантирани изцяло с предложения оздравителен план „ ?

Очаквам да получа пълен и конкретен отговор на всеки един на поставените от мен въпроси в писмен вид!

Георги Свиленски
Народен представител