

Уважаеми госпожи и господа,

С настоящото искам да изразя своето несъгласие с проекта на Наредбата.

Запознах се с него и придружаващата го документация и мотивите за несъгласието ми са следните:

1. Очакваната прогнозна печалба от 1 (един) милион лева на годишна база за първата година, считам че не отговаря на мотивите за внасяне на промените в Наредбата. Никъде не е посочено, че чрез промените се цели да се наберат, чрез печалба, средства от живущи в едни квартали на столицата, за да се финансират дейности на дружеството, които касаят цялата транспортна инфраструктура на всички живущи и гости на столицата. Определено считам, че ако се търси промяна (подобрене) в контрола и организацията на паркирането в посочените квартали, то въвеждането на зелена зона трябва да е разходно-ориентирано, а годишна печалба за общинското дружество и то още за първата година от 1 (един) милион лева не отговаря на подобно очакване. Считам, че неправилно са посочени финансовите очаквани приходи от исканата промяна, защото ако за първата година очакваната печалба е 1 (един) милион лева, то за втората и следващите отива на 3 (три) милиона на годишна база, защото първоначалните разходи са покрити още през първата, а не са описани очаквания за инвестиции след първата година. Тези печалби са прекалено големи и не съответстват на интереса на живущите в конкретния квартал, от който са събрани като приходи. Тази такса се превръща в данък, защото ползването на автомобил не е лукс в днешно време и е нормално едно семейство за ползва поне един. Има статистики в това направление и данните сочат дори и по-високи стойности. А както всички знаем данъци се въвеждат чрез други институционални и правни механизми. В тази връзка предлагам да се направят нови разчети на размера на таксата (абонамента) за паркиране в зелена зона и той да е строго разходно ориентиран, печалбата за общинското предприятие в разумни граници и да е сведена до минимум.
2. Ако все се допусне печалба за общинското предприятие, да се предвиди тя (печалбата от тази дейност на общинското предприятие) да се ползва целево само и единствено за подобряване на транспортната инфраструктура на съответния квартал, изграждане на нови места за паркиране, детски площадки, облагородяване на жизнената среда и т.н.
3. Никъде няма нормативен ангажимент на общинското предприятие срещу "абонаментната" такса за паркиране в зелена зона да осигури място за паркиране в района на блока (жилището). Излиза, че плащаш нещо, което може и да не получиш. Това е най-малкото противоречащо на всякаква пазарна логика. Ако приемем, че абонаментната такса е "договор" за паркиране в района на жилището ти и то с прогресивно нарастване на цената на абонамента (два и три пъти в зависимост от броя на автомобилите ти), то не може да има ползи (финансови) за едната страна без да предоставя услуга на другата страна. Необходимо да се намери решение на поставения въпрос преди да се внесе Наредбата за обсъждане в сесия на Общинския съвет.
4. Няма обосновка и на прогресивното нарастване на таксата за втори и трети автомобил. След като общинското предприятие на практика няма нарастване на разходите за осигуряване на място за паркиране, защото то не поема ангажимент за това да ти осигури място за паркиране за втория и третия автомобил. Дори да приемем,

че това е мярка за намаляване на автомобилите на едно семейство, няма как да приема, че това ще формира на практика печалба за общинското предприятие, която не е ясно във времето как ще бъде разпределена и изразходвана. Тук отново трябва да се помисли дори и да остават таксите в такива не разходно-ориентирани размери, да се регламентира строг и прозрачен механизъм за ползването им. Например да се учредят фондове по квартали, които да разпределят и одобряват разходването на такива средства само и единствено след решение на обществени комитети към фонда или управителни органи на фонда. Дами и господа общински съветници, не може да създавате правила за събиране на средства от живущи в даден квартал и да не регламентирате обществено полезното им използване от живущите в съответния квартал. Ако искате да събирате средства за изграждане на транспортна инфраструктура на цялата столица, то има други форми, в които да участват всички, които ще ги потребяват. Отново подчертавам, че няма как такса на конкретна услуга (паркиране) да се превръща в скрит данък и то само за определени части на столицата.

Има и други несъответствия и алогични разпоредби, които ме карат да съм силно резервиран към предложения проект и несъгласен за приемането му, но мисля че и посочените по-горе са достатъчно убедителни, за да се вземе решение на ниво комисии за връщане на проекта за допълнително прецизиране и мотивиране.

С уважение,
инж. Ивайло Стефанов