
Симеон Арnaudов, изпълнителен директор на ИА „Автомобилна администрация“: Сваляме номерата на всички незаконни превозвачи. Ще затваряме сервиси за фиктивни прегледи на коли

Интервю на изпълнителния директор на ИА "Автомобилна администрация" Симеон Арnaudов за вестник "Монитор", 04.08.2010 г., с изпълнителния директор разговоря Лияна Панделиева

Шофьорските курсове няма да поскъпват заради камерите.

- Г-н Арnaudов, видеонаблюдението за шофьорските изпити е отложено само заради обжалванията на фирми. Не е ли обаче високата цена на курсовете причина хората да шикалкавят и да търсят начин да се явяват само на изпит?

- Примерите с обучението отвъд Океана, където правоспособни близки учат младите в семейството за без пари, вече не са актуални. Аз съм и с преки наблюдения от Канада, където обучението е сериозно, полага се теоретичен и практически изпит. На фона на европейските шофьорски курсове нашите са най-достъпни. И не е казано, че абсолютно всеки човек трябва да кара кола, че всеки трябва да притежава книжка. Защото вземането на документа е само началото от поредица постоянни ангажменти и отговорности, свързани с постоянни разходи. Ако е толкова сериозен проблем да се плати преминаването на компетентен курс, то нататък тепърва следва да се плаща за преглед на автомобила, данък, техническа поддръжка. У нас по пътищата гъмжи от самонадеяни и некомпетентни водачи и целта ни е оттук насетне всички млади да излизат от обучението си достатъчно научени, а не с книжки на всяка цена. Вече уточнихме, че курсовете няма да поскъпнат заради видеонаблюдението, защото ние осигуряваме 27 зали във всеки областен отдел, в нашите кабинети ще се правят изпити. 100 са камерите, които са персонални за изпитващите, а 200 хил. лв. е стойността на камерите за залите. Изпитите ще се провеждат в зали на автомобилната администрация, оборудвани със система за видеонаблюдение и контрол. Ако учебен център се оборудва по същия начин, изпити ще се провеждат и там. Аз разполагам с информация, че над 10 учебни центъра са оборудвани с видеокамери и те не са си вдигнали цената. В момента учебните центрове в България са 800.

- По какъв начин се защитава интересът на бъдещия водач? Мога ли да получа защита от автомобилна администрация?

- Винаги можете да получите защита от администрацията, защото, ако не сте били обучени както трябва, санкциите са наистина жестоки. В съответните комисии ги защитавахме със зъби и нокти тези наказания и от 20 юли те са в сила! Ако се чувствате ошетен в обучението си и ни уведомите, ние извършваме съответния контрол и ако установим нарушение, спираме дейността на съответния преподавател и го лишаваме от права за две години. Санкцията стига до 5 хил. лв. Вече сме разпоредили стриктен контрол и до месец ще паднат първите хитреци, които провеждат фиктивно обучение.

- Като говорим за фиктивност, как ще протича контролът на техническите прегледи?

- Когато бъде констатиран фиктивен преглед, дейността на сервиза се спира веднага. Досега за 20 години няма пункт с отнето разрешение заради фиктивни прегледи. Нормативната база бе така устроена, че не можеше да се преустанови дейността - търсеше се повторност на нарушението, и тогава се стигаше до колективната безотговорност на

пункта. С измененията на Закона за движение по пътищата отговорността вече е персонална и там няма "комисията се разписва" и да не е ясно кой какво е проверил.

- Кога ще започне това да се случва?

- Законът е в сила от 20 юли, разпоредили сме необходимите действия от страна на контролните органи, всеки месец провеждаме някаква акция. С 200 инспектори правим чудеса и до месец със сигурност ще паднат първите разрешения. Така че нека техническите прегледи започнат наистина да се случват. В много сервизи техниката е налична, но никой не я ползва, просто вземат пари. Сега санкцията е 5 хил. лв., спиране на дейността и отнемане на разрешителното завинаги. Това ако не подейства убеждаващо, не знам какво друго ще. Много жестока беше съпротивата срещу тези санкции, защото видите ли, заради едно дребно нарушение ще отнемат завинаги разрушението. Ако измамата е била дреболия досега, е – вече няма да бъде. И ако нарушението е "толкова дребно" – да не го извършват.

- Откъде идва изключително яростният отпор срещу възможността да се свалят на място номера на коли при установяване на нерегламентиран превоз?

- Свирепият отпор бе от страна на тези, които живеят от такива превози. Свалянето на номера е универсалното решение за борба с тях. Това съществува като практика много отдавна в държави като Гърция, Франция, Италия, Германия... Точно по този начин спряно, превозното средство прекратява възможността да бъде използвано за такива превози, а няма такъв икономически субект, който да може всеки път да си купува нов автомобил. Освен всичко друго и санкцията ще трябва да си платите, и паркинга след това. Става въпрос за принудителна административна мярка за спиране от движение в случаите, когато превозът е незаконен, независимо дали е с автобус, камион или кола. Ако установим такси, което няма разрешение, няма регистрация – в Бургас открихме едно, което беше с изцяло фалшифицирани документи, кола, нарисувана като такси – отива на паркинг. Вследствие на засиления контрол над такситата вече са издадени 748 акта за незаконни превози, като 400 от водачите са били без удостоверение за водач. В такъв случай таксито се заключава, докато не дойде някой, който е с нужната правоспособност. В 320 случая колите са работили без разрешение от общината. Как така няма да сваляме номера? Само гледайте!

- Напатилите се от неефективни мерки българи се питат дали това няма просто да увеличи размера на подкупите?

- Тук идва ролята на реформата в автомобилната администрация. Ние сме единственият контролен орган в Европа, който е монтирал камери в контролните си коли. Камерата в колата не може да се спре, защото съществува начин за съхранение на видеозаписа и ако видеозаписът е прекъснат, инспекторът трябва да дава обяснения. Работи и звено по мониторинг на инспекторите, което сега ще усилим. На място в опит за злоупотреба бе уличен инспектор, който с наръча документи на проверяваното превозно средство избяга, заключи се в една тоалетна, не искаше да излезе... Звучи смешно, но истината е, че процесът на стриктния контрол е вече необратим.

- Къде ще постъпват парите от актовете?

- Предвиждаме процент от тях да отива за капиталови разходи, за да осигурим качеството на контрола. Така ще има хубави лаборатории, кантари навсякъде. Ние сме първата агенция от държавната администрация, която е с виртуално обслужване, с единна информационна система. Трябва да кажа, че нашите инспектори ще са като американските полицаи – само ще чукат номера на автомобила и контролът ще е на 60% извършен.

- Ако говорим за обхващане на движението по магистралите и първокласните пътища, по малките населени отдалечени места е като на друга планета. Как ще стигнете дотам?

- Навсякъде ще стигнем! От една година сме със споразумение и с НАП, и с полицията. Направили сме над 800 съвместни проверки и в момента всеки ден съм заринат от искания

за съдействие от НАП за контрол на конкретни превози, с какви лицензи са. При такава симбиоза между контролните органи - аз съм с 200 инспектора, НАП е с 400, полицията е с много служители, ангажирани с контрола, съвместните проверки дават резултат. В момента на влизането ни във фирма с НАП и с Икономическа полиция автоматично се прекратява възможността за корупция. Така че сме навлезли вече и по черните пътища.

- Представителите на фирмите за тежкотоварен превоз твърдят, че над 40% от превозите са в сивия сектор. В какви темпове ще преборите незаконния превоз на товари?

- Тези санкции в пълна сила важат и за превозите на товари. Въведохме уведомителен режим на превозите за собствена сметка. Това означава, че собственикът трябва еднократно да ни уведоми не по-късно от деня, в който започва превозът, за да може да бъде въведен в системата. Ако не ни е уведомил, и го хванем на пътя, тогава е предвидена санкция, като го считам за нерегламентиран транспорт, и ще го заключим за 6 месеца. Единичната констатация на нарушение е достатъчна да бъде наложена санкцията. В момента, ако ме питате колко фирми извършват превоз за собствена сметка, аз не мога да ви кажа, тъй като и по регламент, и по законодателство този превоз не подлежи нито на лицензионен, нито на друг режим. Тепърва ще влезем във всички предприятия, които извършват превоз за собствена сметка, защото те са длъжни да съхраняват документация, тахо шайби, да доказват тези превози.

- Усеща ли се отпор за пределните цени на такситата?

- Естествено. На всички кръгли маси, където се явяваме да обсъждаме тези проблеми, се появяват едни и същи лица, които подскочат и крещят, че това било кощунство, как изобщо не трябвало да има институционален достъп до професията. Ще кажа следното: във Франция, Германия, Италия, Белгия няма пазарна икономика ли? А там имаме или фиксирана, или пределна цена. В този сектор не може по друг начин освен чрез желязна регулация!

- Пределната възраст на автобусите за междуградски превози ще стане ли 10 години за всички и не само за деца?

- Техническите прегледи ще решат проблемите със сигурността. Навсякъде в развитите държави обаче превозите на деца и ученици са предмет на по-различни регулации. Темата е чувствителна за всяко общество, в САЩ от 1960 г. този транспорт е регламентиран с отделен закон. Всъщност няма такова нещо като прекалени изисквания, когато се отнася до живота на хората, които всеки ден са по пътищата - возени или в качеството си на водачи. Защо иначе да хвърляме толкова усилия?